CRIV 55 **COM 1016**

DE KAMER BE
LA CHAMBRE BE

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG

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

Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

Mardi

07-03-2023

Après-midi

Dinsdag

07-03-2023

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 55e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif*	*DOC 55 0000/000*	*Parlementair stuk van de 55e 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
Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
e-mail : publications@lachambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

SOMMAIRE

Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le financement alternatif des panneaux solaires de la SNCB et d'Infrabel" (55034169C) 1
Orateurs: **Kim Buyst, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de Brussels Airport-Zaventem" (55034301C) 2
Orateurs: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La taxe aérienne et les jets privés" (55034302C) 4
Orateurs: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 6
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau et l'ancien plan de transport de la SNCB" (55034297C) 6
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'importance de l'intermodalité dans le prochain plan de transport" (55034415C) 6
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le prochain plan de transport de la SNCB" (55034416C) 6
Orateurs: **Jef Van den Bergh, Josy Arens, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 9
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les passages à niveau" (55034304C) 9
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prévention liée à la sécurité aux passages à niveau" (55034378C) 10
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet ANPR et les passages à niveau" (55034804C) 10
Orateurs: **Maria Vindevoghel, Laurence Zanchetta, Nicolas Parent, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La baisse du volume de marchandises transportées par le rail" (55034327C) 14
Orateurs: **Olivier Vajda, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conditions d'embauche à la SNCB" (55034328C) 17
Orateurs: **Olivier Vajda, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Joris Vandenbroucke à Georges 19

INHOUD

Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De alternatieve financiering van zonnepanelen bij de NMBS en Infrabel" (55034169C) 1
Sprekers: **Kim Buyst, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van Brussels Airport-Zaventem" (55034301C) 2
Sprekers: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vliegtaks en de privéjets" (55034302C) 4
Sprekers: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 6
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe en het oude vervoersplan van de NMBS" (55034297C) 6
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het belang van intermodaliteit in het volgende vervoersplan" (55034415C) 6
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het volgende vervoersplan van de NMBS" (55034416C) 6
Sprekers: **Jef Van den Bergh, Josy Arens, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 9
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spooroverwegen" (55034304C) 9
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De preventie met betrekking tot de veiligheid aan de overwegen" (55034378C) 9
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het ANPR-project en de overwegen" (55034804C) 9
Sprekers: **Maria Vindevoghel, Laurence Zanchetta, Nicolas Parent, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De daling van het volume van het goederenvervoer per spoor" (55034327C) 15
Sprekers: **Olivier Vajda, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanwervingsvoorwaarden bij de NMBS" (55034328C) 17
Sprekers: **Olivier Vajda, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges 19

Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les rétroviseurs grand-angle pour les bus" (55034440C)
Orateurs: **Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 21
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les résultats du baromètre de la sécurité routière de l'institut Vias" (55034469C) 21
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les statistiques de Vias relatives à la sécurité routière" (55034553C) 21
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les perspectives offertes par l'instauration du parquet national pour la sécurité routière" (55034722C) 21
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'enquête de Vias sur la conduite sous l'influence de drogues" (55034818C) 21
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le gaz hilarant" (55034841C) 21
Orateurs: **Wouter Raskin, Laurence Zanchetta, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 28
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conditions de travail déplorables à la SNCB" (55034551C) 28
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conditions de travail du personnel de la SNCB et les installations sanitaires" (55034666C) 28
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'indisponibilité des toilettes dans les trains" (55034839C) 28
Orateurs: **Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La poursuite de l'enquête sur l'extension de la ligne de transport de marchandises Gand-Terneuzen" (55034565C) 30
Orateurs: **Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 31
- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux en gare de Louvain-la-Neuve" (55034622C) 31
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux à la gare de Louvain-la-Neuve" (55034865C) 31
Orateurs: **Nicolas Parent, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le test réalisé par la locomotive hybride en Belgique" (55034636C) 33
Orateurs: **Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De breedtespiegels bij bussen" (55034440C)
Sprekers: **Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 21
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer van Vias" (55034469C) 21
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De cijfers van Vias betreffende de verkeersveiligheid" (55034553C) 21
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe perspectieven door de oprichting van het nationaal parket voor de verkeersveiligheid" (55034722C) 21
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het onderzoek van Vias naar rijden onder invloed van drugs" (55034818C) 21
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Lachgas" (55034841C) 21
Sprekers: **Wouter Raskin, Laurence Zanchetta, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 28
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Erbarmelijke werkomstandigheden bij de NMBS" (55034551C) 28
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werkomstandigheden van het NMBS-personeel en de sanitaire voorzieningen" (55034666C) 28
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onbeschikbaarheid van treintoiletten" (55034839C) 28
Sprekers: **Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verdere onderzoek naar de uitbreiding van het goederenspoor Gent-Terneuzen" (55034565C) 30
Sprekers: **Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 31
- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken in het station Louvain-la-Neuve" (55034622C) 31
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken in het station Louvain-la-Neuve" (55034865C) 32
Sprekers: **Nicolas Parent, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De testrit met de hybridelocomotief in België" (55034636C) 33
Sprekers: **Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Questions jointes de 34
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les menaces et la violence envers le personnel des chemins de fer" (55034651C) 34
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'insécurité à laquelle sont confrontés les accompagnateurs de trains" (55034749C) 34

Orateurs: **Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau mandat de la CEO de la SNCB" (55034753C) 36
Orateurs: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La catastrophe ferroviaire en Grèce" (55034754C) 37
Orateurs: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Daniel Senesael à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne de train reliant Tournai à Lille" (55034757C) 39
Orateurs: **Daniel Senesael, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'action de protestation des syndicats contre la libéralisation des transports en commun" (55034758C) 41
Orateurs: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève des chemins de fer" (55034761C) 42
Orateurs: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève chez Aviapartner à Brussels Airport" (55034831C) 43
Orateurs: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de collaboration entre les CFL et la SNCB" (55034869C) 45
Orateurs: **Josy Arens, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'année européenne du vélo" (55034703C) 47
Orateurs: **Kim Buyst, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Samengevoegde vragen van 34
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Bedreigingen en geweld ten aanzien van het spoorpersoneel" (55034651C) 34
- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onveilige situaties waaraan de treinbegeleiders het hoofd moeten bieden" (55034749C) 34

Sprekers: **Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe mandaat van de CEO van de NMBS" (55034753C) 36
Sprekers: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinramp in Griekenland" (55034754C) 37
Sprekers: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Daniel Senesael aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding tussen Doornik en Rijsel" (55034757C) 39
Sprekers: **Daniel Senesael, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vakbondsprotest tegen de liberalisering van het openbaar vervoer" (55034758C) 41
Sprekers: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinstaking" (55034761C) 42
Sprekers: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking bij Aviapartner op Brussels Airport" (55034831C) 43
Sprekers: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mogelijke samenwerking tussen de CFL en de NMBS" (55034869C) 45
Sprekers: **Josy Arens, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Europees jaar van de fiets" (55034703C) 47
Sprekers: **Kim Buyst, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit auprès de l'institut Vias (question de suivi)" (55034878C) 49
Orateurs: **Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias (vervolgvraag)" (55034878C) 49
Sprekers: **Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

du

MARDI 7 MARS 2023

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

van

DINSDAG 7 MAART 2023

Namiddag

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.24 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.
La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 24 et présidée par M. Jef Van den Bergh.

Les textes figurant en italique dans le Compte rendu intégral n'ont pas été prononcés et sont la reproduction exacte des textes déposés par les auteurs.
De teksten die in cursief zijn opgenomen in het Integraal Verslag werden niet uitgesproken en steunen uitsluitend op de tekst die de spreker heeft ingediend.

01 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De alternatieve financiering van zonnepanelen bij de NMBS en Infrabel" (55034169C)
01 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le financement alternatif des panneaux solaires de la SNCB et d'Infrabel" (55034169C)

01.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, in de beheerscontracten met de NMBS en Infrabel staan doelstellingen in verband met de opwekking van hernieuwbare energie. Het energieakkoord van maart 2022 van de federale regering was evenwel ambitieuzer dan wat nu in de beheerscontracten staat. Tijdens de gedachtewisseling in de commissie voor Mobiliteit gaf u aan dat de spoorbedrijven met de FOD Mobiliteit en uw kabinet gesprekken voeren over een alternatieve financiering om de doelstellingen te bereiken.

Hierover heb ik een aantal vragen. Hoe ziet u die alternatieve financiering? Werd al onderzoek gevoerd naar het potentieel voor de verschillende daken die in aanmerking komen? Zo ja, welke capaciteit zou er kunnen worden opgewekt? Welke gesprekken werden daartoe al gevoerd? Zijn er al concrete overeenkomsten getekend of verwacht u dat op korte termijn? Wanneer zouden de eerste projecten uitgevoerd worden?

01.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Les contrats de gestion conclus avec la SNCB et Infrabel contiennent des objectifs en matière de production d'énergies renouvelables. Il nous revient que les sociétés ferroviaires discuteraient avec le SPF Mobilité et le cabinet du ministre à propos d'un financement alternatif pour atteindre ces objectifs.

Comment le ministre conçoit-il ce financement alternatif? Quelle capacité pourrait-elle être générée en installant des unités sur les toits théoriquement appropriés? Où en est-on à cet égard? Quand les premiers projets seraient-ils réalisés?

01.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Buyst, het is voor mij essentieel dat de NMBS en Infrabel als overheidsbedrijven een voorbeeldrol opnemen in de noodzakelijke energietransitie. Eén en ander is daarover ook in detail opgenomen in het openbaredienst-contract en in het performantiecontract.

Mijn kabinet heeft in het kader van de beslissing van de ministerraad van 18 maart 2022 een werkgroep inzake alternatieve financiering opgericht. De bedoeling is om in die werkgroep mogelijke opties,

01.02 **Georges Gilkinet**, ministre: La SNCB et Infrabel ont un rôle exemplaire à jouer dans la transition énergétique et ce point est donc détaillé dans les contrats de service public et de performance. Mon cabinet a mis en place un groupe de travail pour étudier le financement alternatif

opportuniteiten, obstakels enzovoort voor het spoorvervoer te identificeren. De NMBS, Infrabel en de FOD Mobiliteit maken deel uit van de werkgroep. Mijn ploeg vergadert regelmatig met de NMBS en Infrabel om de uitdagingen van de energietransitie te bespreken en in het verlengde daarvan de uitvoering van de beslissingen van 18 maart 2022 op te volgen. Voorts werd op initiatief van mijn kabinet een informatieve IKW georganiseerd om een stand van zaken te geven van de uitvoering van die maatregelen.

Na de recente ondertekening van de twee beheerscontracten heeft mijn ploeg een bijeenkomst georganiseerd om de stand van zaken met betrekking tot het aantrekken van derde investeerders te evalueren. Er moet nog in detail worden geanalyseerd hoe en welke projecten eventueel gefinancierd zouden kunnen worden op een alternatieve manier. Ik kan nog vermelden dat Infrabel verkiest om zonnepanelen te installeren op zijn daken in eigen beheer en niet via een derdepartijfinanciering.

De NMBS heeft een analyse afgerond van de oppervlakten die theoretisch beschikbaar zijn voor de installatie van zonnepanelen. Er wordt momenteel gewerkt om rekening te houden met de technische beperkingen, zoals de stevigheid van de structuren, de capaciteit van de transformatoren enzovoort. Het doel is te komen tot een realistisch technisch potentieel. Vervolgens kunnen de economische aspecten, waaronder de financiering, geanalyseerd worden.

Ik vermeld nog dat de NMBS zich er van haar kant toe verbonden heeft haar elektriciteitsproductie tegen 2032 te verdubbelen. Ik volg dit project in ieder geval op de voet en zal het de nodige impulsen blijven geven. Ambitie staat duidelijk voorop in deze belangrijke missie.

possible. La SNCB, Infrabel et le SPF Mobilité se réunissent régulièrement pour discuter de la transition énergétique et assurer le suivi des décisions gouvernementales du 18 mars 2022. Mon cabinet a également organisé un groupe de travail intercabinets (GTI) pour faire le point sur la mise en œuvre des mesures.

À la suite de la signature des deux contrats de gestion, une réunion a été organisée pour évaluer le recours aux tiers investisseurs. Une analyse détaillée de la manière dont les projets pourraient, le cas échéant, être financés de manière alternative et des projets qui pourraient être financés de cette manière doit encore être réalisée. Infrabel préfère installer des panneaux solaires sur ses toits en gestion propre. La SNCB a maintenant analysé les surfaces théoriquement disponibles à cet effet. Elle travaille sur un potentiel technique réaliste et pourra ensuite analyser les aspects économiques. La SNCB souhaite doubler sa production d'électricité d'ici 2032. Je suivrai attentivement ce projet ambitieux.

01.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, we weten allemaal dat hernieuwbare energie op dit moment de goedkoopste energie is. Het is dus logisch om te bekijken hoe we zoveel mogelijk potentieel kunnen benutten. Ik ben dan ook blij te vernemen dat ook u vindt dat de overheid hierin een voorbeeldrol moet spelen. Er is nogal wat potentieel bij de NMBS- en Infrabelgebouwen en het is ook goed dat er een studie wordt uitgevoerd.

Er wordt gezegd dat de NMBS tegen 2032 de elektriciteitsproductie zal verdubbelen. Op dit moment gaat het echter nog maar over 2 % van de daken. Op zich is die doelstelling dus misschien net niet ambitieus genoeg. Hopelijk kunnen we de NMBS overhalen om te bekijken hoe dat gemaximaliseerd kan worden. Het is daarnaast goed om de alternatieve financieringsmogelijkheden te bekijken. Infrabel wil dat liefst in eigen beheer doen, maar alle opties, zowel qua potentieel als qua financieringsmogelijkheden, moeten bekeken worden omdat de overheid het voorbeeld moet geven.

01.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): L'énergie renouvelable est actuellement l'énergie la moins chère. Il est donc logique d'examiner comment nous pouvons exploiter au maximum le potentiel. Pour l'instant, nous ne parlons que de 2 % des toits. Espérons que la SNCB examinera comment maximiser ce potentiel. Il faut également analyser toutes les options de financement.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

02 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van Brussels Airport-Zaventem" (55034301C)
02 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de Brussels Airport-Zaventem" (55034301C)

02.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is op dit ogenblik volop crisis in het Vlaams Parlement. Ook de toekomst van Brussels Airport staat op het spel. Dat is althans wat Vlaams N-VA-minister Demir liet uitschijnen. Ze dreigt ermee dat onze nationale luchthaven geen nieuwe milieuvergunning meer zal krijgen indien er op Vlaams niveau geen stikstofakkoord kan worden afgesloten. Ik vind dat een bijzonder laffe dreiging. Een minister die met de toekomst van duizenden jobs speelt, een minister die met de tweede economische pool van ons land speelt, is ongezien.

Onze nationale luchthaven kampt met heel veel uitdagingen. Er was de coronacrisis. Er was een stijging van het aantal cargovluchten, met economische groei tot gevolg. De luchthaven biedt ook oplossingen aan. De luchthaven wil bijvoorbeeld dat er een hst-verbinding komt, dat er meer openbaar vervoer is naar de luchthaven, zodat er een betere verbinding is om die economische groei te ondersteunen.

Wat is de stand van zaken betreffende de milieuvergunning van Brussels Airport-Zaventem? Wat zal er gebeuren als de luchthaven geen nieuwe milieuvergunning zou krijgen?

Hebt u contact opgenomen met minister Demir betreffende haar uitspraken? Zo ja, blijft ze bij haar standpunt? Is de luchthaven inderdaad in gevaar?

Een hst-verbinding met de luchthaven zou ervoor kunnen zorgen dat de luchthaven zich economisch verder kan ontwikkelen. Komt die er? Ligt er een plan op tafel om zo'n verbinding mogelijk te maken?

02.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Selon la ministre flamande Zuhal Demir, le permis d'environnement de l'aéroport de Bruxelles est menacé tant qu'un accord sur l'azote n'est pas conclu. Où en est le dossier de ce permis? Que se passera-t-il si l'aéroport n'obtient pas de permis? Le ministre a-t-il déjà pris contact avec la ministre flamande Demir à ce sujet?

L'aéroport sera-t-il desservi par une ligne TGV?

02.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, de vernieuwing van de milieuvergunning van de nationale luchthaven is een strikt regionale – dus Vlaamse – bevoegdheid. De gevolgen van die beslissing zullen echter veel verder reiken dan het Vlaams Gewest gezien de ligging van de nationale luchthaven aan de grenzen van Brussel en Wallonië, en haar statuut als nationale luchthaven die de hoofdstad van Europa bedient.

De vernieuwing van die vergunning, die medio 2024 moet plaatsvinden, is een unieke kans om de noodzakelijke en de wenselijke veranderingen door te voeren voor de toekomst van de luchthaven en de levenskwaliteit van de bewoners, net zoals de Waalse regering onlangs heeft gedaan met de luchthaven van Bierset.

Hoewel het Vlaams Gewest formeel de enige is die voor dat proces bevoegd is, belet me dat niet om het interne debat binnen de Vlaamse regering van nabij te volgen en te pleiten voor een brede raadpleging van alle belanghebbenden. Ik heb contact opgenomen met de luchthavendirectie om meer informatie in te winnen over de status van de kwestie en hun intentie. Brussel Airport heeft vooral behoefte aan een solide, wettelijk en democratisch kader. Daar werken we aan.

02.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Le renouvellement du permis d'environnement est une compétence régionale. Cependant, les conséquences de cette décision dépassent largement le territoire de la Région flamande. Le permis doit être renouvelé à la mi-2024 et ce renouvellement sera une occasion de réaliser des changements. Je suis de près le débat au sein du gouvernement flamand et je plaide pour une large consultation de toutes les parties prenantes.

02.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u hebt niet geantwoord op mijn vraag over de hst-verbinding. Die zou heel wat oplossingen kunnen bieden. U blijft zich daarover in stilzwijgen hullen. Er moeten oplossingen worden gezocht voor de tewerkstelling op de luchthaven, die van cruciaal belang blijft. Bovendien moeten er oplossingen komen voor het milieu en de omgeving. Ik hoop dat u als groene minister ervoor zorgt dat de hogesnelheidstrein naar de

02.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): J'espère que le ministre veillera également à ce que l'aéroport soit desservi par une ligne TGV.

luchthaven komt.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

03 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vliegtaks en de privéjets" (55034302C)
03 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La taxe aérienne et les jets privés" (55034302C)

03.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Klimaatactivisten voerden gisteren actie aan Brussels Airport. Ze blokkeerden een tijdlang de ingang van de terminal waar privéjets vertrekken. Ze eisen dat privéjets verboden worden. "Privéjets zijn het summum van de rijken die het meeste uitstoten en het minste bijdragen", zo stellen ze. Soortgelijke acties werden ook al gevoerd in Schiphol, Nederland.

Het is duidelijk dat de corona- en energiecrisis niet iedereen treft, vermits het gebruik van privéjets alsmaar stijgt. In 2021 waren er in ons land maar liefst 23.000 vliegbewegingen met privéjets, goed voor 5 % van alle vluchten in België. Ik vind dat bijzonder veel. De meest recente cijfers zouden nog hoger uitvallen. De trend is dus duidelijk: er wordt alsmaar meer gevlogen met privéjets.

Als je naar de top tien kijkt van drukste verbindingen, zie je dat er vaak gevlogen wordt tussen Brussel en Parijs of Antwerpen en Amsterdam. In de top tien staan zelfs twee binnenlandse vluchten: in 2021 werd er 191 keer met een privéjet gevlogen tussen Brussel en Wevelgem, en 154 keer tussen Antwerpen en Wevelgem. Dat zijn toch wel hallucinante cijfers. Terwijl de gewone mensen een boete krijgen wanneer ze met hun dieselwagen door Antwerpen rijden, vliegt de elite met de privéjet van Wevelgem naar Antwerpen.

Ik heb dan ook de volgende vragen aan u:

Hoe kijkt u naar de stijgende populariteit van privéjets? Welke impact hebben die op ons klimaat?

Zijn binnenlandse vluchten in België te verantwoorden? Wat is uw kijk daarop?

Hoe evalueert u de vliegtaks zoals ingevoerd door vivaldi? Heeft die een gunstig effect op ons klimaat? Zo ja, welke?

De tarieven voor privéjets bij skeyes zijn gestegen. Met hoeveel en met welk effect?

Maken er ook Belgische regeringsleiders gebruik van privéjets? Hoe vaak deden ze dat in 2022?

03.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Hier, les militants pour le climat ont mené une action à Brussels Airport. Ils exigent l'interdiction des jets privés. Il ressort en effet de statistiques récentes que les jets privés étaient de plus en plus utilisés, y compris pour des vols intérieurs. Ainsi, en 2021, l'élite a eu cent fois recours à un jet privé pour des trajets entre Wevelgem et Anvers ou Bruxelles.

Quelle est la position du ministre face à la popularité grandissante des jets privés? Quel est leur impact climatique? Des vols intérieurs en Belgique se justifient-ils? Que pense le ministre de la taxe sur les billets d'avion? A-t-elle un impact positif sur le climat? Quelle est l'ampleur de l'augmentation des tarifs relatifs aux jets privés pratiqués par skeyes? Cette augmentation a-t-elle eu des effets? À combien de reprises les chefs des gouvernements belges ont-ils eu eux-mêmes recours à des jets privés en 2022?

03.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, privévluchten hebben uiteraard een veel grotere ecologische voetafdruk per passagier dan commerciële vluchten, terwijl de voetafdruk van commerciële vluchten al zeer hoog is. De ecologische voetafdruk van privévluchten is tot 14 keer groter dan die van commerciële vluchten en tot 50 keer groter dan die van de trein.

Het aantal privéjetvluchten is de laatste jaren aanzienlijk toegenomen en als we niets doen, wijzen de projecties voor dit verkeer op een

03.02 **Georges Gilkinet**, ministre: L'empreinte écologique des vols privés est 14 fois plus importante que celle des vols commerciaux et 50 fois plus importante que celle du train. Le nombre de vols en jets privés, qui a déjà augmenté considérablement ces dernières années, enregistrerait une nouvelle

toename met 50 % tegen 2030. Dat roept vragen op met betrekking tot het klimaat en de sociale rechtvaardigheid in een tijd waarin van elke burger een inspanning wordt gevraagd.

Samen met mijn Franse collega heb ik in oktober vorig jaar een eerste initiatief genomen in de Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie van de Europese Unie om het gebruik van privéjets in Europa verder te reguleren. We moeten echter niet wachten op Europa om zelf vooruitgang te boeken.

Het nieuwe systeem van terminale heffingen dat de federale regering in december heeft goedgekeurd, is vooral gericht op korte-afstandsvluchten en geldt ook voor privé- en zakenvluchten. Dat is nieuw. Voor verdere vragen en de evaluatie daarvan, verwijs ik u door naar de minister van Financiën, bevoegd voor Fiscaliteit.

Het DGLV laat mij weten dat de vluchten naar Wevelgem te verklaren zijn door de concentratie van technische activiteiten, zoals onderhoudswerkplaatsen en ingenieursbureaus, voor de zakenluchtvaart op die luchthaven. Het is derhalve waarschijnlijk dat die vluchten ferryvluchten zijn om de nodige onderhouds- en servicewerkzaamheden uit te voeren en geen vluchten zijn die als commercieel vervoer worden uitgevoerd. Gelet op de recente privéjetvluchten in België, heb ik echter aan mijn administratie gevraagd om de situatie te objectiveren.

Leden van de federale regering kunnen gebruikmaken van de vliegtuigen die door Defensie worden beheerd. Er zijn inderdaad veiligheidseisen die gevolgen kunnen hebben voor het gebruik van commerciële vliegtuigen.

Persoonlijk heb ik nooit gebruikgemaakt van die vliegtuigen. Ik kan u geen precies antwoord geven voor mijn collega’s in de regering.

De verschillende initiatieven die ik op Europees en Belgisch niveau heb genomen, moeten het gebruik van privéjetvluchten verder beperken, zeker als er alternatieven per trein bestaan.

hausse, de 50 %, d'ici 2030. Or, nous vivons à une époque où chaque citoyen est invité à consentir des efforts.

En octobre 2022, j'ai pris l'initiative, en collaboration avec mon homologue français, de mieux réguler l'utilisation des jets privés en Europe. Dans l'attente de la concrétisation de cette initiative, nous prenons déjà également nous-mêmes les dispositions nécessaires. Ainsi, le gouvernement fédéral a approuvé un nouveau système de prélèvements visant à décourager les vols de courte distance. La réglementation s'applique également aux vols privés et aux vols d'affaires. Pour de plus de détails à ce sujet, je renvoie au ministre des Finances.

Les nombreux vols en provenance et à destination de Wevelgem sont probablement des vols de convoyage permettant aux avions d'y subir les travaux de maintenance nécessaires. J'ai toutefois demandé à mon administration d'objectiver la situation.

Les membres du gouvernement fédéral peuvent utiliser les avions gérés par la Défense. En raison d'impératifs de sécurité, il n'est pas toujours possible d'avoir recours à des vols commerciaux. Personnellement, je n'utilise jamais ces avions mais je ne dispose pas de données concernant les déplacements en avion effectués par les autres membres du gouvernement.

En bref, j'ai pris plusieurs initiatives à l'échelon belge et européen afin de limiter le recours aux jets privés, surtout lorsque des alternatives ferroviaires existent.

03.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het is hallucinant. U voert een vliegtaks in met als doel de korteafstandsvluchten te ontmoedigen, maar wij zien nu een toename van het aantal privéjets. Dat is onbegrijpelijk.

Het is ongelooflijk dat Vivaldi vliegen voor de gewone mensen duurder maakt via de vliegtaks. Voor de gewone mens wordt vliegen dus duurder. Voor de 1 % rijken bedraagt de vliegtaks echter bijna niks.

Daarom stellen wij de invoering van een jettaks voor, die de rijksten

03.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Le ministre instaure une taxe sur les billets d'avion afin de décourager les vols courte distance mais nous constatons que dans les faits, c'est l'inverse qui se produit. La Vivaldi rend les vols plus onéreux pour le citoyen lambda mais pour les plus riches, cette taxe est pratiquement sans

meer doet betalen dan de huidige vliegtaks die voor het gewone volk geldt. Wij suggereren dus om een jettaks in te voeren, die heel wat meer bedraagt dan de huidige twee euro van de vliegtaks.

effet. C'est la raison pour laquelle nous proposons une taxe sur les jets privés, par l'intermédiaire de laquelle les riches devront contribuer bien davantage que les citoyens lambda.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

04 Samengevoegde vragen van
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe en het oude vervoersplan van de NMBS" (55034297C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het belang van intermodaliteit in het volgende vervoersplan" (55034415C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het volgende vervoersplan van de NMBS" (55034416C)
04 Questions jointes de
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau et l'ancien plan de transport de la SNCB" (55034297C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'importance de l'intermodalité dans le prochain plan de transport" (55034415C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le prochain plan de transport de la SNCB" (55034416C)

04.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, ik heb deze vraag ingediend naar aanleiding van de gedachtewisseling over de beheersovereenkomsten met de NMBS en Infrabel. De problematiek kwam toen kort aan bod, maar er kwamen weinig concrete antwoorden, wat ook niet onlogisch aangezien het in een gedachtewisseling over de grote lijnen gaat. Daarom wil ik hierop nog even terugkomen.

Nog dit jaar zou er een nieuw vervoersplan worden uitgewerkt dat vanaf december 2023 van start zou gaan. Dat is een heel ambitieuze tijdlijn en dat betekent ook dat er veel minder dialoogmomenten zullen zijn, zoals die er bij vorige vervoersplannen wel waren. Bovendien werd de derde fase van het huidige vervoersplan vorig jaar uitgesteld om de gekende redenen. Wat zal er daarmee gebeuren? Verder werd het vervoersplan, zoals dat vandaag zou moeten worden uitgevoerd, ook nog niet gerealiseerd. Het probleem van de geschrapte treinen vanwege een tekort aan personeel en materieel is ook nog steeds niet opgelost.

Het zou goed zijn mocht u nog eens een overzichtelijke tijdlijn kunnen geven voor de verschillende fases in het vervoersplan.

Ten eerste, wanneer zal er worden gerealiseerd wat gerealiseerd zou moeten worden? Ten tweede, wanneer zal de derde fase van het vorige vervoersplan van start gaan? Ten derde, hoe zal het nieuwe vervoersplan tot stand komen? Zal het Parlement hierin inzicht kunnen krijgen? In hoeverre wordt dat besproken met de stakeholders, zoals de regio's, de steden en gemeenten en de gebruikers?

04.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Le nouveau plan de transport de la SNCB débuterait en décembre 2023, permettant ainsi moins de moments de dialogue que les plans de transport précédents. La troisième phase du plan de transport actuel a été retardée. Le problème des trains supprimés n'est pas résolu non plus.

Quel est le calendrier prévu pour tous ces projets? Le Parlement sera-t-il informé de l'évolution de l'élaboration du plan de transport? Dans quelle mesure ce plan sera-t-il évoqué avec les Régions, les villes, les communes et les usagers?

04.02 **Josy Arens** (Les Engagés): Monsieur le président, monsieur le ministre, le prochain plan de transport est en cours de préparation, puisque le plan de transport actuel prendra fin en décembre. Le contrat de service public avec la SNCB prévoit en son article 7.2 que la SNCB devra tenir compte de différents éléments pour la rédaction de ses prochains plans de transport, parmi lesquels la complémentarité entre

04.02 **Josy Arens** (Les Engagés): In het openbaredienstcontract met de NMBS staat dat de spoorwegmaatschappij bij het uitwerken van haar volgende vervoersplannen rekening moet houden

les services ferroviaires et les offres des autres opérateurs de transport public et le développement des nœuds de correspondance.

Monsieur le ministre, où en est le développement des nœuds de correspondance? Le prochain plan de transport intégrera-t-il enfin une offre de transport coordonnée avec les différentes Régions afin d'offrir une complémentarité entre les différents services de transport public? Où en sont les travaux avec les Régions et les sociétés de transport publics à ce sujet? Tout cela sera-t-il intégré au prochain plan de transport?

met de complementariteit tussen de spoordiensten en het aanbod van de andere openbaarvervoersbedrijven en met de ontwikkeling van overstapknooppunten.

Wat is de stand van zaken daarvan? Zal het volgende vervoersplan eindelijk een met de gewesten afgestemd treinaanbod bevatten?

Le **président**: Monsieur Arens, avez-vous posé vos deux questions?

04.03 **Josy Arens** (Les Engagés): Monsieur le président, je dois encore poser ma deuxième question.

Monsieur le ministre, le contrat de service public prévoit en son article 7 que pour la préparation d'un nouveau plan de transport, la SNCB devra tenir compte de différents éléments. Le prochain plan de transport est en cours de préparation puisque l'actuel prend fin en décembre 2023.

Monsieur le ministre, cela signifie-t-il que la préparation du plan de transport en cours est soumise à cet article 7? Je ne lis pas dans cet article que la préparation du plan de transport devra être soumise à la consultation des pouvoirs locaux? Le sera-t-elle? Si pas, allez-vous explicitement demander à la SNCB d'organiser cette consultation? Si oui, à quel moment et sur quels principes?

04.03 **Josy Arens** (Les Engagés): Zal artikel 7 van het openbaredienstcontract van toepassing zijn op het vervoersplan dat in voorbereiding is? Zullen de lokale besturen geraadpleegd worden? Zult u de NMBS vragen dat overleg te organiseren? Wanneer en volgens welke principes?

04.04 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Van den Bergh, monsieur Arens, merci pour vos différentes questions sur l'intermodalité et le futur plan de transport. Si nous voulons faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité, nous devons investir dans un transport de qualité en amont et en aval et proposer une correspondance aisée avec le bus, le tram et le métro. C'est d'ailleurs un chapitre à part entière dans le nouveau contrat de service public de la SNCB.

Il y a un excellent exemple qui vient d'entrer en fonction avec la nouvelle gare des bus au-dessus de la gare des trains de Namur. Je pense que c'est vraiment un exemple en matière d'intermodalité, dont nous devons nous inspirer pour la suite.

04.04 Minister **Georges Gilkinet**: Als we van het spoor de ruggengraat van de mobiliteit willen maken, moeten we een vlotte aansluiting op de bus, tram of metro aanbieden. Het nieuwe busstation boven op het station van Namen is in dat verband een voorbeeld van intermodaliteit dat ons tot inspiratie moet dienen.

In de eerste plaats wens ik in te gaan op het huidige vervoersplan dat van 2020 tot eind 2023 loopt. Gezien de context waarbinnen de NMBS opereert, heeft de raad van bestuur van de NMBS beslist om de laatste fase van het actuele vervoersplan uit te stellen. Rekening houdend met de lopende aanwerving van personeel, de vertraging in de levering van rollend materieel en de gevolgen van de energieprijzen, vond ik dat dit een logisch besluit was. Ik heb er bij de NMBS wel op aangedrongen dat de laatste fase van haar vervoersplan 2020-2023 zo snel mogelijk wordt uitgevoerd, rekening houdend met de operationele vooruitzichten.

En raison du recrutement continu de personnel, du retard dans la livraison de matériel roulant et de l'impact des prix de l'énergie, le conseil d'administration de la SNCB a logiquement décidé de reporter la dernière phase de l'actuel plan de transport. J'ai néanmoins insisté pour que cette dernière phase soit mise en œuvre dans les plus brefs délais sur la base des prévisions opérationnelles.

En ce qui concerne le développement des nœuds de correspondance, la SNCB a lancé – en concertation avec les autres transporteurs publics dépendant des Régions et en étroite collaboration avec les trois sociétés régionales de transport – une initiative visant à améliorer la

In samenspraak met de gewestelijke vervoersmaatschappijen heeft de NMBS een initiatief genomen om de kwaliteit van de

qualité des correspondances train-bus-métro-tram.

De plus, la SNCB travaille en étroite collaboration avec les opérateurs régionaux sur l'alignement des horaires train-bus-métro-tram, et le potentiel de rabattement de bus vers des gares ou des points d'arrêt où sont présentes des conditions optimales pour l'organisation des correspondances. J'ajoute que le nombre de correspondances obtenues est un des indicateurs ajouté au nouveau contrat de service public.

aansluitingen tussen trein, bus, metro en tram te verbeteren. Samen met de gewestelijke operators werkt de NMBS aan de onderlinge afstemming van de dienstregelingen en aan een aanbod van transferbussen die de reizigers naar stations of stopplaatsen brengen waar de omstandigheden optimaal zijn. Het aantal aansluitingen is een van de nieuwe indicatoren die aan het openbaredienstcontract toegevoegd werden.

Voorts is het proces voor de driejaarlijkse aanpassing van het vervoersplan gedetailleerd beschreven in artikel 7 van het openbaredienstcontract. Het gaat onder meer om overleg met de regionale vervoermaatschappijen en het tijdig aanvragen van rijpaden bij Infrabel.

Le processus d'adaptation triennale du plan de transport ans est décrit à l'article 7 du contrat de service public. Il comprend notamment une concertation avec les sociétés de transport régionales et l'introduction des demandes de sillons en temps voulu auprès d'Infrabel.

Les *stakeholders* sont étroitement associés à la préparation de chaque nouveau plan de transport. Des réunions préparatoires sont ainsi organisées avec le Conseil consultatif pour les voyageurs ferroviaires et avec les autres sociétés de transport public. Des réunions plus opérationnelles sont également organisées avant, pendant et après l'élaboration du plan de transport. En règle générale, la SNCB communique ses projets d'horaires pour chaque plan de transport aux autres sociétés de transport public jusqu'à un an à l'avance.

La SNCB est également une participante active dans divers organes régionaux au sein desquels sont discutés les projets d'avenir dans le domaine de la mobilité comme les *vervoerregio's* en Flandre ou les Plans urbains de mobilité (PUM) et les Organes de Consultation de Bassin de Mobilité (OCBM) en Wallonie où les préoccupations locales sont évidemment abordées. Les solutions y sont recherchées, par exemple pour une bonne correspondance entre les trains, les bus et les trams ou encore pour la définition des nœuds multimodaux. Cette dynamique de concertation doit être continuée et renforcée plus encore.

De stakeholders worden bij elk nieuw vervoersplan betrokken. Samen met het Raadgevend Comité van de treinreizigers en de openbare vervoersmaatschappijen worden er voorbereidende en operationele vergaderingen georganiseerd. De NMBS deelt haar plannen voor de dienstregeling tot een jaar op voorhand mee aan de openbare vervoersmaatschappijen. Ze is vertegenwoordigd in de gewestelijke organen waar de mobiliteitsprojecten en de lokale bezorgdheden besproken worden. In die organen wordt er naar oplossingen gezocht om voor goede aansluitingen te zorgen. Die overlegdynamiek moet bestendigd en versterkt worden.

De werkzaamheden en het overleg voor het nieuwe vervoersplan zijn al enige tijd aan de gang. In april en mei worden er per provincie roadshows georganiseerd om de steden en gemeenten en andere stakeholders te informeren over het nieuwe vervoersplan. Gezien het recente afsluiten van de nieuwe beheerscontracten zal er ook uitleg worden gegeven over de investeringen in de stations en over de projecten van Infrabel. Dit zijn belangrijke contactmomenten tussen de NMBS en de lokale besturen. Het nieuwe vervoersplan wordt van kracht op 1 december van dit jaar.

Les travaux et la concertation concernant le nouveau plan de transport sont déjà en cours depuis un certain temps. En avril et mai 2023, des *roadshows* seront organisés dans chaque province. Des explications seront également fournies au sujet des investissements dans les gares et des projets d'Infrabel.

Le nouveau plan de transport prendra effet le 1er décembre 2023.

04.05 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. U hebt niet geantwoord op de vraag wat er gebeurt met het huidige vervoersplan, dat geamputeerd wordt uitgevoerd om het zo uit te drukken. Ik heb dat hier al herhaaldelijk ter sprake gebracht, maar ik blijf het toch vragen: wanneer komen de geschrapte treinen terug? Ik denk dat dit absoluut de eerste prioriteit moet zijn, vooraleer naar nieuwe uitbreidingen van het vervoersplan te gaan. Het blijft een belangrijk gegeven dat die aangekondigde dienst – wat het uiteindelijk wel is – daadwerkelijk wordt gerealiseerd.

Voor het nieuwe vervoersplan zullen er roadshows worden gerealiseerd, zegt u. Ik ben blij dat te horen. In vorige versies was er zelfs een traject van twee jaar, waarbij men eerst naar de regio's ging. Er was inspraak van de gemeentebesturen via die roadshows. Dan werd er een plan uitgewerkt op basis van alle wensen en verwachtingen en uiteraard binnen de budgettaire mogelijkheden, waardoor heel wat ideeën moesten worden geschrapt. Daarna kwam men terug met dezelfde roadshows om aan te geven wat het resultaat zou zijn.

Ik begrijp dat men nu een korter traject moet lopen, omdat het allemaal vrij snel moet gaan. Ik ben dus blij te horen dat die roadshows er toch komen en dat de gemeentebesturen als een belangrijke gesprekspartner worden aanzien.

Hopelijk worden zij dan ook echt als gesprekspartner beschouwd en worden die roadshows niet gezien als een puur informatief gegeven, waar er alleen meegedeeld wordt wat het zal worden. Dat was een tweede element wat ik graag wou meegeven.

04.05 **Jef Van den Bergh** (cd&v): La réponse du ministre ne dissipe pas l'incertitude quant à savoir ce qu'il adviendra de l'actuel plan de transport inachevé. La remise en service des trains supprimés devrait constituer la toute première priorité. Le service annoncé doit effectivement être réalisé. Osons espérer que les *roadshows* laisseront suffisamment de place aux villes et communes pour apporter une contribution substantielle.

04.06 **Josy Arens** (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Il est effectivement très important de négocier sérieusement avec les sociétés de transport pour que tout cela soit complémentaire.

Cela dit, il ne faut pas oublier les étudiants d'Arlon qui fréquentent l'Université de Liège et pour qui la correspondance pour se rendre dans cette ville ne coïncide pas du tout à l'arrivée de leur train en gare. Il est parfois question de trois-quarts d'heure voire d'une heure de plus. Il ne s'agit ici que d'un petite exemple parmi d'autres.

Il y a donc du travail. J'espère en tout cas que vous allez réguler tout cela et pousser davantage les citoyens à fréquenter ce moyen de transport indispensable à l'avenir de notre société et de notre planète.

04.06 **Josy Arens** (Les Engagés): Over die complementariteit moet er ernstig met de vervoersmaatschappijen onderhandeld worden. Uit Aarlen afkomstige studenten die aan de ULiège studeren, melden dat ze 45 à 60 minuten moeten wachten alvorens ze een aansluiting naar Luik hebben. Ik hoop dat u voor die problemen een oplossing zult vinden teneinde het treingebruik bij de burgers aan te moedigen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

05 Samengevoegde vragen van
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spooroverwegen" (55034304C)
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De preventie met betrekking tot de veiligheid aan de overwegen" (55034378C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het ANPR-project en de overwegen" (55034804C)
05 Questions jointes de
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les passages à niveau" (55034304C)
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prévention liée à la sécurité aux passages à niveau" (55034378C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet ANPR et les passages à niveau"

(55034804C)

05.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in 2022 vielen er in ons land elf doden bij ongelukken aan overwegen. Het aantal ongevallen aan overwegen is dan wel gedaald, maar het aantal dodelijke slachtoffers is enorm. Elf doden, dat betekent bijna één dodelijk ongeval per maand. Nochtans zijn er steeds minder overwegen. Wij kunnen zulke cijfers daarom niet aanvaarden.

Weggebruikers hebben uiteraard hun verantwoordelijkheid. Het is ons bekend dat weggebruikers soms manoeuvres uitvoeren die niet door de beugel kunnen.

Toch vinden wij dat er meer aan sensibilisering moet worden gewerkt. Daarover heb ik een schriftelijke vraag ingediend, vraag nr. 1337, waarin ik u vroeg waarom Infrabel in 2022 geen grote sensibiliseringcampagne heeft gehouden. Infrabel heeft zich alleen gericht tot de middelbare scholen en zich beperkt tot een escapegame. Daarvoor werd een budget van nog geen 50.000 euro uitgetrokken voor het hele land. Dat vind ik bijzonder weinig.

Mijnheer de minister, hoe evalueert Infrabel de stijging van het aantal dodelijke ongevallen aan overwegen? Zijn de oorzaken van die stijging bekend?

Krijgt Infrabel genoeg middelen van de federale regering om een brede sensibiliseringscampagne te voeren? Zal Infrabel meer inzetten op sensibiliseringscampagnes voor het brede publiek in 2023? Zo ja, welke campagnes en welk budget trekt Infrabel daarvoor uit in 2023?

05.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): En 2022, nous recensions 11 décès dans des accidents à des passages à niveau. Or, le nombre de passages à niveau ne cesse de diminuer. Il est évident que les usagers de la route ne doivent pas effectuer de manœuvres irresponsables, mais une plus grande sensibilisation est certainement nécessaire.

Comment Infrabel évalue-t-elle cette augmentation du nombre d'accidents mortels? Quelles en sont les causes? Infrabel disposera-t-elle de suffisamment de moyens pour mener une vaste campagne de sensibilisation en 2023?

05.02 **Laurence Zanchetta** (PS): Monsieur le ministre, dernièrement, Infrabel a communiqué ses chiffres quant aux accidents sur les passages à niveau pour l'année 2022. Comme le disait ma collègue, si le nombre d'accidents enregistrés a diminué en 2022, le bilan affiche un plus grand nombre de morts que l'année précédente. Mes questions sont donc les suivantes: pouvons-nous avoir votre retour sur les chiffres fournis par Infrabel? Quelles conclusions peuvent-elles en être tirées? Dans le contrat de performance d'Infrabel, outre la suppression des passages à niveau, d'autres mesures en matière d'amélioration de la sécurité sont mentionnées. Pouvons-nous en apprendre davantage à ce propos?

En juillet dernier, vous m'indiquiez qu'outre la suppression de passages à niveau, une série de mesures étaient testées par Infrabel, dont l'installation de lampes LED pour améliorer la visibilité d'obstacles, les marquages au sol ou encore l'installation de caméras qui permettent d'identifier les plaques d'immatriculation et de verbaliser les contrevenants. Qu'est-il ressorti de ces tests? L'efficacité de ces dispositifs a-t-elle fait l'objet d'analyses? Des mesures supplémentaires sont-elles envisagées? Pouvons-nous avoir des informations sur leur répartition sur leur territoire?

En ce qui concerne les aspects relatifs à la sécurité routière, sont évoquées des initiatives législatives, ou une collaboration avec des zones de police, la police des chemins de fer et Securail dans le chef de l'État, et Infrabel. De telles initiatives législatives sont-elles en cours d'élaboration? Pouvez-vous nous fournir un état de la situation de la collaboration entre Infrabel et les organes dont il est question ici? Enfin, pouvez-vous nous informer des dispositifs actuellement utilisés pour

05.02 **Laurence Zanchetta** (PS): Wat vindt u ervan dat er in 2022 weliswaar minder ongevallen op overwegen gebeurden, maar dat het aantal dodelijke slachtoffers is toegenomen? Welke andere beveiligingsmaatregelen, behalve de afschaffing van overwegen, werden er in het performantiecontract met Infrabel afgesproken? Wat zijn de resultaten van de proefprojecten, met name de plaatsing van ledlampen op slagbomen om de overwegen zichtbaarder te maken, het aanbrengen van wegmarkeringen op overwegen en de plaatsing van camera's om overtreders aan de hand van hun nummerplaat te identificeren en te bekeuren? Hoe zijn die voorzieningen over het grondgebied verdeeld?

Worden er wetgevende initiatieven op het vlak van verkeersveiligheid genomen? Wordt er tussen de politiezones, de spoorwegpolitie en Securail samengewerkt en, zo ja, hoe verloopt die samenwerking?

garantir la sécurité des usagers faibles à proximité des passages à niveau?

Welke maatregelen garanderen de veiligheid van zwakke weggebruikers in de buurt van overwegen?

05.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, la diversification de la sécurisation des passages à niveau figurait dans la proposition de résolution Ecolo-Groen votée ici à la Chambre, mais également dans la proposition de loi de la collègue Verhaert, que nous avions soutenue. Dans ce cadre, en juin 2021, un projet pilote a été lancé en collaboration avec Infrabel, mais également avec les polices fédérales locales de la commune de Termonde, ainsi qu'avec le ministère de l'Intérieur, vous-même et le ministère de la Justice. L'objectif, à travers ce projet pilote, est de tester les caméras ANPR qui permettent de repérer les personnes qui traversent un passage à niveau fermé.

Concrètement, deux caméras ont été placées au passage à niveau d'Oudegem. Grâce à la reconnaissance des plaques d'immatriculation, les automobilistes qui tentent de traverser les voies malgré un feu rouge ou une barrière abaissée, se voient attribuer une amende automatiquement. Ce dispositif peut également avoir un effet dissuasif, donc on se situe aussi dans une logique de prévention. Une extension de projet était prévue à Kallo et à Wavre. Il s'avère cependant, en tenant compte d'échanges avec la ministre de l'Intérieur, que ces caméras n'ont pas été mises en service faute d'homologation et de vérification métrologique. Un travail est attendu de la part des SPF Justice et Économie à ce sujet.

Mes questions sont donc les suivantes. Quelle est l'évaluation faite par Infrabel du projet pilote de Termonde? Combien de personnes ont-elles reçu une amende pour cause de franchissement? Quelles sont les raisons de la lenteur de l'extension du projet et quel est l'agenda du dossier? Comptez-vous prendre des initiatives pour accélérer ce dossier? Quelles sont les perspectives ultérieures quant à la mise en place de ce dispositif dans la stratégie de sécurisation des passage à niveau?

05.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Nadat er een resolutie en een wet goedgekeurd werden, werd er in Dendermonde samen met de stakeholders van de spoorwegen, de justitie en de veiligheidsdiensten een proefproject gelanceerd voor de beveiliging van overwegen. Het is de bedoeling om ANPR-camera's uit te testen.

In Oudegem werden er twee van die camera's geïnstalleerd om automobilisten die een gesloten overweg oversteken en van wie de nummerplaat herkend wordt automatisch te beboeten. De camera kan ook een ontradend effect hebben. Het project werd nog niet uitgebreid tot Kallo en Waver omdat de camera's nog niet gehomologeerd werden en er nog geen controle van de ijking plaatsgevonden heeft.

Hoe evalueert Infrabel dit proefproject? Hoeveel boetes werden er opgelegd?

Waarom lopen de plannen voor de uitbreiding vertraging op en wat is het tijdpad van dit dossier? Zult u vaart zetten achter dit dossier? Zal er later van deze camera's gebruikgemaakt worden om de overwegen te beveiligen?

05.04 **Georges Gilkinet**, ministre: Chers collègues, la sécurité du trafic ferroviaire est une priorité absolue pour moi et la sécurité des passages à niveau y joue un rôle important. En plus de la sécurité, le franchissement de passages à niveau engendre également du retard sur notre réseau. Il s'agit donc d'une préoccupation constante tant pour moi que pour Infrabel et tant d'un point de vue de sécurité que d'un point de vue de ponctualité.

Eerst en vooral wil ik het hebben over de cijfers. Van de 32 ongevallen vorig jaar gebeurden er 22 op de klassieke spoorlijnen, tegenover 33 in 2021. De voorbije jaren zien we een daling van het aantal ongevallen aan overwegen in niet-havengebied. Bij 24 ongevallen (75 % van het totale aantal), waarvan 14 buiten havengebied en 10 in havengebied, was een wegvoertuig betrokken en vielen er in totaal ook 4 doden. Er gebeurden 8 ongevallen (25 % van het totale aantal) met actieve weggebruikers, met 7 dodelijke slachtoffers en alle waren voetgangers. Bij de actieve weggebruikers valt op dat het vooral jongeren waren die door de slagbomen slalomden.

05.04 Minister **Georges Gilkinet**: De spoorwegveiligheid is voor mij een topprioriteit. Wanneer weggebruikers de gesloten overwegen oversteken, veroorzaakt dat bovendien ook vertragingen.

Sur les 32 accidents survenus en 2022, 22 ont eu lieu sur les lignes classiques, contre 33 en 2021. Ces dernières années, le nombre d'accidents survenus aux passages à niveau situés en zone non portuaire a diminué. Dans 24 de ces accidents soit 75 % du total, dont 14 sont survenus hors zone portuaire et 10 en zone portuaire,

Wat steeds opvalt bij de analyse van de cijfers is dat de ongevallen buiten havengebied voornamelijk gebeuren met buurtbewoners die, helaas, foutief denken dat hun niets kan overkomen. Het niet respecteren van verkeersregels blijft de hoofdoorzaak (ongeveer 50 %) van de ongevallen aan overwegen en vormt een probleem in onze samenleving. Bijna even belangrijk is onvoorzichtig gedrag van weggebruikers die de overweg nog proberen oversteken terwijl de verkeerssituatie dat niet meer toelaat. Ten slotte is er de impact van de weersomstandigheden.

un véhicule routier a été impliqué et l'on a dénombré quatre morts. Huit accidents soit 25 % du total ont impliqué des usagers actifs de la route et causé la mort de sept personnes, toutes des piétons. Il est à noter que parmi les usagers actifs de la route, ce sont surtout les jeunes qui ont slalomé entre les barrières fermées de passages à niveau. Les accidents survenant hors zone portuaire concernent principalement des riverains qui pensent à tort qu'il ne peut rien leur arriver. Dans la moitié des cas, le non-respect du Code de la route est la cause principale des accidents survenus aux passages à niveau. Le comportement imprudent des usagers de la route est presque aussi important. Par ailleurs, les conditions météorologiques jouent également un rôle.

En matière de sécurité aux passages à niveau, la politique d'Infrabel s'articule autour de trois axes. Le premier axe est la prévention. Infrabel implémente et teste certaines mesures permettant d'améliorer la sécurité des usagers de la route aux passages à niveau: installation de panneaux d'avertissement, collage de stickers d'identification à hauteur des passages à niveau publics, installation de lampes LED clignotantes sur les barrières, marquages au sol à hauteur de certains passages, installation de caméras aux feux rouges permettant d'enregistrer les plaques d'immatriculation des véhicules en infraction, *warning box* (outil de sensibilisation ayant pour objectif de dissuader les usagers actifs, piétons et cyclistes, de franchir un passage à niveau fermé).

Par ailleurs, Infrabel organise également un groupe de travail sur la sécurité aux passages à niveau dans les zones portuaires et dans les zones industrielles.

Après la prévention, la sensibilisation. Infrabel s'engage à sensibiliser les tiers sur les dangers du non-respect de la signalisation à hauteur des passages à niveau au travers de diverses campagnes de communication et d'actions de sensibilisation dans les écoles, notamment sur les réseaux sociaux.

Troisième élément après la prévention et la sensibilisation, ce sont les éventuelles sanctions. Infrabel collabore avec la police des chemins de fer, les polices locales et Securail dans le cadre d'actions de contrôle.

De eerste pijler van het beleid van Infrabel om de overwegen te beveiligen is preventie door middel van materiële middelen rond de overwegen. De infrastructuur-beheerder heeft ook een werk-groep inzake veiligheid aan overwegen in haven- en industriegebieden opgericht.

De tweede pijler is de sensibilise-ring van derden voor de gevaren van het negeren van de signalisatie door middel van campagnes in scholen en op sociale media.

De laatste pijler is repressie in samenwerking met de politie-diensten.

Overtredingen aan overwegen kunnen boetes opleveren van 320 tot 4.000 euro, een intrekking van het rijbewijs en een rijverbod voor een periode van acht dagen tot vijf jaar. De overtreders moeten ook een schadevergoeding betalen voor de opgelopen schade en de minuten vertraging voor het treinverkeer.

En cas d'infraction aux passages à niveau, les contrevenants s'exposent à des amendes allant de 320 à 4 000 euros, à un retrait du permis de conduire et à une interdiction de conduire allant de huit jours à cinq ans. Les contrevenants doivent également

payer des indemnités pour les dommages et les minutes de retard dans la circulation des trains.

Madame Zanchetta, monsieur Parent, voici l'état d'avancement des différents tests au sujet desquels vous m'avez interrogé. Pour ce qui concerne les lampes LED, un projet pilote est actuellement mené à hauteur de plusieurs passages à niveau, notamment à Pelt, Ypres, Virton, Morlanwelz, Grand-Bigard et Wetteren. La phase d'évaluation de la mesure est en cours et se terminera dans le courant de l'année 2023.

Aan verschillende overwegen loopt er een proefproject met ledlampen. Tegen eind dit jaar wordt het experiment geëvalueerd. Na bemoedigende tests bekijkt Infrabel of het mogelijk is om enkele overwegen uit te rusten met wegmarkeringen, witte strepen en dambordpatronen. De haalbaarheidsstudie over ANPR-camera's aan overwegen zal betrekking hebben op drie overwegen. Momenteel wordt dat project uitgetest in Dendermonde, de tests op de andere locaties volgen.

Concernant le marquage au sol, à la suite des résultats positifs du projet pilote mené à hauteur de deux passages à niveau en 2022, Infrabel étudie la possibilité, en fonction des budgets disponibles, d'équiper plusieurs passages à niveau sur le réseau de marquages routiers – bandes blanches et damiers – dans les prochains mois et années.

Les essais pour l'étude de faisabilité des caméras ANPR (Automatic Number Plate Recognition) aux passages à niveau ont lieu à Termonde, Wavre et Kallo. L'un de ces trois essais a maintenant commencé, les deux autres sont en préparation. Infrabel a mandaté l'Institut Vias pour évaluer cette étude de faisabilité. Sur la base des résultats de l'évaluation, il sera décidé quels autres passages à niveau du réseau seront équipés de ce genre de caméras afin d'augmenter encore la sécurité.

De statistieken over de boetes vallen onder de verantwoordelijkheid van de minister van Binnenlandse Zaken.

Monsieur Parent, je ne dispose pas de statistiques sur les amendes, qui ne relèvent pas de la compétence du ministre de la Mobilité, mais bien de la ministre de l'Intérieur.

Les dispositifs de sécurité actuels à hauteur des passages à niveau – feu rouge clignotant, barrière, sonnerie – garantissent la sécurité aussi bien des usagers forts, notamment dans les voitures, que des usagers actifs. Chaque année, Infrabel équipe certains passages à niveau de petites barrières supplémentaires pour garantir davantage la sécurité des piétons. Vingt barrières ont ainsi été ajoutées en 2022. En outre, en 2021 et 2022, Infrabel a testé la *warning box* à hauteur de cinq passages à niveau afin de sensibiliser les usagers actifs et de les dissuader de slalomer entre les barrières fermées de passages à niveau. Les résultats de ce projet pilote étant assez positifs, Infrabel prévoit d'équiper d'autres passages à niveau de ce dispositif à partir de 2023.

De huidige veiligheidsvoorzieningen waarborgen de veiligheid van motorvoertuigen en actieve weggebruikers. Jaarlijks rust Infrabel een aantal overwegen uit met bijkomende kleine slagbomen om de veiligheid van voetgangers te garanderen. In 2021 en 2022 testte Infrabel de Warning Box op vijf overwegen om slalommen tussen de gesloten slagbomen te ontmoedigen. Die test leverde overtuigende resultaten op. Infrabel is dan ook van plan om nog andere overwegen met dat toestel uit te rusten.

Zoals u ziet, is het een maatschappelijk probleem dat om verandering van gewoontes vraagt en dat wordt niet altijd gemeten in termen van budgetten. Infrabel heeft in 2022 ongeveer 43 miljoen euro geïnvesteerd in de vervanging en vernieuwing van overwegen. Samen met de FOD Mobiliteit werkt Infrabel stapsgewijs verder aan een nog hogere veiligheid van de overwegen, een absolute prioriteit.

Il s'agit également d'un problème de société et pas seulement d'une question de budgets.

En 2022, Infrabel a investi près de 43 millions d'euros dans le remplacement et la rénovation des passages à niveau. En collaboration avec le SPF Mobilité, Infrabel s'emploie graduellement et prioritairement à rendre ces passages à niveau encore plus sûrs.

05.05 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik heb

05.05 **Maria Vindevoghel** (PVDA-

geen cijfers gekregen over het budget dat zal worden uitgetrokken voor Infrabel voor het jaar 2023. U hebt dat wel voor 2022 gezegd, maar niet voor 2023. De cijfers zijn immers choquerend: elf doden, dat is superveel.

Bovendien waren er ook vier slachtoffers in de havenregio, dus wij moeten toch eens bekijken hoe wij de preventie daar kunnen verbeteren. Het gaat immers dikwijls over werknemers die in die omgeving met onbewaakte overwegen werken. Dat is toch een groot probleem.

Ik zal het blijven herhalen: de vraag is of er voldoende middelen zijn en voldoende tijd om de overwegen te vervangen door tunnels of bruggen. Zo vermijdt men immers conflicten.

Toen wij op bezoek gingen bij Infrabel, werd er ook gesproken over projecten gericht op scholen. Er zijn immers meer risico's in schoolomgevingen. Zal er nog meer worden ingezet op preventie bij schoolkinderen, die dikwijls onoplettend zijn bij het oversteken van overwegen? Ik vraag dat er voldoende middelen worden uitgetrokken om te voorkomen dat er volgend jaar weer zoveel mensen sterven aan de overwegen.

PTB): Je n'ai pas obtenu de chiffres concernant le budget d'Infrabel pour 2023. Les statistiques relatives aux accidents sont pourtant alarmantes. L'entreprise dispose-t-elle de moyens financiers suffisants pour remplacer les passages à niveau par des tunnels ou des passerelles, une solution qui permet de prévenir les problèmes? Va-t-on investir davantage dans la prévention auprès des écoliers?

05.06 **Laurence Zanchetta** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour tous ces détails. Il est vrai que les accidents qui se produisent aux passages à niveau sont évidemment la plupart du temps mortels. Comme vous l'avez dit, il faut "mettre le paquet" sur la sensibilisation et la prévention car il n'y a que cela qui peut effectivement donner des résultats, puisqu'on a du mal à imaginer que la distraction soit à l'origine des accidents. Pourtant, cela semble bien être le cas malgré les moyens mis sur la table.

05.06 **Laurence Zanchetta** (PS): Ongevallen aan overwegen zijn vaak dodelijk. Preventie is van primordiaal belang.

05.07 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je me réjouis d'entendre la pluralité des solutions qui sont sur la table au niveau technique. C'est extrêmement important que ces projets-pilotes soient menés, soient mis en œuvre. C'était une demande du Parlement d'avoir ces alternatives car, bien souvent, la solution préconisée préalablement était la fermeture pure et simple qui peut engendrer des problèmes de mobilité aussi au niveau local.

Ce type d'initiatives permet de concilier à la fois des objectifs d'une meilleure sécurisation mais également de tenir compte des besoins de mobilité au niveau local.

Par rapport à ces projets-pilotes menés notamment à Termonde ou par rapport au marquage LED, etc., on se réjouit d'avoir les résultats notamment via Vias, comme vous l'avez mentionné pour ce qui est du dispositif des caméras ANPR, et que cela soit coulé ensuite dans des plans plus globaux d'équipement, une fois que ces technologies auront été éprouvées avec des résultats concrets. C'est évidemment un dossier à suivre. Je vous remercie déjà.

05.07 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Ik ben blij dat er zo veel verschillende technische oplossingen zijn. Deze proefprojecten zijn essentieel om de veiligheid te verzekeren, waarbij vermeden wordt dat overwegen afgeschaft worden, want dat veroorzaakt soms mobiliteitsproblemen. Wij wachten de resultaten af, en als die positief zijn, zullen we ze in plannen gieten.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

06 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La baisse du volume de marchandises transportées par le rail" (55034327C)
06 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De daling van het volume van het goederenvervoer per spoor" (55034327C)

06.01 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, le développement du transport de marchandises est un enjeu de taille pour la réussite du transfert modal. Pour rappel, le transfert modal consiste à favoriser des alternatives au transport routier, tant pour le transport de personnes que pour le transport de marchandises. Vous portez d'ailleurs l'objectif de doubler le volume des marchandises transportées par le rail d'ici 2030.

Je vous interpellais, il y a quelques mois, notamment sur le soutien au secteur du fret ferroviaire, à travers les aides sillons telles que demandées par les acteurs de terrain, ou encore sur la pénurie de chauffeurs sur les rails. Vous vous montriez, dans vos réponses, volontariste pour soutenir tant que faire se peut le développement du fret ferroviaire.

Malheureusement, force est de constater que le secteur reste en souffrance à l'heure actuelle. Le bilan pour l'année 2022 vient de tomber. Le transport ferroviaire de marchandises a chuté de 7,5 % par rapport à 2021. Avec près de 58 millions de tonnes, le volume a atteint son niveau le plus bas en six ans. Il faut bien reconnaître que nous sommes pour l'instant loin des résultats escomptés.

Je signale néanmoins, parce que c'est important, que même s'il rappelle au passage une demande de soutien renforcée, à hauteur des subventions octroyées pour le secteur routier, Paul Hegge, au nom du Belgian Rail Freight Forum, a reconnu que le gouvernement porte de très bonnes mesures pour développer le fret.

Monsieur le ministre, avez-vous davantage d'informations sur ce recul du fret ferroviaire en 2022? Les causes ont-elles été identifiées? Que mettez-vous en place pour y remédier et renforcer l'attractivité du ferroviaire? Des aides, ou des aides spécifiques, sont-elles prévues pour 2023?

06.01 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): De ontwikkeling van het goederenvervoer is essentieel voor het welslagen van de modal shift, de verschuiving naar alternatieven voor het vervoer over de weg. U hebt een verdubbeling van het volume van het goederenvervoer per spoor tegen 2030 als doelstelling naar voren geschoven. Ondanks uw besluitvaardigheid daalde het volume van het goederenvervoer per spoor in 2022 met 7,5 % ten opzichte van de cijfers voor 2021. Dat volume is de voorbije zes jaar nooit lager geweest dan nu: 58,3 miljoen ton. We zijn het streefcijfer bijlange na niet nabijgekomen. Paul Hegge van het Belgium Rail Freight Forum geeft toe dat de regering goede maatregelen neemt om het goederenvervoer te bevorderen, maar herhaalt ook de vraag om meer steun.

Wat zijn de oorzaken van de daling van het volume van het goederenvervoer per spoor in 2022? Wat onderneemt u om de trend om te buigen en het spoorvervoer aantrekkelijker te maken? Zal er steun worden toegekend in 2023?

06.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Vajda, je vous remercie pour cette question qui me permet de faire à nouveau le point sur le transport de marchandises par train qui me tient particulièrement à cœur, tout comme à vous. J'étais ce matin en réunion au port d'Anvers pour discuter avec les responsables du port d'Anvers des mesures à prendre et des mesures en cours de mise en œuvre pour faciliter la mise de marchandises sur des convois ferroviaires plutôt que sur des camions.

Effectivement, à travers les données qu'Infrabel met à disposition en *open data* sur son site internet, nous constatons une baisse de 7,5 % du volume de marchandises transportées par rail en 2022 par rapport à 2021. Pour l'instant, nous devons faire preuve de prudence quant aux raisons avancées de cette baisse. Il est important de mener une analyse approfondie et plus fine. Il serait par ailleurs également intéressant d'analyser l'évolution en 2022 des autres modes de transport des marchandises tels que les camions et les voies navigables. Par exemple, le rapport du deuxième trimestre 2022 publié par Statbel le 5 décembre 2022 constatait une forte baisse également pour les voies navigables. Les causes réelles ne pourront être déterminées qu'à l'issue d'une telle analyse mais on peut déjà identifier un ralentissement économique, des difficultés liées à l'obtention de composants, notamment électroniques, pour certaines productions industrielles, et des problèmes sur des réseaux étrangers, notamment le réseau allemand le long du Rhin durant cet été pour des raisons

06.02 Minister **Georges Gilkinet**: Vanmorgen heb ik een vergadering bijgewoond in de haven van Antwerpen om maatregelen te bespreken om het goederenvervoer per spoor te faciliëren, veeleer dan het vervoer over de weg.

Volgens Infrabel is het volume van het goederenvervoer per spoor in 2022 met 7,5 % gedaald ten opzichte van de cijfers van 2021. We moeten echter ook de evolutie van andere transportmodi, vrachtwagens en waterwegen, onder de loep nemen. Uit het verslag van Statbel voor het tweede kwartaal van 2022 blijkt dat er bij de binnenscheepvaart bijvoorbeeld een sterke daling merkbaar is. Vermoedelijk is dat onder meer aan de volgende factoren te wijten: de vertragende economie, elektronische componenten die

liées au climat et aux conséquence de l'augmentation de la température.

Le bilan actuel confirme, en tout cas, l'importance de prendre les choses en main. Je n'ai pas attendu ces chiffres pour mettre en place des actions visant à atteindre cet objectif prioritaire du gouvernement, qui est de doubler le volume de marchandises transportées par rail d'ici 2030.

Les mesures que je propose de mettre en place pour renforcer l'attractivité du fret ferroviaire sont exposées dans le plan Marchandises, approuvé par le Conseil des ministres le 30 septembre dernier.

Une mesure phare de ce plan est la création d'un comité des utilisateurs du fret ferroviaire réunissant les acteurs de la chaîne logistique concernée par le transport ferroviaire de marchandises. Le 24 janvier dernier, j'ai lancé ce comité qui assurera le pilotage du plan Marchandises.

L'ensemble des acteurs pourront être réunis autour d'une même table, régulièrement, pour identifier les problèmes et, surtout, les solutions visant à faciliter le transport de marchandises par rail. Je ne manquerai pas de leur demander les raisons de la baisse du volume de marchandises transportées par train en 2022 ainsi que les mécanismes complémentaires pouvant être mis en œuvre pour participer au renforcement de l'attractivité du transport de marchandises par rail.

Par ailleurs, la signature du contrat de performance d'Infrabel est un autre jalon essentiel dans la mise en œuvre de ce plan Marchandises. Plus qu'un gestionnaire d'infrastructure, Infrabel doit devenir un réel gestionnaire de flux et être davantage orienté vers ses clients.

Au niveau des aides financières au secteur, je rappelle l'existence du système de réduction temporaire de la redevance d'utilisation d'infrastructures ferroviaires. Cette aide fédérale porte sur la période 2022-2025. Ce soutien a remplacé l'aide fédérale au trafic diffus et au transport combiné et est doté d'un montant de 13,2 millions d'euros par an. Ce n'est pas rien!

D'autres mécanismes d'aide sont possibles et sont en cours d'élaboration. Ils seront très prochainement présentés devant le Parlement pour vote avec une autre enveloppe de 15 millions d'euros pour l'année 2023.

Je continuerai à me concerter avec mes homologues des Régions sur les possibilités de soutien financier pour le report modal en faveur du rail. Il y a en effet une complémentarité entre le fédéral qui assure le transport sur le rail et les Régions compétentes pour le *first and last mile*, mesures nécessaires pour l'embarquement et le débarquement des marchandises. Un train de marchandises qui circule sur notre réseau égale 50 camions qui ne sont pas sur la route: ceci est bon pour le climat, notre économie et pour la sécurité routière.

06.03 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse à la fois très complète et résolument volontariste.

Je prends acte du fait que des analyses plus approfondies sont

moeilijk te verkrijgen zijn en problemen op buitenlandse waterwegen, als gevolg van de opwarming van de aarde.

Ik heb niet op die cijfers gewacht om maatregelen te nemen om het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen.

Het Plan Goederenvervoer, dat op 30 september door de ministerraad werd goedgekeurd, bevat maatregelen om het goederenvervoer per spoor aantrekkelijker te maken.

Een belangrijke maatregel van dat plan is de oprichting van een comité van gebruikers van het goederenvervoer per spoor. Dat comité zal de aansturing van het Plan Goederenvervoer op zich nemen en belast worden met het faciliteren van het goederenvervoer per spoor. Ik zal het comité vragen om de redenen voor de daling van het in 2022 vervoerde volume te achterhalen. De ondertekening van het performantiecontract van Infrabel is een andere belangrijke pijler van het Plan Goederenvervoer: Infrabel zal niet alleen de rol van infrastructuurbeheerder blijven vervullen, maar ook een beheerder van stromen worden en meer klantgericht gaan werken.

De tijdelijke verlaging van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur komt in de plaats van de federale steun voor verspreid vervoer en gecombineerd vervoer. Er wordt voor dat mechanisme 13,2 miljoen euro per jaar uitgetrokken tot in 2025. Er wordt gewerkt aan andere steunmechanismen. Ik zal de besprekingen over steun van de gewesten voor de modal shift naar het spoor voortzetten.

06.03 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Ik neem nota van de in het vooruitzicht gestelde actiemiddelen op nationaal of internationaal niveau – dat laatste niveau is

attendues pour pouvoir se prononcer sur les causes. Mais je prends surtout et avec plaisir acte des moyens d'action que vous envisagez et que vous mettez déjà en œuvre pour certains tant sur le plan national qu'international, sachant que le plan international est très important en matière de fret. En effet, à l'heure actuelle ou, en tout cas, jusqu'à il y a peu, 75 % du transport de marchandises passait encore par la route. Ce transfert modal que vous soutenez est donc plus que nécessaire puisque le transport de marchandises par rail est non seulement moins polluant et moins énergivore que le transport par camion, mais il permet aussi de libérer les réseaux routiers nationaux. Comme vous l'avez dit, un train de marchandises équivaut à 50 camions. Il s'agit donc d'un objectif en matière d'efficacité. Il s'agit aussi d'enlever de la pression sur les infrastructures routières; c'est un enjeu environnemental puisqu'il s'agit de réduire très fortement les émissions de gaz à effet de serre.

Je ne peux donc que vous encourager, monsieur le ministre, à poursuivre tous les efforts déjà entrepris pour ce transfert modal.

cruciaal voor het goederenvervoer. De modal shift is een must: het spoorvervoer is niet alleen minder vervuilend en energiezuiniger, het zorgt er ook voor dat er minder vrachtwagens op de weg zijn. Ik moedig u ertoe aan dit spoor verder te volgen.
0

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

07 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conditions d'embauche à la SNCB" (55034328C)
07 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanwervingsvoorwaarden bij de NMBS" (55034328C)

07.01 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, afin de faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité, il faut s'en donner les moyens, y compris sur le plan humain. Tout comme vous, Infrabel, la SNCB, et HR Rail l'ont bien compris, en annonçant un recrutement massif en 2023 et 2024. En accord avec les syndicats du rail belge, ils ont élaboré un projet d'accord social qui prévoit l'engagement de 4 187 collaborateurs, dont 2 600 pour la SNCB, pour les deux années à venir. C'est une ambition qu'il faut saluer.

Cependant, dans le cadre d'une action qui nous a permis de rencontrer les navetteurs, mais aussi des acteurs du rail, j'ai pu avoir une discussion avec quelques employés du rail. J'ai notamment été interpellé sur un point concernant les freins à l'embauche, apprenant que certains candidats ne se présentent tout simplement pas à une offre d'emploi de la SNCB parce que leur connaissance du néerlandais est insuffisante.

Le bilinguisme est évidemment une condition essentielle, et je suis convaincu que les accompagnateurs de train qui travaillent pour un service public belge doivent pouvoir répondre aux questions des voyageurs belges, qu'ils soient du nord ou du sud du pays. Cependant, ne serait-il pas opportun, en ce contexte de pénurie de personnel, de prévoir un aménagement pour les candidats motivés et qualifiés à qui il manque juste une connaissance suffisante du néerlandais ou du français? Serait-il envisageable, par exemple, d'offrir une formation linguistique au sein de la SNCB à destination de ces agents?

Ceux-ci pourraient être, dans un premier temps, affectés à des lignes unilingues, avant de traverser la frontière linguistique une fois que leur formation et leur expérience le leur permet, d'autant que l'accent est mis sur la formation continue au sein de l'accord social 2023-2024. Pourquoi ne pas intégrer une formation linguistique à cette offre de formation permanente au sein de la SNCB?

07.01 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Infrabel, de NMBS en HR Rail hebben aangekondigd dat er massaal personeel aangeworven zal worden om van het spoor de ruggengraat van de mobiliteit te maken. Zij hebben in samenspraak met de vakbonden een ontwerp van sociaal akkoord uitgewerkt dat voor 2023 en 2024 voorziet in de aanwerving van 4.187 medewerkers. De spoormedewerkers hebben mij vragen gesteld over de aspecten die aanwervingen in de weg staan: de treinbegeleiders moeten tweetalig zijn en vele werkzoekenden stellen zich niet kandidaat voor de openstaande betrekkingen bij de NMBS omdat ze het Nederlands onvoldoende beheersen.

Moet er in de context van dit personeelstekort geen regeling getroffen worden voor de gekwalificeerde kandidaten die niet tweetalig zijn? Zou de NMBS haar medewerkers geen taallessen kunnen aanbieden? Deze medewerkers zouden eerst ingezet kunnen worden op de lijnen waarop men slechts één taal moet gebruiken, voordat ze op het eind

07.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Vajda, je vous remercie pour vos suggestions concrètes pour améliorer la politique de recrutement au sein de la SNCB car, en effet, le rail est un secteur d'avenir. La SNCB et Infrabel embauchent comme jamais: plus de 2 000 collaborateurs tous les ans au cours des dix prochaines années.

C'est une enjeu extraordinaire d'avoir le capital humain capable de faire rouler nos trains, d'entretenir notre réseau et de réaliser les ambitions déterminées et financées.

La grande majorité des accompagnateurs de trains de la SNCB se déplacent dans tout le pays et certainement jusqu'à Bruxelles, région bilingue. *De facto*, tous les accompagnateurs de train doivent maîtriser suffisamment les deux langues nationales principales. Ceux qui ne maîtriseraient que leur langue maternelle ou que le français ou le néerlandais ne peuvent pas fournir aux clients de l'autre rôle linguistique le service adéquat et répondre à leurs questions.

En outre, le risque de malentendus et d'incompréhensions est plus élevé ce qui accroît la probabilité d'agressions verbales ou autres. C'est donc aussi pour leur propre sécurité que les accompagnateurs et accompagnatrices doivent avoir une connaissance suffisante des deux langues nationales principales.

Par ailleurs, dans le cadre de leur fonction de sécurité, les accompagnateurs de train sont censés pouvoir communiquer avec le personnel du trafic contrôle d'Infrabel dans la langue de l'employé concerné. En particulier dans les situations d'urgence, il est vital que l'accompagnatrice ou l'accompagnateur de train puisse communiquer clairement avec le trafic contrôle, ses collègues et les voyageurs.

La SNCB ne s'attend certainement pas à ce que des candidates ou candidats soient parfaitement bilingues au moment du recrutement. Toutefois, une connaissance de base est attendue. Une fois recrutés, les candidats disposent de cinq ans pour acquérir leur certificat Selor et bénéficient également d'un soutien par le biais de cours de langue.

De plus, un partenariat avec le Forem est en cours pour ce qui concerne la partie wallonne du pays. Il organise des cours de langue ciblés pour les personnes ayant le profil d'un accompagnateur de train et dont les connaissances linguistiques sont encore insuffisantes.

La SNCB procède de la sorte dans les Régions où le nombre d'inscriptions est insuffisant et où la connaissance de la deuxième langue nationale est trop faible ce qui fut le cas à Arlon autrefois.

Une collaboration avec le Forem a débuté aujourd'hui à Charleroi. La session d'information à ce sujet a eu lieu le 9 février dernier. Les candidats intéressés ont encore du temps pour s'inscrire…bien que la formation commence aujourd'hui – veuillez noter que ma réponse à votre question était déjà prête le 14 février. Trente-huit candidats ont assisté à la session d'information. La formation linguistique dure six semaines maximum, en fonction du niveau de départ de chacun d'entre eux.

van de opleiding in beide talen moeten werken. Waarom worden die taallessen niet opgenomen in het aanbod permanente vorming van de NMBS?

07.02 Minister **Georges Gilkinet**: Het spoor is een sector waar toekomst in zit. De komende tien jaar zullen de NMBS en Infrabel jaarlijks meer dan 2.000 medewerkers aanwerven om ons spoorwegnet te onderhouden en de gefinancierde ambities waar te maken. De meeste treinbegeleiders van de NMBS reizen door het hele land en moeten voldoende kennis hebben van beide landstalen om een degelijke dienstverlening te bieden, maar ook om misverstanden en agressie te voorkomen. Bovendien moeten ze met de verkeersleiders van Infrabel kunnen communiceren, zeker in een noodsituatie.

Nieuwe NMBS-medewerkers die niet tweetalig zijn, hebben vijf jaar de tijd om hun Selorattest te behalen. Daarnaast biedt Forem gerichte cursussen aan aan potentiële treinbegeleiders uit Wallonië met onvoldoende talenkennis. De NMBS gaat op die manier te werk in de gewesten waar het aantal inschrijvingen, maar ook de kennis van de tweede landstaal, te laag is.

Er wordt momenteel samengewerkt met Forem voor de rekrutering in Charleroi. De kandidaten konden zich inschrijven tot 9 februari jongstleden voor die opleiding, die vandaag begint en ten hoogste zes weken duurt. 38 kandidaten hebben een informatiesessie daarover bijgewoond.

Président: Jean-Marc Delizée.
Voorzitter: Jean-Marc Delizée.

Le **président**: Je remercie le collègue Van den Bergh de m'avoir remplacé.

07.03 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Je vous remercie, monsieur le président, de ne pas m'avoir oublié dans cette reprise en main de la commission. Et je remercie surtout M. le ministre, puisqu'à une question pragmatique et concrète, il a apporté une réponse qui l'est tout autant. Je m'en réjouis.

Monsieur le ministre, je maintiens que la formation linguistique constitue malheureusement, mais c'est un fait, un frein à l'embauche de nombreux candidats. Si les formations sont organisées – et c'est le cas – au sein de la SNCB pour parfaire l'apprentissage de la langue, il convient de dire et répéter à ses services de bien communiquer à ce propos, afin d'accueillir de plus en plus de candidats et de pouvoir continuer à les former dans de bonnes conditions. Je suis convaincu que, de la sorte, les objectifs ambitieux – il faut le souligner – de recrutement pourront être atteints au bénéfice de tous. Je vous remercie.

07.03 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): De taallessen vormen voor tal van kandidaten een obstakel. Rekening houdend met de organisatie van dergelijke opleidingen bij de NMBS moeten de diensten van de maatschappij hierover communiceren om meer kandidaten aan te trekken en ze in goede omstandigheden op te leiden. Op die manier kunnen we onze doelstellingen inzake rekrutering bereiken.

Le **président**: Les questions jointes n° 55034368C de Mme Vanpeborgh, n° 55034381C de M. De Roover, et n° 55034755C de Mme Buyst sont reportées.

08 Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De breedtespiegels bij bussen" (55034440C)
08 Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les rétroviseurs grand-angle pour les bus" (55034440C)

08.01 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de ingediende vraag.

Op donderdag 2 februari gebeurde in Schaarbeek een dodehoekongeval met een Flixbus waarbij een fietskoerier om het leven kwam. Achteraf bleek dat FlixBus één van de enige busmaatschappijen is die maar twee spiegels (hoofdspiegels) heeft in plaats van vier (hoofdspiegels + 2 breedtespiegels), waardoor het extra moeilijk is om het verkeer rondom de bus in de gaten te houden. Daar is voor alle duidelijkheid niets onwettig aan. Volgens hoofdstuk III van bijlage 16 van de Wegcode zijn voertuigen van categorie M3 (voertuig voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde voertuigen met meer dan acht zitplaatsen en met een maximale massa van meer dan 5 ton) niet verplicht om breedtespiegels langs beide zijden te installeren, maar is dit facultatief. Toch voorzien de meeste busmaatschappijen deze spiegels, om dodehoekongevallen als deze te helpen voorkomen.

Ik heb daarover volgende vragen:

1. In het verleden waren breedtespiegels wel verplicht voor voertuigen van categorie M2 en M3. Sinds wanneer is dit in ons land niet meer verplicht maar facultatief? Wat was de motivering achter deze beslissing?

2. Klopt het dat dit voor vrachtwagens (categorie N2 en N3) wel verplicht is? Waarom het verschil tussen vrachtwagens en bussen?

3. Bent u van mening dat we breedtespiegels voor bussen (categorie

08.01 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): *Le 2 février 2022, un livreur à vélo est décédé à Schaerbeek après avoir été heurté par un FlixBus. Ces bus n'ont que deux rétroviseurs latéraux au lieu de quatre. Ce n'est pas contraire à la loi, mais pour éviter les accidents dus à l'angle mort, la plupart des compagnies fournissent des bus munis de quatre rétroviseurs.*

Depuis quand les rétroviseurs grand angle ne sont-ils plus obligatoires pour les véhicules des catégories M2 et M3? Quelle est la différence avec les camions? La loi ne devrait-elle pas être modifiée? Le ministre est-il au courant des dernières technologies permettant d'éviter les accidents dus à l'angle mort?

M2 en M3) beter verplicht kunnen maken?

4. Bent u op de hoogte van mogelijke wijzigingen in Europese regelgeving waardoor breedtespiegels of andere rijhulpsystemen ter voorkoming van dodehoekongevallen met bussen (zoals camera's) in de toekomst verplicht zullen worden?

5. Bent u op de hoogte van nieuwe technologieën, zoals het visueel weergeven van de dode hoek bij een voertuig door middel van lichten, die dodehoekongevallen in de toekomst moeten helpen voorkomen?

6. Welke andere maatregelen ziet u om dodehoekongevallen te voorkomen?

08.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Vandenbroucke, tijdens de vorige commissievergadering, op 15 februari, hebben wij al de gelegenheid gehad om over dit tragisch ongeval te spreken. Ik meen dat er toen een vraag was van mevrouw Vindevoghel.

Het probleem van de dode hoek is bekend en krijgt bijzondere aandacht in het interfederaal plan voor verkeersveiligheid dat ik samen met mijn regionale collega's heb ontwikkeld. Bussen en autocars van categorie M2 en M3 moeten met minimaal twee achteruitkijkspiegels worden uitgerust, één aan de bestuurderszijde en één aan de passagierszijde.

De Europese regelgeving vereist inderdaad geen zogenaamde breedtespiegels voor M2- en M3-voertuigen. Een lidstaat kan zich echter niet verzetten tegen de goedkeuring en het in de handel brengen van een voertuig dat aan de Europese normen voldoet. Daarom is de Belgische regelgeving vanaf 1 januari 2020 dienovereenkomstig aangepast, door het koninklijk besluit van 29 juli 2019. De installatie van breedtespiegels is sindsdien facultatief gemaakt, wegens de Europese regelgeving.

Breedtespiegels zijn niettemin verplicht voor N2- en N3-vrachtwagens van meer dan 7,5 ton. Eén van de redenen voor dit verschil is de verschillende configuratie van de cabines van M2- en M3-voertuigen, met name een grotere glasoppervlakte en een andere bestuurderspositie. Dat zorgt voor een beter direct zicht vanaf de bestuurdersstoel van een bus of een touringcar dan vanaf de bestuurdersstoel van een vrachtwagen en maakt de aanwezigheid van een breedtespiegel minder noodzakelijk.

In antwoord op uw derde, vierde en vijfde vraag, met het oog op een eventuele Europese verplichting van breedtespiegels voor voertuigen van de categorieën M2 en M3 moet rekening gehouden worden met de nieuwe alternatieve detectiesystemen die al verplicht zijn. Zo zijn nieuwe dodehoekbewakingssystemen sinds 6 juli 2022 verplicht voor nieuwe types vrachtwagens van categorieën M2, M3, N2 en N3. Deze verplichting wordt vanaf 7 juli 2024 uitgebreid tot alle nieuwe voertuigen van die categorieën.

De nieuwe systemen zullen de detectie van kwetsbare weggebruikers in de dode hoek vergemakkelijken.

Mijn administratie en ik blijven alert voor technische ontwikkelingen en vooruitgang op het vlak van direct of indirect zicht, zoals de installatie van lichten op voertuigen om kwetsbare weggebruikers te waarschuwen voor de aanwezigheid van een dode hoek. Ik ben in dit

08.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Une attention particulière est accordée au problème de l'angle mort dans le plan interfédéral de sécurité routière. Les autobus et les autocars des catégories M2 et M3 doivent être équipés d'au moins deux rétroviseurs extérieurs. La réglementation européenne n'exige pas de rétroviseurs grand-angle pour les véhicules M2 et M3. Un État membre ne peut pas s'opposer à l'approbation d'un véhicule répondant aux normes européennes. C'est pourquoi la réglementation belge a été adaptée à partir du 1er janvier 2020 et les rétroviseurs grand angle sont devenus facultatifs. Pour les camions des catégories N2 et N3, en revanche, les rétroviseurs grand angle sont obligatoires. La différence se situe au niveau de la surface vitrée et de la position du chauffeur. Les chauffeurs d'autocars ont en effet une meilleure visibilité que les chauffeurs de camions.

Depuis le 6 juillet 2022, de nouveaux systèmes de détection des angles morts sont obligatoires sur les nouveaux types de camions appartenant aux catégories M2, M3, N2 et N3. À partir du 7 juillet 2024, cette obligation sera étendue à tous les nouveaux véhicules appartenant à ces catégories. Mes services surveillent de près les progrès techniques. Je ne dispose pas encore de résultats de tests sur des véhicules équipés de systèmes de détection des angles morts.

Les conditions d'établissement et

stadium echter niet op de hoogte van de resultaten van tests met voertuigen die hiermee zijn uitgerust.

Ten slotte kom ik bij uw zesde en laatste vraag, over de uitvoering van andere maatregelen. Sinds de zesde staatshervorming vallen de vestigingsvoorwaarden en de toegang tot het beroep van personenvervoerder onder de bevoegdheid van de gewesten. Voorts komt het de stedelijke overheden toe om voor internationale lijnbussen en touringcars passende halteplaatsen te voorzien, die optimaal rekening houden met de diverse bezorgdheden, waaronder de veiligheid voor andere weggebruikers.

l'accès à la profession des opérateurs de transport de voyageurs sont une compétence régionale, alors que l'aménagement de haltes adaptées aux autocars relève des administrations communales.

08.03 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Mijnheer de minister, het is eigenlijk jammer dat wat ooit verplicht was in het belang van de verkeersveiligheid plots door Europese regels niet meer verplicht is, met alle potentiële gevaren van dien. Doorgaans loopt Europa voorop in verkeersveiligheid en is het moeilijk om dat omgezet te krijgen in nationale regelgeving, maar hier is het andersom.

Tegelijk is het goed nieuws dat voor nieuwe voertuigen die nieuwe dodehoekdetectiesystemen verplicht zullen worden. Ondertussen rijden er natuurlijk wel heel veel bussen rond zonder breedtespiegel. Voor mij blijft dat problematisch. Ik kan alleen maar hopen dat touringcarmaatschappijen spontaan die beperkte investering zullen doen die de verkeersveiligheid ten goede komen.

08.03 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): En général, l'Europe est en avance en matière de sécurité routière mais dans le cas présent, l'option la plus sûre est abandonnée au profit d'une autre, moins sûre. Toutefois, l'obligation d'installer un système de détection des angles morts sur les nouveaux véhicules est une bonne nouvelle.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

09 Samengevoegde vragen van
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer van Vias" (55034469C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De cijfers van Vias betreffende de verkeersveiligheid" (55034553C)
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe perspectieven door de oprichting van het nationaal parket voor de verkeersveiligheid" (55034722C)
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het onderzoek van Vias naar rijden onder invloed van drugs" (55034818C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Lachgas" (55034841C)
09 Questions jointes de
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les résultats du baromètre de la sécurité routière de l'institut Vias" (55034469C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les statistiques de Vias relatives à la sécurité routière" (55034553C)
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les perspectives offertes par l'instauration du parquet national pour la sécurité routière" (55034722C)
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'enquête de Vias sur la conduite sous l'influence de drogues" (55034818C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le gaz hilarant" (55034841C)

09.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, u hebt op de recente veiligheidsbarometer van Vias gereageerd door te stellen dat u tragedies in de toekomst wil vermijden door een aantal concrete voorstellen op tafel te leggen.

Aan welke concrete voorstellen denkt u dan precies? Over welke van die voorstellen bestaat er vandaag eensgezindheid binnen de regering? Voor welke voorstellen acht u met andere woorden de kans reëel dat er deze legislatuur een consensus zal worden gevonden binnen de regering?

09.01 **Wouter Raskin** (N-VA): En réaction au récent baromètre de la sécurité de Vias, le ministre a déclaré qu'il allait formuler plusieurs propositions concrètes pour éviter de nouveaux drames sur la route.

Peut-il donner davantage de précisions à ce sujet? Qu'en est-il

Kunt u mij een stand van zaken geven met betrekking tot de modernisering of herziening van het verkeersreglement? Op Twitter zei u de strijd te willen aangaan met gevaarlijk rijgedrag, maar het woord puntenrijbewijs krijgt u niet meer over de lippen. Moet ik daaruit concluderen dat er deze legislatuur geen vorm van puntenrijbewijs meer zal komen?

Ten slotte bevat het federaal actieplan voor Verkeersveiligheid 2021-2025 32 maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid, in het bijzonder voor kwetsbare weggebruikers. Kunt u mij een stand van zaken geven per maatregel? Dat laatste is misschien iets voor een schriftelijke vraag, dus u kunt mij dat antwoord ook schriftelijk bezorgen.

de la révision du Code de la route? Où en est le permis à points? Le plan d'action fédéral de sécurité routière 2021-2025 comprend 32 mesures de promotion de la sécurité routière. Où en est-on pour chaque mesure?

09.02 **Laurence Zanchetta** (PS): Monsieur le ministre, le 23 juillet 2022, le gouvernement a adopté la création d'un nouveau parquet pour la sécurité routière, destiné à prendre en charge le suivi administratif uniforme des amendes routières et à décharger, ce faisant, le travail administratif des postes de police.

Sur la base de cette mesure, plusieurs autres initiatives sont investiguées, comme l'augmentation du nombre de contrôles, ou la diminution systématique des quotas et des marges de tolérance. Concrètement, ces mesures signifieraient une augmentation des capacités de contrôle de la vitesse sur les routes, et de plus grandes chances d'identifier les excès.

En tant que ministre de la Mobilité, vous avez certainement participé à la concertation au sein du gouvernement quant à l'élaboration et la mise en place de ce quinzième parquet. Pouvons-nous obtenir votre retour à ce sujet? Son efficacité a-t-elle fait l'objet d'une évaluation? Dans quelle mesure le travail de ce parquet a-t-il effectivement permis de renforcer nos capacités de garantir la sécurité sur nos routes? Ces possibilités de renforcement ont-elles fait l'objet de discussions avec vos collègues du gouvernement, mais également des entités fédérées?

Pouvons-nous obtenir des informations sur l'état d'avancement des mesures envisagées à la suite de l'instauration de ce parquet et, plus particulièrement, des trois mesures que je viens d'évoquer, à savoir l'augmentation des contrôles, la diminution des quotas et la diminution des marges de tolérance?

Voici maintenant ma deuxième question. Une récente enquête de Vias indique que le nombre annuel des infractions pour cause de "drogues dans la circulation" a augmenté de 10 000 en dix ans. Si ce nombre révèle l'efficacité de la politique de contrôle menée ces dernières années, il démontre également la grande popularité des psychotropes au volant parmi la population, en particulier chez les moins de 34 ans.

La politique de tolérance zéro menée en Belgique rencontre aujourd'hui de nouveaux défis, et parmi eux l'utilisation croissante chez les jeunes de protoxyde d'azote, substance difficilement décelable avec les outils actuels.

L'étude de Vias formule plusieurs recommandations liées à la sensibilisation, la prévention et au *testing* mais aussi en matières de mesures alternatives, mesures parmi d'autres dont mon groupe s'est fait le porteur dans le cadre de la lutte contre l'alcool au volant.

09.02 **Laurence Zanchetta** (PS): Op 23 juli 2022 heeft de regering de oprichting goedgekeurd van een nieuw parket voor de verkeersveiligheid, dat de opvolging van de verkeersboetes moet standaardiseren en de werklast van de politiebureaus moet verlichten.

Tegelijkertijd werd er overeengekomen om het aantal controles te verhogen en de quota en tolerantiemarges te verlagen, waardoor de capaciteit om snelheidsovertredingen te controleren en uitwassen op te sporen vergroot wordt.

Als minister van Mobiliteit was u betrokken bij de oprichting van dat vijftiende parket. Welke balans kunt u ervan opmaken? Werd de doeltreffendheid ervan geëvalueerd en in welke mate heeft het onze capaciteit om de verkeersveiligheid te garanderen versterkt? Werd er met uw ambtgenoten in de regering en met de deelgebieden overleg gepleegd?

Hoe staat het met de maatregelen die er naar aanleiding van de oprichting van dat parket overwogen werden, met name de verhoging van de controles en de verlaging van de quota en de tolerantiemarges?

Voorts is volgens Vias het jaarlijks aantal drugsgerelateerde inbreuken in tien jaar tijd met 10.000 toegenomen, waaruit blijkt dat steeds meer bestuurders, vooral jongeren onder de 34 jaar, onder invloed van drugs achter het stuur

Quels sont vos retours sur ce rapport? Quelles conclusions tirez-vous de l'état des lieux que l'étude dresse? Quelle est votre position à l'égard des diverses recommandations formulées et notamment en ce qui concerne le *testing* et l'implémentation de mesures alternatives? Avez-vous eu l'occasion de vous entretenir avec vos homologues des entités fédérées afin de mener une lutte cohérente et coordonnée face aux nouveaux défis que rencontre la lutte contre la conduite sous influence de psychotropes?

09.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, lachgas vormt een gevaar in het verkeer, dat weten we allemaal. Nederland voerde daarom vanaf 1 januari 2023 een verbod op lachgas in. Vanaf die dag werd lachgas opgenomen in de Opiumwet en is het gebruik, vervoer en verhandelen ervan verboden. Er wordt enkel nog een uitzondering gemaakt voor professioneel gebruik, onder andere medisch, technisch en in voeding. Bij ons nemen heel wat gemeenten lachgas op in hun politiecodex en worden er GAS-boetes voor opgelegd, maar een nationaal verbod is er dus vandaag nog niet.

Het probleem van lachgas achter het stuur blijft echter zeer groot. Wel 7 % van de Belgische bestuurders zegt maandelijks te rijden na het gebruik van lachgas. In Brussel gaat het over 17 %, in Vlaanderen over 6 % en in Wallonië over 7 %.

Vooral bij jonge bestuurders blijft lachgas een zeer groot probleem. Zo'n 18 % van de Belgische bestuurders tussen 18 en 34 jaar geeft toe maandelijks wel eens te rijden na het gebruik van lachgas. Ook hier is het probleem nog groter bij jonge mannen. Zo'n 23 % van de jonge Vlaamse mannen geeft bijvoorbeeld toe maandelijks te rijden na lachgasgebruik.

Het gebruik van lachgas kan voor een versuft gevoel zorgen, wat een impact heeft op hoe je met de wagen rijdt. Daarnaast kan het bijzonder afleidend zijn voor een bestuurder als andere inzittenden een lachkick hebben. Lachgas valt echter niet te detecteren met een test, wat het dus zeer moeilijk maakt om het gebruik ervan achter het stuur te controleren.

Momenteel zou een tekst besproken worden binnen een denktank die rond experimentele drugs werkt, om naar analogie van Nederland de verkoop, het vervoer en het bezit van lachgas te verbieden.

kruipen.

De nultolerantie botst op nieuwe uitdagingen, zoals het toenemend gebruik van lachgas onder de jongeren, dat met de huidige middelen moeilijk op te sporen is.

Vias institute formuleert verschillende aanbevelingen met betrekking tot sensibiliserings- en preventieacties, maar ook met betrekking tot alternatieve maatregelen – waar mijn fractie achter staat – om rijden onder invloed van alcohol tegen te gaan.

Wat is uw standpunt over het rapport en de aanbevelingen, met name over de screening de alternatieve maatregelen? Hebt u uw ambtgenoten van de deelgebieden geraadpleegd om rijden onder invloed van psychotrope stoffen op een coherente manier te bestrijden?

09.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Les Pays-Bas ont instauré une interdiction du protoxyde d'azote à partir du 1er janvier 2023. À partir de cette date, le protoxyde d'azote a été inclus dans la loi sur les stupéfiants et son utilisation, son transport et son trafic sont interdits, à l'exception de l'usage professionnel. Le problème du protoxyde d'azote au volant semble être très important dans notre pays également, en particulier chez les jeunes conducteurs. Son utilisation peut entraîner une sensation d'hébétude, qui a naturellement une incidence sur le comportement au volant. Il ne peut pas être détecté par un test. Ne serait-il pas préférable de traiter la question de l'utilisation du protoxyde d'azote au volant au niveau national plutôt que par le biais de SAC?

Deelt u mijn mening dat het gebruik van lachgas achter het stuur beter op nationaal niveau gereglementeerd kan worden dan op GAS-niveau? Hoever staat een eventueel verbod van lachgas? Welke initiatieven bent u van plan te nemen?

09.04 Minister **Georges Gilkinet**: Collega's, dit is een zeer belangrijke vraag, met een lang antwoord. Er werden veel voorstellen gedaan en initiatieven genomen voor de verkeersveiligheid. De laatste cijfers van het Vias institute zijn inderdaad zorgwekkend, zeker wat betreft actieve weggebruikers die het slachtoffer worden van verkeersongelukken. Die vaststelling zou ons ertoe moeten aanzetten meer te doen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Sinds mijn aantreden heb ik nauw samengewerkt met mijn federale en regionale collega's voor dat doel. Samen met de federale ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken heb ik een federaal Verkeersveiligheidsplan ontwikkeld. Dat federaal plan bevat 32 maatregelen die gebaseerd zijn op de aanbevelingen van de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid en ondersteund zijn door een proces van openbare raadpleging. Het is gericht op de belangrijkste gevaren op de weg, zoals telefoongebruik achter het stuur, veiligheid op spoorwegovergangen, recidive of het gebruik van drugs. Het is niet mogelijk dit plan uitputtend mondeling toe te lichten, maar we kunnen hierover een bijzondere commissievergadering organiseren.

Hier volgt wel een reeks realisaties die met name betrekking heeft op actieve en kwetsbare weggebruikers. Ten eerste hebben we de registratie en analyse van ongevallen waarbij voetgangers en fietsers betrokken zijn verbeterd, met name aan de hand van de ziekenhuisgegevens, om zo de oorzaken van die ongevallen nauwkeuriger te kunnen vaststellen. De registratie van ongevallengegevens met speedpedelecs zal nauwkeuriger gebeuren. De betrokken gebruikersverenigingen hebben we hierbij betrokken en gemobiliseerd via de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid aan de hand van de enquête en de studie die worden uitgevoerd over ongevallen met actieve of kwetsbare weggebruikers. We hebben met hen van gedachten gewisseld over mogelijke actiepunten. Zo presenteerde Vias al het onlinedashboard verkeersongevallen alsook de briefings over de impact van SUV's op de verkeersveiligheid en die over dodehoekongevallen. Vias stelde mijn kabinet en mijn administratie het plan Be Cyclist voor enzovoort.

Voor het aanpassen van de zwaarte van de straf voor uitgelokt gevaar, in het bijzonder tegenover kwetsbare weggebruikers, wordt een herziening van de graden voorzien voor de overtredingen en van de sancties die ertegenover staan. Vias is bezig met een voorbereidende studie. De leden van de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid zullen inspraak krijgen in die studie.

09.04 **Georges Gilkinet**, ministre: La sécurité routière fait l'objet de nombreuses propositions et de nombreuses initiatives. Les dernières statistiques publiées par l'institut Vias sont en effet préoccupantes, en particulier pour les usagers actifs de la route qui sont victimes d'accidents. Depuis mon entrée en fonction, j'ai collaboré étroitement avec l'ensemble de mes collègues fédéraux et régionaux compétents pour renforcer la sécurité routière. J'ai élaboré, en concertation avec les ministres de la Justice et de l'Intérieur, un plan fédéral de sécurité routière comprenant 32 mesures basées sur les recommandations de la Commission Fédérale Sécurité Routière et sur une consultation publique. Nous avons notamment amélioré l'enregistrement et l'analyse des accidents impliquant des piétons et des cyclistes afin de mieux pouvoir déterminer les causes. L'enregistrement des données relatives aux accidents de roulage impliquant des *speed pedelecs* gagnera désormais en précision.

Nous avons veillé à la participation des associations d'usagers concernées par le biais de la Commission Fédérale Sécurité Routière. Pour ce faire, nous avons réalisé une enquête et effectué une étude sur les accidents impliquant des usagers de la route actifs ou vulnérables et nous avons discuté avec les associations des points d'action possibles. Ainsi, Vias a déjà présenté en ligne le dashboard accidents de la route et les briefings au sujet de l'incidence des SUV sur la sécurité routière et des accidents dus à l'angle mort. Vias nous a également présenté le plan Be Cyclist.

Nous travaillons sur le degré des peines pour un danger provoqué, surtout à l'égard des usagers

vulnérables. Vias réalise actuellement une étude préparatoire à ce sujet. Les membres de la Commission Fédérale Sécurité Routière y seront certainement associés.

Madame Zanchetta, la création du parquet national pour la sécurité routière fait également partie du Plan fédéral de sécurité routière. L'objectif de la création d'un tel parquet est de pouvoir réagir à l'augmentation exponentielle du nombre de dossiers et de soulager les autres parquets, qui pourront alors se concentrer sur les infractions plus sévères dont le traitement n'est pas automatisé. Le parquet national rendra possible la suppression totale des marges de tolérance et l'augmentation du nombre de constatations et de poursuites, renforçant ainsi la sécurité routière.

La création du parquet national est étroitement liée aux autres initiatives que vous citez et qui sont également reprises dans le Plan fédéral d'action: l'augmentation des contrôles, la réduction des quotas et la suppression des marges de tolérance. Mme Michèle Coninsx venant d'être désignée, le parquet fédéral va désormais pouvoir rentrer dans le vif du sujet. Je compte bien rencontrer prochainement cette magistrate expérimentée.

De oprichting van het nationaal parket voor de verkeersveiligheid maakt deel uit van het Federaal Plan voor Verkeersveiligheid. Het is de bedoeling om op die manier het hoofd te bieden aan de sterke stijging van het aantal dossiers en om de andere parketten te ontlasten. Hierdoor zal het mogelijk worden om komaf te maken met de tolerantiemarges en het aantal vervolgingen te doen stijgen.

De oprichting van dat parket houdt verband met de in het actieplan vermelde en opgenomen initiatieven. Met de aanstelling van mevrouw Coninsx zal er hieraan een concrete invulling gegeven worden. Ik ben van plan om haar binnenkort te ontmoeten.

Samen met de regionale ministers van Verkeersveiligheid heb ik een interfederaal plan Verkeersveiligheid ontwikkeld. Wij hebben al een aantal maatregelen genomen om onze wegen veiliger te maken, vooral voor actieve weggebruikers: nieuwe regels voor het gebruik van e-steps, in samenwerking met de commissie, zoals een minimumleeftijd van 16 jaar, een verbod om met zijn tweeën en op trottoirs te rijden en nieuwe maatregelen om het gebruik van velomobielen en fietsen te stimuleren en het concept van middenrijbaan in te voeren. Parallel met de hervorming van het verkeersreglement onderzoekt een werkgroep die zich specifiek met fietsers bezighoudt hoe fietsoversteekplaatsen en markeringen voor fietsers veilig kunnen worden gestandaardiseerd.

Naast de specifieke maatregelen werk ik met de regionale ministers van Verkeersveiligheid ook aan de modernisering en vereenvoudiging van het verkeersreglement. Wij praten daar al lang over en gezien de eerdere mislukkingen hebben wij gekozen voor een nieuwe en innovatieve methode: het opstellen van vier teksten, een federale en drie regionale teksten, die tegelijkertijd aan de Raad van State zullen worden voorgelegd, zodat die zich kan uitspreken over de gevoelige kwestie van de bevoegdheden van het federale en regionale niveau. De verschillende teksten worden momenteel voltooid en wij zijn bijna klaar om naar de volgende fase over te gaan.

Op federaal niveau werken wij ook aan een effectievere en strengere bestrijding van recidive. Wij hebben eerst een benchmarkstudie gedaan, zoals in het regeerakkoord stond. Uit de ervaringen in het buitenland kunnen wij het beste uit elk systeem recupereren voor een rijbewijs met punten *à la belge*. Op basis van die conclusie heb ik, samen met de minister van Binnenlandse Zaken en de minister van Justitie, een voorstel uitgewerkt. In november 2022 werd het een eerste keer besproken door het kernkabinet. De tekst ligt er, maar zijn

Avec les ministres régionaux compétents en matière de sécurité routière, j'ai mis sur pied un plan interfédéral de sécurité routière. Nous avons déjà pris un certain nombre de mesures dans ce domaine, à savoir de nouvelles règles pour les trottinettes électriques – telles que l'interdiction aux personnes de moins de 16 ans, l'interdiction de rouler à deux et de rouler sur les trottoirs –, de nouvelles actions visant à encourager l'utilisation des vélos et vélomobiles ainsi que l'instauration du concept de chaussée à voie centrale. Un groupe de travail étudie actuellement la manière dont les traversées cyclables et les marquages pour les cyclistes peuvent être standardisés en toute sécurité. Avec mes collègues régionaux, je planche également sur la modernisation et la simplification du Code de la route. Dans ce cadre, nous travaillons à l'élaboration d'un texte fédéral et de trois textes régionaux qui seront soumis en même temps au Conseil d'État, afin que celui-ci puisse également se prononcer d'emblée

nog opmerkingen gekomen van verschillende collega's. Er moet dus verder worden gewerkt. Zo moeten er in de wettekst meer preciseringen worden toegevoegd over de overtredingen die in het rijbewijs met punten moeten worden opgenomen.

Een tweede versie van de tekst is bijna klaar voor een tweede onderhandelingsronde. Ik hoop dat iedereen van de meerderheid mijn vastberadenheid deelt om recidive van gevaarlijk gedrag achter het stuur echt aan te pakken.

Het rijbewijs met punten is echter een middel en geen doel op zich. Er moeten ook andere acties worden ondernomen voor meer verkeersveiligheid. Er moeten bijvoorbeeld boetes komen die meer in verhouding zijn met de hoogte van de overdreven snelheid. Hoe hoger de snelheid, hoe gevaarlijker en dodelijker het voertuig is, dus hoe hoger de boete moet zijn om een effect te hebben op het gedrag.

We moeten ook de schoolomgevingen veiliger maken. Wie in de omgeving van een school te snel rijdt, weet dat er kinderlevens op het spel staan. Die houding moeten wij streng bestraffen. Ik wil ook meer doen tegen druggebruik achter het stuur. Ik heb een mandaat gekregen van de interministeriële conferentie Mobiliteit om een verbod op de verkoop van lachgas, met de nodige uitzonderingen voor professioneel gebruik, aan de federale regering voor te leggen. De discussie wordt gevoerd binnen de federale regering, onder meer met mijn collega-ministers bevoegd voor Gezondheid, Binnenlandse Zaken en Economie. Samen met mijn collega, de minister van Justitie, willen we drugstesten systematisch invoeren na elk ongeval, zelfs als er geen gewonden zijn. Er is al een richtlijn klaar.

Al wie, bestuurder of passagier, op sociale media hardrijden of rijgedrag dat weggebruikers in gevaar brengt verheerlijkt, moet wat mij betreft een boete of een verval van het recht tot sturen opgelegd worden.

De Europese Commissie stelt een nultolerantie voor voor dronken bestuurders binnen twee jaar na het behalen van het rijbewijs. Die maatregel zou de veiligheid ten goede komen en levens redden, vooral van jongeren. Het is niet de bedoeling dat we één bepaalde

sur les compétences respectives.

À l'échelon fédéral, nous nous appliquons, en outre, à renforcer la lutte contre la récidive et à en améliorer l'efficacité. Nous avons commencé par réaliser une analyse comparative afin de distiller les meilleurs aspects d'un permis à points à la belge. Sur cette base, les ministres de l'Intérieur et de la Justice et moi-même avons proposé un texte. En novembre 2022, le Conseil des ministres restreint s'est penché une première fois sur ce texte, mais nous devons encore y ajouter quelques précisions concernant les infractions liées au permis à points.

Une deuxième version du texte est presque prête pour un deuxième cycle de négociations. Le permis à points n'est cependant pas une fin en soi. Nous avons également besoin d'amendes plus proportionnelles aux excès de vitesse. Nous devons également rendre les environnements scolaires plus sûrs et je souhaite agir davantage contre la consommation de drogues au volant. C'est pourquoi je soumettrai au gouvernement une interdiction de la vente de protoxyde d'azote, avec des exceptions claires pour l'usage professionnel. Le ministre de la Justice et moi-même souhaitons réintroduire des tests systématiques après chaque accident, même s'il n'y a pas eu de blessés. Une directive est déjà prête à cet égard.

Je veux aussi lutter plus durement contre l'apologie de la vitesse sur les réseaux sociaux. Je propose aujourd'hui un cadre clairement défini pour mettre fin à ces comportements. Concrètement, le projet de loi que je porte prévoit une amende ou une déchéance de permis de conduire pour toute personne qui diffuse des images dans le but de faire l'apologie de la vitesse ou d'une conduite mettant en danger la sécurité des usagers de la route. Cette infraction serait imputable aussi bien au conducteur du véhicule qu'aux passagers et aux spectateurs approuvant ou encourageant ce type de comportement en le filmant et en le diffusant ensuite sur les réseaux sociaux.

Enfin, la Commission européenne propose d'instaurer une tolérance zéro pour les jeunes sous l'emprise de l'alcool. Les conducteurs novices ne seront pas autorisés à boire une goutte d'alcool au volant durant les deux premières années suivant l'obtention de leur permis. Ils peuvent continuer après sans difficulté, évidemment! Cette

proposition est intéressante et devrait nous permettre d'améliorer la sécurité routière et de sauver des vies, notamment celle des jeunes qui constituent un groupe à risque important. Je trouve, toutefois, important de ne pas pointer certains groupes de personnes du doigt. C'est avant tout la conduite sous influence de drogue ou d'alcool qui est problématique, quelle que soit la personne concernée, son âge ou son statut.

Malgré de nombreux efforts, notre pays obtient toujours de mauvais résultats en matière de sécurité routière. Derrière les statistiques de sécurité routière, il y a des tragédies humaines. Ce ne sont pas des fatalités. Nous devons mettre tout en œuvre pour mieux protéger les usagers actifs les plus vulnérables car ils ne sont pas à la source de l'insécurité routière. J'ai mis et je continuerai à mettre des propositions sur la table pour plus de sécurité routière et une meilleure sécurité routière.

Je tiens aussi à dire qu'il revient aux responsables politiques dans leur ensemble, aux niveaux fédéral et régional, de se mettre tous à la hauteur des enjeux sans se retrancher derrière des prétextes pour ne pas agir, comme je l'entends parfois à la table du gouvernement. J'espère que tout le monde, au sein du gouvernement, sera conscient de l'importance d'avancer. Vous voyez qu'avec l'ensemble des propositions sur la table, ce n'est ni la volonté qui manque, ni le travail. Il faut maintenant des décisions politiques.

groep in het vizier nemen, maar wel het rijden onder invloed *as such*.

Ondanks de inspanningen laat ons land slechte resultaten optekenen. We moeten alles in het werk stellen om de actieve weggebruikers die niet de oorzaak zijn van de onveiligheid op de weg te beschermen. Ik zal voorstellen blijven doen om de veiligheid te verbeteren, maar beleidsmakers op alle niveaus mogen geen voorwendselen meer aanvoeren om niet te handelen. Het is tijd voor politieke beslissingen.

09.05 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil de minister bedanken voor zijn inderdaad heel uitgebreide en complete antwoord.

Er valt mij echter iets op. Ik beweer voor alle duidelijkheid niet dat er niks gebeurt, maar het valt mij op dat alles op een hoopje wordt gegooid. U vermengt een aantal vaak goede intenties met al getroffen maatregelen, die de verkeersveiligheid minstens deels tegemoetkomen. Wanneer het echter gaat over grote werven en grote ambities, die ook in het regeerakkoord zijn neergeschreven, kunnen wij niet anders dan tot de conclusie komen dat die grote werven stilliggen of op een gegeven moment onder druk zijn komen te staan.

Het moment waarop u het had over het handhaven van het smartphonegebruik achter het stuur met behulp van slimme camera's, legde u een idee op tafel dat niet *privacyproof* was. De ballonnetjes liepen vervolgens heel snel leeg.

Over het rijbewijs met punten spreken wij nu al jaren. Ook u spreekt er heel regelmatig over. Ondertussen is het puntenrijbewijs een puntenrijbewijs *à la belge* geworden. Dat maakt mij wat zenuwachtig. In ieder geval lijkt mij er niet te veel van in huis te komen. Er wordt immers veel over gesproken, maar er worden geen resultaten geboekt.

Ook over het onleesbare en hopeloos verouderde verkeersreglement spreken wij al sinds de start van de legislatuur. Wij zien op dat vlak ook niets gebeuren.

Mijnheer de minister, ik kan mij dus niet van de indruk ontdoen dat de echte grote, ambitieuze werven niet vooruitgaan en dat het bij woorden blijft. Het komt veel minder neer op daden.

Ik stel dat hier nu, maar dat wordt helaas ook opnieuw bewezen door de recente Vias-cijfers.

09.05 **Wouter Raskin** (N-VA): Le ministre fait l'amalgame de plusieurs bonnes intentions et de mesures déjà prises, mais en ce qui concerne les grands chantiers prévus dans l'accord de gouvernement, aucune action tangible n'est encore à constater. Je pense par exemple au recours à des caméras intelligentes pour détecter l'utilisation du GSM au volant, au permis à points et à la modernisation de notre Code de la route, désespérément obsolète. Aucun résultat n'est enregistré dans ces domaines, comme le montrent d'ailleurs les statistiques récentes de l'institut Vias.

09.06 **Laurence Zanchetta** (PS): Merci monsieur le ministre pour cette réponse complète. Nous vous rejoignons dans votre volonté de lutter contre l'apologie de la vitesse, notamment via les réseaux sociaux. Nous avons, en effet, déposé un texte dans lequel il est question de cette lutte afin d'améliorer la sécurité routière. Reste à voir comment y parvenir.

09.06 **Laurence Zanchetta** (PS): Wij delen uw streven en hebben een tekst ingediend die de verheerlijking van hardrijden tegengaat.

09.07 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord.

Ik heb een aantal interessante punten gehoord. Zo zult u samen met uw collega's 32 maatregelen nemen. Het zou inderdaad goed zijn om daar in deze commissie dieper op in te gaan.

U zegt voorts dat u meer zult doen tegen het druggebruik en het gebruik van lachgas in het verkeer. U overlegt ook over het verbod op lachgas met een mandaat van de IMC. Ik hoop dat die discussie snel wordt afgerond en dat er een nationaal verbod komt, net zoals bij onze noorderburen. Nu staat het in de ene gemeente wel in de codex en in de andere niet. Ik pleit voor een nationaal verbod op lachgas. Ik hoop dat het er snel komt.

09.07 **Marianne Verhaert** (Open Vld): J'espère qu'en commission, nous pourrons nous attarder sur les 32 mesures que le gouvernement prendra et que nous nous inspirerons de l'exemple néerlandais pour instaurer rapidement une interdiction du gaz hilarant au niveau national.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

10 Samengevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Erbarmelijke werkomstandigheden bij de NMBS" (55034551C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werkomstandigheden van het NMBS-personeel en de sanitaire voorzieningen" (55034666C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onbeschikbaarheid van treintoiletten" (55034839C)
10 Questions jointes de
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conditions de travail déplorables à la SNCB" (55034551C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conditions de travail du personnel de la SNCB et les installations sanitaires" (55034666C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'indisponibilité des toilettes dans les trains" (55034839C)

De **voorzitter**: De heren Troosters en Roggeman zijn afwezig.

10.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, een vijftiental werknemers van de NMBS stuurde een anonieme brief naar de VRT om de erbarmelijke omstandigheden waarin ze moeten werken aan te klagen. De brief staat vol voorbeelden: van onhygiënische omstandigheden tot administratieve waanzin.

Een van de opvallendste zaken in de brief zijn de onhygiënische omstandigheden. Treinen moeten eigenlijk regelmatig aan de kant worden getrokken om de toiletten te legen. Omdat er echter te weinig treinen zijn, zouden de treinen gewoon een hele dag rondrijden met volle toiletten. De overvolle toiletten zouden zelfs de oorzaak zijn dat mensen hun behoefte doen op andere plekken in de trein. Dat zijn wantoestanden met gevolgen voor de reiziger, maar ook voor het personeel.

Ik heb bijgevolg een aantal vragen.

10.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Une quinzaine d'employés de la SNCB ont envoyé une lettre anonyme à la VRT pour dénoncer les conditions déplorables dans lesquelles ils travaillent. La lettre est remplie de toutes sortes d'exemples de conditions de travail insalubres et de folie administrative. L'un des éléments les plus frappants de la lettre est la plainte selon laquelle, en raison du manque de rames, il n'y a pas de temps pour vider les toilettes des trains, de sorte que les trains doivent continuer à circuler avec des toilettes qui débordent. Cette

Kan de situatie in de brief bevestigd worden of is dat eerder een uitzondering? Hoe vaak worden de treintoiletten geledigd? Hoe vaak is dat gemiddeld nodig? Hoe vaak zijn treintoiletten onbeschikbaar en gebeurt dat vaker dan vroeger? Bestaan daarover cijfers? Wat zijn de oorzaken? Welke inspanningen worden er geleverd om de toiletten in de trein operationeel te houden?

10.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Verhaert, u stelt zeer duidelijke en specifieke vragen van algemeen belang. Iedereen heeft het recht op toegang tot toiletten, dat is een basisrecht en het is een evidentie.

Goede werkomstandigheden en welzijn op het werk zijn voor mij een absolute prioriteit waarover ik in het bijzonder waak voor al de treinpersoneelsleden en ook voor de treinreizigers. Zij zullen daarvoor in mij steeds een bondgenoot vinden. Het doet mij plezier te horen dat ook u als Kamerleden – ook de heer Troosters en de heer Roggeman hadden vragen ingediend – daarvoor aandacht hebben.

In antwoord op de vraag van de heer Roggeman, betreur ik alle incidenten die zich kunnen voordoen, of ze nu van technische aard zijn, dan wel te wijten aan fysieke of verbale agressie tegen het personeel. Sterker nog, iedere vorm van agressie veroordeel ik met klem. Wij mogen agressie nooit aanvaarden. Daarom hebben zowel de directie van de NMBS als ikzelf begrip voor de bezorgdheid van het personeel en steunen wij het personeel. De NMBS benadrukt dat ook in haar huidige onderhandelingen over een nieuw sociaal akkoord met het personeel. Welzijn en veiligheid van het personeel, in brede zin, staan daarin centraal. Onder meer daarom werft de NMBS massaal aan, vooral operationeel personeel. In 2022 heeft de NMBS 1.300 nieuwe medewerkers aangeworven. Ook dit jaar zoekt de NMBS bijkomend 1.600 personeelsleden, waarvan er al 300 geselecteerd of in opleiding zijn, waaronder Securail-agenten.

Wat de toegang tot de sanitaire voorzieningen in de treinen betreft, volgt de NMBS een procedure die het mogelijk maakt om de beschikbaarheid van de toiletten in haar treinen op het hoogst mogelijk niveau te houden. De treinen, en dus ook de sanitaire voorzieningen, worden dagelijks schoongemaakt. Het type schoonmaak hangt af van het schoonmaakprogramma, de duur van de stilstand en de aanwezige uitrusting in de bundel waar de trein gestald wordt. Dat programma omvat verschillende types schoonmaak: dagelijkse, wekelijkse en maandelijkse schoonmaak. Sommige intensief gebruikte treinen worden ook tijdens het rijden schoongemaakt door teams van B-Clean. Elke samenstelling moet bij het eerste vertrek ’s ochtends uit de bundel ten minste één werkend toilet hebben. De opvangbakken van de toiletten worden gemiddeld om de drie dagen geleegd en gespoeld. In uitzonderlijke gevallen kunnen de toiletten echter tijdelijk ontoegankelijk of buiten dienst zijn, maar ook dan doet de NMBS er alles aan om dat zo snel mogelijk op te lossen.

situation affecte non seulement les passagers, mais aussi le personnel.

Est-il exact qu'il s'agit d'un problème structurel? À quelle fréquence les toilettes des trains sont-elles vidées et à quelle fréquence est-ce nécessaire en moyenne? À quelle fréquence les toilettes des trains sont-elles indisponibles? Sont-elles plus souvent indisponibles qu’auparavant? Quelle en est la raison? Comment ce problème sera-t-il résolu?

10.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Il est évident que tout le monde doit avoir accès à une toilette à bord des trains. L'accès à des sanitaires à bord des trains est garanti par des procédures qui doivent être suivies à la lettre. Les trains ainsi que leurs sanitaires sont nettoyés quotidiennement. Le type de nettoyage dépend du programme de nettoyage, de la durée de l'arrêt et de l'équipement disponible dans le faisceau où le train est garé. Certains trains qui font l'objet d'un usage intensif sont également nettoyés par les équipes de B-Clean pendant les trajets. Lors de son premier départ du faisceau le matin, tout train doit disposer d'au moins une toilette opérationnelle. Les bacs de recueil des eaux noires sont vidés et nettoyés tous les trois jours en moyenne.

La SNCB met tout en œuvre pour améliorer, année après année, la disponibilité et le confort de son matériel roulant. L'arrivée du nouveau matériel M7 permet à la SNCB de mettre progressivement hors service son matériel roulant plus ancien. Le nouveau matériel est équipé de télémétrie, de sorte qu'il est également possible d'anticiper les problèmes de toilettes et de réduire le nombre de toilettes indisponibles.

Met de steun van de federale regering stelt de NMBS alles in het werk om de beschikbaarheid en het comfort van haar rollend materieel jaar na jaar te verhogen. Dat is een belangrijk hoofdstuk in het nieuwe openbaredienstcontract. Door de komst van het nieuwe M7-materieel kan de NMBS bijvoorbeeld haar oudere materieel, dat gevoeliger is voor defecten, geleidelijk buiten dienst stellen. Dat nieuw rollend materieel is bovendien uitgerust met telemetrie, waardoor ook voor bepaalde toiletten op problemen geanticipeerd kan worden en men aldus het aantal onbeschikbare toiletten kan terugdringen. De verandering is volop aan de gang.

10.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, zoals u aanhaalt, zijn we beiden bezorgd over de werkomstandigheden van het personeel en het comfort van de reizigers. U antwoordt dat de toiletten ’s ochtends beschikbaar zijn. Het is belangrijk dat ze de hele dag beschikbaar zijn. Het is prehistorisch, bijna beschamend om in deze commissie te vermelden dat mensen op andere locaties hun behoefte doen.

Ik kijk uiteraard mee uit naar het nieuwe materieel, maar een totale vernieuwing laat nog even op zich wachten.

In de eerste plaats wil ik erop aandringen dat duidelijk wordt aangegeven dat de toiletten onbeschikbaar zijn. Dat is momenteel niet het geval. Dat lijkt me een eerste beperkte verbetering. U haalde aan dat iedereen naar het toilet zou moeten kunnen gaan. Dat is dan niet alleen ’s ochtends, maar de hele dag lang.

10.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Nous nous inquiétons des conditions de travail du personnel et du confort des voyageurs. Les toilettes ne doivent pas être disponibles uniquement le matin, mais toute la journée. Entre-temps, il convient d'indiquer clairement quand les toilettes sont indisponibles, mais il ne semble même pas possible, à l'heure actuelle, de mettre en œuvre une telle mesure.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

11 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verdere onderzoek naar de uitbreiding van het goederenspoor Gent-Terneuzen" (55034565C)
11 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La poursuite de l'enquête sur l'extension de la ligne de transport de marchandises Gand-Terneuzen" (55034565C)

11.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Infrabel start dit jaar nog, samen met het Nederlandse Prorail en North Sea Port, een vervolgonderzoek in het kader van de grensoverschrijdende spoorontwikkeling in en om het havengebied Gent-Terneuzen. Het gaat om het verder uitwerken van oplossingen en ook vervolgstudies over milieueffecten, ruimtelijke inpassing en duurzaamheid. Projectorganisatie Rail-Ghent-Terneuzen werd hiervoor opgericht. Verschillende spoorontwikkelingen liggen op tafel. Die spoorontwikkelingen kwamen naar voren uit eerdere onderzoeken.

Welke verschillende spoorontwikkelingen liggen precies op tafel? Welke kwamen naar voren uit die eerdere onderzoeken? Wordt er in deze studiefase al rekening gehouden met het gebruik van de infrastructuur voor reizigersvervoer? Wanneer gaat de studiefase effectief van start?

11.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): En collaboration avec Prorail et North Sea Port, Infrabel lancera en 2023 une étude de suivi dans le cadre du développement ferroviaire transfrontalier dans la zone portuaire de Gand-Terneuzen et aux alentours.

Quels sont les projets concrets? Est-il déjà tenu compte de l'utilisation de l'infrastructure pour le transport de passagers?

11.02 Minister **Georges Gilkinet**: In de periode 2017-2020 werden door North Sea Port, de provincie Zeeland in Nederland en de gemeente Terneuzen een elftal studies uitgevoerd en medegefinancierd door het CEF-programma (Connecting Europe Facility). Daarmee is er zicht op de knelpunten in het spoornetwerk alsook op de haalbaarheid en technische uitvoerbaarheid van de meest logische oplossingen. Ik geef een aantal voorbeelden van die studies. Er werd een vervoers- en capaciteitsanalyse uitgevoerd, een geotechnisch

11.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Au cours de la période 2017-2020, North Sea Port, la province néerlandaise de Zélande et la commune de Terneuzen ont réalisé onze études en la matière. Elles ont permis d'obtenir un aperçu de tous les points

bodemonderzoek, een milieu-effectenbeoordeling, onderzoek naar spoortrajecten op de North Sea-Mediterranean- en Rhine-Alpinecorridors en financiële studies. Voor de verdere inhoud van de studie wordt verwezen naar de projectenwebsite.

Er wordt in de komende studiefase, de verkenningsonderzoeksfase, rekening gehouden met de mogelijkheid dat er in de toekomst reizigersvervoer kan plaatsvinden. Als uitgangspunt wordt wel de aanleg van een goederenspoorlijn gehanteerd, waarbij rekening wordt gehouden met de mogelijkheid van reizigerstreinen. Onder andere het vrijeruimteprofiel, de ontwerpsnelheid en bochtstralen moeten geschikt zijn voor reizigerstreinen.

névralgiques du réseau ferroviaire, ainsi que de la faisabilité, y compris sur le plan technique, des solutions les plus logiques. Une analyse axée sur la capacité et les possibilités de transport a notamment été réalisée.

L'idée de base est d'aménager une ligne de transport de marchandises, mais dans la phase d'étude suivante, à savoir celle de l'enquête d'exploration, il sera tenu compte de la possibilité d'y organiser le transport de passagers à l'avenir. Il faudra notamment que le gabarit, la vitesse permise par la conception de la ligne et les rayons des courbes soient adaptés aux trains de voyageurs.

11.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Dank u voor uw antwoorden, mijnheer de minister. U hebt aangegeven dat er inderdaad wordt overwogen om misschien reizigerstreinen te laten circuleren, maar u haalde terecht een aantal mogelijke technische hinderpalen aan. Mijn vraag polst naar de grootte van de bereidheid om dat reizigersvervoer te implementeren. Dat impliceert dat die technische beperkingen tot een minimum, in casu tot nul, worden herleid.

Die door Europa gefinancierde studies zijn inderdaad zeer interessant. Ze vormen een goede basis om op verder te werken. Er zijn maar liefst tien instanties en overheden die de intentieverklaring hebben ondertekend en dat zegt natuurlijk veel over de ambitie. Hoe meer ondertekenaars er zijn, hoe meer overleg en samenwerking nodig is en hoe groter de vrees is dat bij een eventueel falen of een vertraging van de werken de verschillende ondertekenaars en belanghebbenden zich daarachter zullen verschuilen.

Het Vlaams Belang wil samen met u de hand aan de ploeg slaan en het project verder opvolgen. Vlaanderen en Nederland zijn niet alleen verbonden door één havengebied, een poort naar de Noordzee via verschillende landen. Dat is een vrij unieke samenwerking binnen een geografische, historische, economische, maar ook sociaal-demografische context, die onze volle aandacht en medewerking verdient over de partijgrenzen heen. Dit wordt ongetwijfeld vervolgd.

11.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Afin de permettre le transport de passagers, les contraintes techniques doivent être réduites à zéro. Dix organismes et autorités publiques ont signé la déclaration d'intention. Il est donc clairement question d'une certaine ambition, mais plus les signataires sont nombreux, plus il faut de concertation et de coopération et plus il faut craindre qu'on s'en servira comme excuse en cas d'échec éventuel ou de retard dans les travaux.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

12 Questions jointes de
- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux en gare de Louvain-la-Neuve" (55034622C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux à la gare de Louvain-la-Neuve" (55034865C)
12 Samengevoegde vragen van
- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken in het station Louvain-la-Neuve" (55034622C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken in het station Louvain-la-Neuve" (55034865C)

12.01 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, des travaux sont en cours à la gare de Louvain-la-Neuve, pour y allonger les quais. Cette gare dispose de quais d'une longueur utile de 265 mètres et peut y accueillir trois rames Desiro. Le service RER à destination des usagers actuels est quant à lui toujours en attente. Les deux motivations avancées à ce jour pour cette prolongation sont de pouvoir y accueillir des trains plus longs et de faciliter l'accès des piétons et personnes à mobilité réduite (PMR) entre le parking et les quais.

Quel est le *timing* du chantier en cours et quel est son budget? Quelle est la capacité totale attendue de ces trains plus longs? En quoi les rames Desiro ou les éventuels futurs trains IC adaptés à double étage ne sont-ils pas suffisants? Comment la SNCB compte-t-elle assurer l'intermodalité et l'accessibilité aux PMR au départ des quais?

12.01 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): In het station Louvain-la-Neuve worden er werken uitgevoerd om de perrons te verlengen. De huidige perrons bieden ruimte voor drie Desirostellen. De inwerkingstelling van het GEN laat nog op zich wachten. De aangevoerde argumenten voor de perronverlenging zijn de benodigde ruimte voor langere treinen en de toegang voor de voetgangers en personen met beperkte mobiliteit (PBM) tussen de parking en de perrons.

Wat is het tijdpad van de werken en welk budget werd ervoor uitgetrokken? Wat is de verwachte capaciteit van de langere treinen? Waarom volstaan de Desirostellen en de toekomstige IC-dubbeldekstreinen niet? Hoe zal de NMBS het intermodale vervoer en de toegang voor PBM's vanaf de perrons verzekeren?

12.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Parent, en dix ans, nous investissons pas moins de 1,8 milliard d'euros dans la modernisation de nos gares avec des objectifs ambitieux en matière d'accessibilité, de sobriété et d'accueil. En ce qui concerne la gare de Louvain-la-Neuve, Infrabel m'informe que, pour la partie du chantier dont elle est responsable, il est prévu à ce stade et sous toute réserve que les travaux de génie civil soient terminés pour la fin août 2023.

Concernant l'offre de trains à Louvain-la-Neuve, avant novembre 2022, cette gare bénéficiait de quatre trains par heure durant les heures de pointe et de trois trains par heure en heures creuses. Avec les travaux réalisés par Infrabel, il n'y a actuellement que trois trains par heure tout au long de la journée. Toutefois, les horaires des trains S8 ont été organisés de manière à maintenir toutes les correspondances possibles malgré cette réduction temporaire de l'offre durant les heures de pointe.

Par ailleurs, la SNCB et Infrabel étudient la possibilité d'une augmentation de l'offre en semaine d'au moins quatre trains S par heure entre Bruxelles et Louvain-la-Neuve tout au long de la journée, en vue de réaliser les ambitions d'augmentation de l'offre ferroviaire telles que prévues dans le contrat de service public de la SNCB. La SNCB parle bien ici d'une augmentation de l'offre S et non d'un changement dans la composition du matériel.

Il n'en reste pas moins que ces travaux témoignent du fait que Louvain-la-Neuve est bien évidemment une priorité en matière de mobilité multimodale. En effet, en ce qui concerne l'accessibilité de la gare de Louvain-la-Neuve, celle-ci est équipée de trois accès aux quais, dont un avec ascenseur. Un quatrième accès sera disponible directement depuis le parking, après la finalisation des travaux de prolongement des quais.

12.02 Minister **Georges Gilkinet**: We investeren 1,8 miljard euro in de modernisering van de stations, met doelstellingen inzake toegankelijkheid, spaarzaam gebruik van de middelen en onthaal. Infrabel deelt mij mee dat de werken in het station Louvain-la-Neuve tegen eind augustus 2023 klaar zouden moeten zijn.

Vóór november 2022 kon men in dat station vier treinen per uur in de piekuren nemen en drie in de daluren. Tijdens de werken zijn dat er slechts drie, maar de dienstregeling werd zo opgezet dat de aansluitingen behouden werden. De NMBS en Infrabel buigen zich over de mogelijkheid om het aanbod te verhogen tot vier S-treinen per uur naar Brussel, teneinde de doelstellingen van het openbaredienstcontract te verwezenlijken. De werken maken duidelijk dat Louvain-la-Neuve een prioriteit is op het stuk van de multimodale mobiliteit. Het station beschikt over drie toegangen tot de perrons, waaronder een met een lift. Na de voltooiing van de werken zal men de perrons via een vierde

Le parking est également équipé d'ascenseurs. Les parkings vélos que la SNCB a fait réaliser permettent d'ores et déjà d'assurer la connexion vélo-train. De plus, un nouveau parking vélos sera mis en service dans le courant de cette année.

Concernant la connexion entre les trains et les bus, des contacts sont en cours et se poursuivent avec les TEC pour renforcer l'intermodalté. Il y a l'excellent exemple que j'ai cité tout à l'heure à M. Arens de la gare des bus sur le toit de la gare des trains de Namur. On ne pourra évidemment pas faire cela à chacun des points d'arrêt et dans chaque station mais il s'agit d'un exemple éclairant et inspirant.

toegang kunnen bereiken vanuit de parking.

Er zijn ook liften in de parking. De combinatie fiets+trein wordt gefacilieerd dankzij de fietsenstallingen. Dit jaar nog wordt er een nieuwe fietsenstalling in gebruik genomen. Er zijn contacten met de TEC om de intermodaliteit te verbeteren.

12.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour les précisions que vous avez données notamment pour ce qui concerne le *timing* et les objectifs en matière d'offre.

Je m'interroge encore sur l'opportunité de l'extension de la longueur des quais.

Pour ce qui concerne l'offre et l'augmentation de l'offre au départ de Louvain-la-Neuve, il y a une logique dans les contrats de gestion, l'objectif étant d'avoir les investissements ferroviaires les plus efficaces. Il faudra donc voir si cette offre colle aux besoins réels des usagers et aux évolutions de ceux-ci en matière de choix de mobilité. Il faudra qu'elle soit adaptée aux besoins réels pour ne pas avoir un projet avec une offre disproportionnée. L'objectif des contrats de gestion est aussi de pouvoir mesurer et adapter en fonction de la performance des investissements qui sont réalisés.

12.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Ik vraag me af of de verlenging van de perrons wel opportuun is. Het geïnvesteerde geld moet nuttig besteed worden, en men zal dan ook moeten nagaan of de uitbreiding van het aanbod ook aan de behoeften van de reizigers beantwoordt.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

13 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De testrit met de hybridelocomotief in België" (55034636C)
13 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le test réalisé par la locomotive hybride en Belgique" (55034636C)

13.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de Minister, in 2021 kocht het bedrijf Nexrail, gespecialiseerd in het leasen van locomotieven, 50 hybride locomotieven, aanvankelijk bestemd voor de Luxemburgse, Franse en Belgische markt. Vanaf 2025 zouden die ook geschikt gemaakt worden voor de Duitse markt om een omvangrijke regio in de kern van Europa te kunnen bestrijken. Vanaf 2024 zouden de eerste exemplaren geleverd worden aan klanten. Die serie zal uitgerust zijn met ECTS level 1-spoormanagementsysteem; vanaf 2025 worden die opgewaardeerd naar ECTS level 2-systemen.

Een belangrijke fase alvorens te kunnen introduceren zijn de tests voor homologatie en de administratie. In dat kader vond een testrit plaats op het traject Athus-Meuse. Niettegenstaande twijfels bij Infrabel heeft de locomotief de test doorstaan, ook op een sterk hellend en bochtig gedeelte. Het type locomotief waarvan sprake zou ingezet worden als goederenlocomotief. Na de geslaagde testrit is de homologatie lopende.

Ik heb een korte vraag voor u. Wanneer verwacht u dat de homologatie, en de administratie eromheen, afgerond zullen zijn?

13.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): En 2021, l'entreprise Nexrail, spécialisée dans le leasing de locomotives, a acheté 50 locomotives hybrides, initialement destinées aux marchés luxembourgeois, français et belge. À partir de 2025, elles devraient également être adaptées au marché allemand et être ainsi capables de couvrir une vaste région située au cœur de l'Europe. Les premiers exemplaires devraient être livrés aux clients dès 2024. Quand le ministre estime-t-il que l'homologation et les tâches administratives y afférentes seront achevées?

13.02 Minister **Georges Gilkinet**: Infrabel heeft me laten weten dat het

13.02 **Georges Gilkinet**, ministre:

vooralsnog geen officieel standpunt heeft ingenomen, maar zeker geen twijfel heeft omtrent hybride locomotieven. Integendeel, Infrabel moedigt de ontwikkeling van milieuvriendelijke technologieën aan, zoals vermeld in zijn milieubeleidsplan.

Infrabel deelt evenwel mee dat het niet verantwoordelijk is voor de homologatie van rollend materieel dat op spoor in dienst rijdt. Dat is namelijk de bevoegdheid van het ERA (European Railway Agency) en van de NSA (National Safety Authority).

Vermits uw vraag uitsluitend betrekking heeft op de homologatie, verwijs ik u door naar mijn collega, minister De Sutter, bevoegd voor de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen.

Infrabel n'a pas encore adopté de position officielle, mais elle ne doute nullement de l'intérêt des locomotives hybrides et elle encourage activement les technologiques écologiques. L'homologation relève cependant de la compétence de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) et de l'Autorité Nationale de Sécurité (NSA).

Pour plus d'informations, je renvoie M. De Spiegeleer à la ministre De Sutter, compétente pour le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF).

13.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Dank voor uw antwoord, mijnheer de minister. Ik blijf het alvast opvolgen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

14 Samengevoegde vragen van
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Bedreigingen en geweld ten aanzien van het spoorpersoneel" (55034651C)
- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onveilige situaties waaraan de treinbegeleiders het hoofd moeten bieden" (55034749C)
14 Questions jointes de
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les menaces et la violence envers le personnel des chemins de fer" (55034651C)
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'insécurité à laquelle sont confrontés les accompagnateurs de trains" (55034749C)

14.01 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, le 14 février dernier, deux agressions visant des accompagnateurs ont eu lieu, respectivement à Anvers et à Braine-le-Comte. Cela a eu pour conséquence, bien compréhensible, de provoquer le matin du 15 février une grève ponctuelle des accompagnateurs du dépôt de Bruxelles-Midi. À la suite de cet événement, la CGSP Cheminots et la CSC Transcom ont introduit une demande de conciliation. La porte-parole de la SNCB, Marianne Hiernaux, a exprimé sa compréhension et a condamné les faits.

Nous le savons, il y a actuellement une multiplication de ces actes violents. Le sujet a été abordé lors de vos deux derniers passages ici. La première fois, le 7 février, vous annonciez la prochaine intensification par Securail des patrouilles de surveillance dans les trains en soirée et tôt le matin, ainsi que la demande faite par la SNCB, d'une part, à la police des chemins de fer afin qu'elle renforce sa présence dans les trains et ses actions à quai et, d'autre part, à la police locale afin qu'elle organise davantage de patrouilles dans les gares. La seconde fois, le 15 février, vous annonciez que la SNCB allait engager 100 agents de Securail supplémentaires et travailler prioritairement à l'installation des alarmes silencieuses dans les trains.

Voici, dès lors, monsieur le ministre, les questions que je souhaitais vous poser: avez-vous pu obtenir davantage de précisions de la part

14.01 **Chanelle Bonaventure** (PS): Na twee gevallen van agressie tegen treinbegeleiders op 14 februari hebben de treinbegeleiders van het depot Brussel-Zuid spontaan het werk neergelegd. Het aantal gewelddaden neemt toe.

Hebt u van de NMBS meer uitleg gekregen over die gevallen van agressie? Wat was het resultaat van de bemiddeling door de vakbonden? Waren de maatregelen die u aangekondigd hebt om de veiligheid te verhogen op 14 februari al geïmplementeerd? Werd er een verbetering van de situatie vastgesteld sinds de concrete invoering van de maatregelen? Wanneer zal het effect van de langeretermijnmaatregelen, zoals de in het vooruitzicht gestelde aanwervingen bij

de la SNCB sur les agressions du 14 février? Si oui, lesquelles? Quel a été le résultat du travail de conciliation mené par les syndicats? Les mesures visant au renforcement de la sécurité, évoquées le 7 février, étaient-elles effectives à la date du 14 février? Dans la négative, le sont-elles désormais? Disposez-vous de chiffres qui indiqueraient, depuis leur entrée en vigueur, une amélioration de la situation? Quant aux mesures à plus long terme dont vous nous avez fait part le 15 février, dans quel délais peut-on espérer leur finalisation?

14.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Madame Bonaventure, je le répéterai tant que nécessaire: tout acte d'agression est un acte de trop et est totalement inacceptable. Il fera l'objet du suivi adéquat tant en soutien du personnel concerné qu'en poursuite judiciaire et constitution de partie civile par la SNCB, encouragée par son ministre de tutelle en ce sens.

En ce qui concerne l'incident de Braine-le-Comte, il s'agit d'un litige opposant un accompagnateur de train à une jeune fille dont le titre de transport n'était pas valable. La jeune fille a repris le titre des mains de l'accompagnateur pendant le contrôle. Pour l'autre incident, il s'agit d'un accompagnateur de train s'étant adressé à une personne consommant du cannabis sur un quai en gare d'Anvers-Central. En réaction, celui-ci a craché au visage de l'accompagnateur.

Diverses mesures ont immédiatement été prises, comme le renforcement de la présence et des actions de Securail et des services de police. Ces mesures étaient d'application, mais il est impossible d'en mesurer l'impact en sept jours. Une conciliation avec les syndicats a suivi ces différents incidents. Elle a abouti positivement, notamment avec une clarification pour ce qui concerne les recrutements.

Concernant la réponse politique que mes collègues de la Justice et de l'Intérieur et moi-même apportons, j'ai pu détailler les différentes mesures structurelles lors de notre échange dans cette même commission le 15 février dernier. Ces différentes mesures sont en cours d'implémentation, comme le recrutement d'agents supplémentaires pour Securail. À ce propos, les recrutements pour l'année 2023 avaient initialement été annoncés sur la base d'un contingent de 100 personnes destinées à combler non seulement le déficit d'équivalents temps plein au 31 décembre, mais également de compenser les départs planifiés à la retraite ou imprévus en 2023.

À la suite des faits d'actualité et des récentes négociations avec les représentants des travailleurs, le nombre de recrutements a été porté à 150 pour cette année ce qui a contribué à l'issue positive de la concertation avec les syndicats.

Huit dates fixes de recrutement sont d'ores et déjà planifiées en janvier, mars, avril, septembre et octobre et 29 personnes ont déjà été recrutées en janvier et février. Je suis convaincu que la combinaison de ces différentes mesures et la coopération entre ces différents services permettront d'endiguer le fléau des agressions envers le personnel.

Le personnel ferroviaire joue un rôle essentiel dans la mobilité de tous et mérite plus que jamais notre respect. Si nous le protégeons correctement, nous augmentons également la sécurité des passagers, en particulier celle des plus vulnérables. Nous améliorons aussi la ponctualité car les problèmes en cette matière sont aussi le fait de voyageurs récalcitrants.

Securail, merkbaar zijn?

14.02 Minister **Georges Gilkinet**: Elke daad van agressie is onaanvaardbaar. Bij elk incident zullen de betrokken personeelsleden ondersteund worden en zal er een gerechtelijke vervolging ingeleid worden waarbij de NMBS zich burgerlijke partij zal stellen. Het incident in 's Gravenbrakel werd veroorzaakt door een geschil tussen een treinbegeleider en een jong meisje dat geen geldig vervoerbewijs had. In Antwerpen-Centraal heeft een cannabisgebruiker op het perron in het gezicht van de treinbegeleider die hem aansprak gespuwd.

Een verzoeningsronde met de vakbonden heeft geleid tot een verduidelijking inzake de aanwervingen. Wat de politieke reactie betreft, heb ik tijdens onze vergadering van 15 februari de structurele maatregelen toegelicht. Die omvatten onder meer de aanwerving van Securailagenten.

De 100 geplande rekruteringen werden opgetrokken tot 150 voor dit jaar. De combinatie van de maatregelen en de samenwerking tussen de diensten zullen het mogelijk maken om de plaag van agressie tegen het spoorwegpersoneel in te dammen, wat de veiligheid van de reizigers zal vergroten en de stiptheid ten goede zal komen.

Se sentir en sécurité est une condition essentielle pour voyager en train. Le personnel de l'entreprise ferroviaire mérite le respect comme l'énorme majorité des voyageurs qui respectent le service public et ceux qui le mettent en œuvre.

14.03 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. Ces questions importantes engendrent de mon côté un peu d'impatience quant aux résultats. Je me réjouis d'entendre que la conciliation a abouti positivement et que les recrutements ont été clarifiés.

C'est toujours utile et important de recruter de nouveaux agents. J'entends qu'il y en a eu 29, c'est une très bonne chose. Je resterai attentive pour que les 150 postes annoncés soient bien confirmés.

14.03 **Chanelle Bonaventure** (PS): Ik ben blij dat de verzoeningsvergaderingen met de vakbonden resultaten hebben opgeleverd. Ik zal alert zijn op de effectieve rekrutering van de aangekondigde 150 nieuwe medewerkers.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55034710C de M. Troosters, les questions jointes nos 55034711C de M. Troosters et 55034834C de Mme Verhaert et la question n° 55034722C de Mme Zanchetta sont reportées.

15 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe mandaat van de CEO van de NMBS" (55034753C)
15 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau mandat de la CEO de la SNCB" (55034753C)

15.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u stelt de regering voor om het mandaat van de CEO van de NMBS, Sophie Dutordoir, met zes jaar te verlengen. Mevrouw Dutordoir wil de NMBS verder leiden indien die beslissing op unanimiteit kan rekenen

Is er ondertussen een beslissing genomen over de opvolging aan de top van de NMBS? Zo ja, welke? Op basis van welke criteria is die beslissing genomen? Werden de syndicale organisaties betrokken bij die beslissing? Hebt u hun om advies gevraagd? Onder welke contractuele voorwaarden zal het mandaat van mevrouw Dutordoir verlengd worden? Zal zij meer of minder loon en bonussen ontvangen dan de voorbije zes jaar of evenveel?

15.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Le ministre propose au gouvernement de prolonger de six ans le mandat de la CEO de la SNCB, Sophie Dutordoir.

Une décision a-t-elle été prise à ce sujet entre-temps? Dans l'affirmative, selon quels critères et à quelles conditions?

15.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, de ministerraad heeft afgelopen vrijdag ingestemd met mijn voorstel via het koninklijk besluit houdende de benoeming van mevrouw Sophie Dutordoir als gedelegeerd bestuurder van de naamloze vennootschap van publiek recht NMBS. Dat komt neer op een verlenging van het mandaat van zes jaar tot 6 maart 2029. We hebben dat op tijd gedaan zodat de continuïteit van het bedrijf wordt gegarandeerd. De raad van bestuur heeft het vermogen van mevrouw Dutordoir om de NMBS te beheren en goed te laten werken regelmatig positief beoordeeld, waaronder tijdens de crisissen waarmee het spoor recent te maken kreeg, bijvoorbeeld de covidcrisis.

De spoorwegen staan op een kruispunt. De regering investeert sinds tweeënhalf jaar intensief om van het spoor de ruggengraat van onze mobiliteit de maken. De Spoorvisie 2040 en het afgesloten openbaredienstcontract vormen het kader van die ambitie en van de te bereiken doelstellingen. Als voogdijminister heb ik een duidelijke missie gegeven aan mevrouw Dutordoir met de te bereiken doelstellingen deel uitmaken van het contract tussen de federale Staat

15.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Vendredi dernier, le Conseil des ministres a approuvé ma proposition de prolonger le mandat d'administratrice déléguée de la SNCB de Mme Sophie Dutordoir jusqu'au 6 mars 2029. Nous l'avons fait à temps pour assurer la continuité de l'entreprise. Le conseil d'administration a régulièrement évalué positivement les prestations de Mme Dutordoir, par exemple lors de la crise du covid.

Depuis deux ans et demi, le gouvernement investit massivement pour faire du rail la colonne vertébrale de notre mobilité. La Vision Rail 2040 et le contrat de

en de NMBS en dat binnen een verlenging van haar mandaat onder dezelfde contractuele voorwaarden.

service public constituent le cadre de cette ambition. En tant que ministre de tutelle, j'ai confié à Mme Dutordoir une mission claire avec des objectifs à atteindre.

15.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dat betekent dat zij hetzelfde loon behoudt als nu. Ze heeft een redelijk mooi loon. Wij willen dat het loon van de CEO's geplafonneerd wordt op het loon van de eerste minister, nu ligt dat loon een stuk hoger.

Ik heb ook vragen bij het verloop van de verlenging. Wanneer de reizigers en de personeelsleden mevrouw Dutordoir zouden evalueren, zou het wel eens kunnen dat ze gebuisd is. Wij kunnen immers niet zeggen dat de situatie heel goed is. Er zijn nog nooit zoveel vertragingen geweest. Er zijn nog nooit zoveel geannuleerde treinen geweest. Er is het probleem van agressie. Elke dag zijn er problemen met de trein. Zo goed loopt het dus niet.

Ik vind het spijtig dat de vakbonden en reizigersorganisaties niet betrokken worden bij die verlenging, want het is superbelangrijk dat wij een CEO hebben die – u spreekt over de ruggengraat van onze mobiliteit – in staat is om de komende jaren te zorgen voor een mobiliteit waarbij de trein op tijd komt, waarbij er genoeg treinen zijn, waarbij er geen agressie is. Daar zijn wij echter nog ver af.

15.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Une évaluation par les passagers et les membres du personnel pourrait bien s'avérer négative à la lumière des nombreux cas d'agression ainsi que des nombreux retards et annulations de trains. Je regrette que ni les syndicats, ni les organisations de voyageurs n'aient été impliqués dans cette prolongation de contrat.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

16 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinramp in Griekenland" (55034754C)
16 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La catastrophe ferroviaire en Grèce" (55034754C)

16.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wat gebeurd is in Griekenland, heeft ons allemaal gechoqueerd. Er was een verschrikkelijke treinramp, waarbij heel veel mensen gestorven zijn, heel veel jonge mensen. Ik was er zelf ook niet goed van. Er kwam ook heel veel reactie vanuit de bevolking. Een passagierstrein en een goederentrein reden kilometers lang naar elkaar toe op hetzelfde spoor. Dat is een horrorscenario.

De Griekse vakbonden waarschuwen al jaren voor het gebrek aan investeringen in veiligheid sinds de opgelegde privatisering. Griekenland ging in uitverkoop sinds de zware economische crisis in 2010. Europa heeft Griekenland in feite verplicht het treinverkeer te privatiseren. Vandaag zien we de gevolgen daarvan. In Griekenland worden wissels vaak nog manueel bediend, is er een personeelstekort en is het actieve personeel vaak niet voldoende opgeleid. Dat is toch wel een grote catastrofe.

Is er sinds de ramp contact geweest tussen uw Griekse collega's en uw kabinet of de federale regering? Hebt u hun concrete hulp aangeboden? Zo ja, welke en wanneer?

Ook in België waarschuwen de spoorbonden vaak voor het risico van ongevallen door een gebrek aan operationeel personeel, uitgeput personeel, seinhuizen met mensen op de rand van een burn-out, uitgestelde investeringen, het budget dat niet is wat het zou moeten

16.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): La récente catastrophe ferroviaire en Grèce, lors de laquelle un train de voyageurs et un train de marchandises ont roulé en sens opposés sur la même voie pendant plusieurs kilomètres, nous a tous choqués. Nous constatons ainsi les conséquences de la privatisation du rail.

Un tel risque existe-t-il également dans notre pays pour les trains de voyageurs? Le système ETCS est-il utilisé en Grèce? Combien de trains ont franchi un signal rouge chez nous en 2022? Qu'en est-il de l'unification de la SNCB et d'Infrabel, qui avait été recommandée?

zijn. Zijn er ook in ons land risico's voor de reizigers?

In Griekenland is er een totaal gebrek aan het automatische veiligheidssysteem. Dat verwonderde mij heel sterk. Hoe is dat mogelijk? Dat ETCS betreft toch Europese regelgeving. Hoe kon dit?

Wat is bij ons de stand van zaken met betrekking tot ETCS? In hoeverre is dat reeds overal uitgerold? Welke invloed heeft de beperkte spoorbegroting op de implementatie ervan?

Ook bij ons rijden er soms treinen door een rood sein. Hoeveel waren dat er precies in 2022? Hoe evolueren die cijfers?

Een van de belangrijkste aanbevelingen van de commissie naar aanleiding van de treinramp in Buizingen was de eenmaking van NMBS en Infrabel. Hoe staat het met die aanbeveling? Waarom maken we hiervan in België geen werk? Wij hebben ook al een voorstel gedaan om die terug samen te brengen.

16.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, wat er vorige week in Griekenland is gebeurd, is een absoluut drama. Ik heb een brief gestuurd naar mijn Griekse collega-minister om mijn medeleven te betuigen met het land en met de familie en naasten van alle slachtoffers alsook om onze expertise na het ongeluk van Buizingen te delen.

Laat mij eerst en vooral beginnen met het allerbelangrijkste: de veiligheid van het treinverkeer is steeds prioriteit nummer een in iedere beslissing met betrekking tot het spoor en in de dagelijkse werking van de NMBS en Infrabel. Daar wordt nooit op toegegeven.

De regering investeert sinds twee jaar weer massaal in het spoor, na jaren van desinvestering. Het gaat daarbij niet alleen om cijfers – 44 miljard euro op 10 jaar – maar ook om het kader met perspectief dat ik de treinreiziger en de NMBS en Infrabel opnieuw bied: een visie op 20 jaar en twee beheerscontracten met bijbehorende investeringsplannen op 10 jaar. Wat u zegt over een gebrek aan budget, is, met andere woorden, totaal naast de kwestie.

U stelde ook een vraag over het ETCS. In het meerjareninvesteringsplan van de NMBS en Infrabel zijn de nodige financiële middelen ter beschikking gesteld, zodat beide bedrijven hun wettelijke verplichtingen met betrekking tot de uitrol ervan kunnen nakomen. Het is nu aan hen om dat in de praktijk om te zetten. Wij overleggen met de verschillende belanghebbenden om na te gaan of de tijdlijn kan worden gehandhaafd of moet worden aangepast, uiteraard zonder de veiligheidsvoorwaarden in het gedrang te brengen. In ieder geval blijft België een van de meest geavanceerde landen in Europa wat betreft de invoering van het ETCS en dat moet zo blijven.

Wat de seinvoorbijrijdingen betreft, deelt Infrabel mij mee dat het risico nog nooit zo laag is geweest en dat het verder is gedaald in het afgelopen jaar. Dankzij de steeds betere beveiligingssystemen stopt de trein in kwestie meer en meer vooraleer hij het eerste potentieel gevaarlijke punt bereikt, wat absoluut onze uitzonderingsgevallen zijn.

Ik rond af. Wat voor mij als minister telt, is een goede samenwerking tussen beide spoorbedrijven met als doel een degelijke dienstverlening waarin veiligheid centraal staat, binnen het bestaande wettelijke kader.

16.02 **Georges Gilkinet**, ministre: J'ai adressé une lettre à mon collègue grec à la suite de ce dramatique accident pour lui exprimer mes condoléances et partager notre expertise après l'accident de Buizingen.

La sécurité du trafic ferroviaire constitue toujours la priorité dans chaque décision relative aux chemins de fer et dans le fonctionnement quotidien de la SNCB et d'Infrabel. Depuis deux ans, le gouvernement investit à nouveau massivement dans le rail, avec 44 milliards d'euros sur 10 ans, une vision sur une période de 20 ans et deux contrats de gestion avec des plans d'investissement correspondants sur une période de 10 ans. Le plan d'investissement pluriannuel de la SNCB et d'Infrabel contient les moyens financiers nécessaires pour que les deux entreprises remplissent leurs obligations légales en matière de déploiement de l'ETCS. Nous nous concertons avec les parties prenantes respectives pour voir si le calendrier peut être maintenu ou s'il doit, le cas échéant, être ajusté. Il va sans dire que les conditions de sécurité ne seront pas compromises. La Belgique est incontestablement en tête du peloton à cet égard.

Le risque de franchissements de signaux fermés n'a jamais été aussi faible. Il a encore baissé

l'année dernière grâce aux systèmes de sécurité de plus en plus performants.

16.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): U bent er voorstander van dat de NMBS en Infrabel publieke bedrijven zijn. De situatie in Griekenland toont echt aan dat het geen goede politieke keuze is om het spoor in privéhanden te geven. Ook in Amerika zijn er enorm veel ongevallen op het spoor. Het is daarom een goede zaak dat wij willen dat het spoor een publiek bedrijf blijft. U investeert in de veiligheid. Op de meeste plaatsen loopt dat vrij goed in België. Wij zouden toch nog altijd liever hebben dat de NMBS en Infrabel samensmelten. Dat zou een goede keuze zijn voor ons land.

16.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Nous ne répéterons jamais assez que le rail doit rester une entreprise publique et qu'il serait préférable d'unifier la SNCB et Infrabel.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

17 Question de Daniel Senesael à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne de train reliant Tournai à Lille" (55034757C)
17 Vraag van Daniel Senesael aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding tussen Doornik en Rijsel" (55034757C)

17.01 **Daniel Senesael** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, en février dernier, je vous interrogeais, souhaitant recevoir de plus amples informations concernant de nombreux retards et de nombreuses suppressions de train sur la ligne ferroviaire Tournai-Lille, ainsi que sur le suivi de la création d'un comité de pilotage composé des compagnies ferroviaires belge et française "chargé du suivi de ces dessertes et de l'analyse des mesures à prendre pour l'amélioration de la qualité de l'offre".

Lors de cet échange, vous nous indiquiez avoir été informé par Infrabel que les causes des nombreuses suppressions sur cette ligne 94 étaient liées, dans 85 % des cas, à des événements survenus sur le réseau français, marquant donc l'importance d'une collaboration accrue avec nos voisins qui est, par ailleurs, l'objectif premier du comité de pilotage.

Monsieur le ministre, pouvez-vous partager avec nous la composition actuelle de ce comité de pilotage en nous détaillant les membres qui y siègent ainsi que leurs fonctions respectives? Combien de réunions ont-elles eu lieu depuis la création de ce comité? Pourriez-vous nous indiquer le détail de ces dernières? Des conclusions ont-elles déjà été dressées depuis la création de cet organe franco-belge? Le cas échéant, pouvons-nous recevoir un retour de votre part au sujet de ces dernières? Enfin, êtes-vous informé des détails des événements survenus sur le réseau français et causant des suppressions récurrentes de train sur la ligne 94? Pouvez-vous établir pour nous un état des lieux sur le sujet? Des perspectives d'amélioration ont-elles été évoquées dans le cadre des discussions menées au sein du comité de pilotage?

17.01 **Daniel Senesael** (PS): Ik heb u eerder al eens vragen gesteld over de vele vertragingen en afgeschafte treinen op de lijn Doornik-Rijsel, evenals over de oprichting van een Belgisch-Franse stuurgroep die belast is met de follow-up van dit treinaanbod en met de analyse van de maatregelen ter verbetering van de kwaliteit ervan.

Volgens Infrabel hielden de oorzaken voor de vele afschafte treinen op de bewuste lijn 94 verband met gebeurtenissen die zich vooral op het Franse net voorgedaan hebben, wat erop wijst dat er nauwer samengewerkt moet worden met onze zuiderburen, hetgeen trouwens ook de hoofddoelstelling is van de stuurgroep.

Wie maakt er deel uit van die stuurgroep en welke functies bekleden deze mensen? Hoeveel vergaderingen hebben er sinds de oprichting van de stuurgroep al plaatsgevonden? Wat werd er tijdens die vergaderingen besproken? Werden er sindsdien al conclusies getrokken? Zo ja, welke? Beschikt u tot slot over details over de gebeurtenissen op het Franse net, die aan de oorsprong lagen van de afgeschafte treinen op lijn 94? Wat is de

stand van zaken? Wordt er in de stuurgroep over toekomstige verbeteringen gesproken?

17.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Senesael, comme je vous l'ai indiqué lors de notre précédent échange dans cette commission, l'amélioration de la ponctualité est un défi permanent pour lequel mon cabinet, les collaborateurs de la SNCB et d'Infrabel s'engagent en permanence. Ce principe s'applique à toutes les lignes ferroviaires y compris la ligne 94 entre Tournai et Lille. Chaque mois, les chiffres de ponctualité sont fournis par Infrabel, ce qui permet à la SNCB de prendre des mesures spécifiques en matière de gestion des différentes lignes ferroviaires, de causes de retards, de trains supprimés, de premiers départs, d'analyses d'incidents sur du matériel spécifique et de disponibilité du matériel ferroviaire en général. Les différentes équipes au sein de la SNCB et d'Infrabel identifient ensuite les causes primaires à l'origine de la baisse de la ponctualité sur les différentes lignes. Sur cette base, ils identifient les leviers d'amélioration de la ponctualité et élaborent des plans d'action détaillés pour réaliser ces leviers.

En réponse à vos questions, la SNCB m'informe que la ligne 94 de Tournai à Lille est bien suivie par un groupe de travail formel entre la SNCB et la SNCF. La SNCB y est représentée par la direction qui gère les partenariats avec les pays voisins. En règle générale, il y a des réunions sur l'offre et la qualité trois fois par an, en janvier, en juin et en septembre.

Outre ces réunions, il y a des échanges très réguliers entre les différents réseaux. La SNCB veut accentuer la bonne relation avec ses collègues de la SNCF. La SNCB me confirme que la gestion de la ligne 94 est complexe dans le sens où le moindre incident peut avoir un impact sur les autres trains. Une des plus grandes problématiques à aborder, typique pour cette ligne, est le manque de conducteurs de trains français dans la région du nord de la France. Nous ne sommes pas les seuls en difficultés dans le recrutement, mais cela a évidemment un impact sur le service.

Pour terminer, j'ai aussi une bonne nouvelle pour vous. Les cinq trains qui ne roulaient plus à cause de la pénurie de personnel côté SNCF vont de nouveau rouler à partir du 17 avril 2023. Je n'en doute pas, les habitants de Wallonie picarde en seront très heureux.

17.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijn kabinet, de NMBS en Infrabel werken aan de verbetering van de stiptheid, ook op de lijn 94 Doornik-Rijsel. Op basis van de cijfers van Infrabel neemt de NMBS maatregelen op het gebied van het spoorlijnbeheer, pakt ze de oorzaken van vertragingen en afgeschafte treinen aan en analyseert ze de incidenten en de beschikbaarheid van het materieel. De teams van de NMBS en Infrabel identificeren vervolgens de oorzaken van de verminderde stiptheid op de verschillende lijnen en onderzoeken hoe die verbeterd kan worden door gedetailleerde actieplannen op te stellen.

De NMBS bevestigt dat lijn 94 opgevolgd wordt door een werkgroep met vertegenwoordigers van de SNCF en de NMBS zelf. In januari, juni en september vinden de driejaarlijkse vergaderingen over het aanbod en de kwaliteit gehouden.

Daarnaast vindt er regelmatig overleg plaats tussen de verschillende netten om de relatie met de SNCF te optimaliseren. Het beheer van lijn 94 is complex omdat het minste incident gevolgen kan hebben voor de andere treinen. Een van de grootste problemen is het tekort aan Franse treinbestuurders in Noord-Frankrijk.

Het goede nieuws is dat de vijf treinen die wegens het tekort aan SNCF-personeel niet meer reden, vanaf 17 april 2023 opnieuw zullen rijden, tot grote tevredenheid van de inwoners van Waals Picardië.

Le **président**: Merci, monsieur le ministre, pour cette bonne nouvelle annoncée à notre collègue.

17.03 **Daniel Senesael** (PS): Je remercie monsieur le ministre pour la qualité de sa réponse, et pour les bonnes nouvelles qu'il vient de nous annoncer.

Le **président**: Elle était excellente. Dont acte pour le rapport.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

18 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vakbondsprotest tegen de liberalisering van het openbaar vervoer" (55034758C)
18 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'action de protestation des syndicats contre la libéralisation des transports en commun" (55034758C)

18.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, vakbonden uit verschillende Europese landen hebben op dinsdag 28 februari voor het Europees Parlement in Brussel actie gevoerd tegen de verdere liberalisering van ons openbaar vervoer. Ruim honderd werknemers uit een tiental landen hebben deelgenomen aan het protest, dat uitgaat van de Europese Transportvakbond (ETF). De vakbonden kanten zich tegen de plannen van de Europese Commissie voor een verdere liberalisering van het openbaar vervoer op het spoor en op de weg. Ze vrezen dat die liberalisering leidt tot slechtere arbeidsomstandigheden, minder werkzekerheid en een achteruitgang van de dienstverlening.

Volgens de ETF wil de Commissie die plannen bovendien achter de rug van de parlementsleden doorvoeren. Europees Commissaris voor Vervoer Adina Valean tracht dit door te drukken zonder het voor te leggen aan het Europees Parlement. Ze laat de democratie dus achterwege, klaagt Günther Blauwens van ACOD Spoor aan. De Europese Commissie wil van de openbare aanbesteding de norm maken. Ze wil daarvoor interpretatieve richtlijnen uitschrijven, wat kan zonder stemming in het Europees Parlement. Dat is een sluikse manier om de democratische besluitvormingsprocessen te omzeilen, zegt Peter Vanderborght van ACV-Transcom in de media. De Europese Commissie probeert dus die aanpassing eenzijdig door te voeren.

De Europese Commissie wil dus de directe toekenning van het openbaredienstcontract schrappen. Zo zouden landen steeds de markt moeten bevragen. Dat zou rampzalig zijn, want de historische spoorwegoperatoren zouden zo buitenspel gezet worden. Wat is uw reactie op de bezorgdheid van de vakbonden? Welk standpunt neemt België in binnen Europa wat de liberalisering van het openbaar vervoer betreft?

18.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Les syndicats s'opposent aux projets de la Commission européenne visant à poursuivre la libéralisation des transports publics ferroviaires et routiers, craignant une dégradation des conditions de travail, une diminution de la sécurité d'emploi et une baisse de la qualité des services. La Commission européenne souhaite supprimer l'attribution directe du contrat de service public. Les opérateurs ferroviaires historiques risquent ainsi d'être mis sur la touche. Quelle position la Belgique adopte-t-elle en Europe s'agissant de la libéralisation des transports publics?

18.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, eind 2021 heeft de Europese Commissie effectief een herzieningsprocedure van de interpretatieve richtsnoeren bij verordening (EG) nr. 1370/2007 opgestart. Die herziening moet in 2023 afgerond zijn. De richtsnoeren hebben geen reglementaire waarde en zijn louter bedoeld om de Commissie in staat te stellen uit te leggen hoe zij de geldende regels interpreteert en wil toepassen.

Met dit in gedachten heb ik de Europese Commissie begin 2022 in kennis gesteld van mijn bedenkingen bij de herziening. Vanuit juridisch oogpunt kunnen de richtsnoeren immers niet afwijken van de beginselen van de regelgeving, namelijk de mogelijkheid om een *direct award* te voorzien in de verordening. Ik benadruk nogmaals dat de regering door de *direct award* aan de NMBS in het regeerakkoord in te schrijven en eind dit jaar toe te kennen bij de ondertekening van het openbaredienstcontract een duidelijk signaal gaf aan de NMBS en al haar personeel en dat in het belang van de openbare dienst.

18.02 **Georges Gilkinet**, ministre: La révision des lignes directrices interprétatives doit être achevée en 2023. Ces lignes directrices n'ont aucune valeur réglementaire. Au début de l'année 2022, j'ai fait part à la Commission européenne de mes réserves quant à cette révision. D'un point de vue juridique, les lignes directrices ne peuvent effectivement pas s'écarter des principes réglementaires, à savoir la possibilité de prévoir un *direct award*. En inscrivant un *direct award* dans l'accord de gouvernement et en décidant de l'accorder à la SNCB à la fin de cette année, le gouvernement a déjà donné un signal clair dans l'intérêt du service public.

18.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik weet dat u vindt dat het spoor in openbare handen moet blijven. Ik heb het daarnet nog gehad over Griekenland en over de situatie in de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk. We weten maar al te goed dat het geen goed idee is om dit soort zaken verder te liberaliseren, dus ik hoop van ganser harte dat de vivaldiregering erop zal blijven hameren dat dit in openbare handen blijft.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

19 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinstaking" (55034761C)
19 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève des chemins de fer" (55034761C)

19.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, er is opnieuw een treinstaking op til. Het is niet de eerste en ook niet de laatste, denk ik. Ik vrees dat u als minister van Mobiliteit de recordhouder met de meeste stakingen zult worden.

Deze staking gaat uit van alle openbare diensten. Het is echt een *cri de coeur* van de mensen die in de openbare sector werken. Zij voelen zich niet erkend door deze vivaldiregering. De vakbonden roepen dus op tot acties. Ik hoorde dat de brandweermannen ook actie hebben gevoerd.

Het treinpersoneel en de reizigers verwachten dat de regering eindelijk eens proactief in het spoor durft te investeren. De investeringen die we krijgen, zijn altijd een compensatie voor de besparingen van de voorgaande jaren, zeggen de vertegenwoordigers van de spoorbonden. Nu moet men durven te investeren in spoorwegen die eindelijk eens een dienstverlening kunnen bieden zoals het hoort. U bent al tevreden met een stiptheid van 91 %. De bonden vinden dat te weinig. Zij vragen meer ambitie van u.

Mijnheer de minister, bent u tevreden met een stiptheidscijfer van 91 %? Zullen er voldoende personeelsleden worden aangeworven om alle taken te volbrengen? Hoe kijkt u naar deze nieuwe stakingsdag? Begrijpt u de grieven van het personeel? Wat is uw boodschap aan hen? Zult u zorgen voor meer investeringen in het spoor? Wie binnen de federale regering neemt het op voor de pensioenen in de openbare sector?

19.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Une nouvelle grève des chemins de fer a été annoncée. Le ministre comprend-il les griefs du personnel? Sera-t-il possible d'engager suffisamment de personnel pour accomplir toutes les tâches?

19.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, graag preciseer ik dat het deze week gaat om acties in de hele openbare sector en niet alleen bij het openbaar vervoer.

Het is mijn ambitie om een maximale stiptheid te realiseren. Daarvoor is in de nodige handvatten voorzien in het openbaredienstcontract en het performantiecontract.

Zoals ik daarnet heb gezegd, heeft deze regering op mijn initiatief al grote initiatieven genomen voor het spoor en ze zal dat in het toekomst ook blijven doen. Het kader daarvoor is vastgelegd. Ook op het vlak van personeelswerving zijn de nodige budgetten voorzien, waarvoor NMBS en Infrabel de nodige inspanningen leveren.

19.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Les actions sociales de cette semaine concernent tout le secteur public et pas uniquement le rail. En tant que ministre de tutelle, je souhaite atteindre une ponctualité maximale. À cet effet, j'ai prévu plusieurs pistes dans le cadre du contrat de service public et du contrat de performance. Les budgets nécessaires ont été alloués au recrutement. La SNCB et Infrabel ne ménagent pas leurs efforts à cet égard.

Ten slotte zal ik het altijd opnemen voor de pensioenen en niet alleen voor de openbare sector. Tot nader order ben ik echter minister van Mobiliteit. U dient zich hiervoor te richten tot mijn collega Lalieux, bevoegd voor Pensioenen.

19.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de realiteit is natuurlijk helemaal anders. Wij blijven dat hier allemaal zeggen. Wij nemen allemaal het woord over het probleem van vertragingen en afschaffingen van treinen, maar het probleem blijft bestaan.

Ik wil nog een getuigenis meegeven, waardoor ik ook goed begrijp dat het personaal actie voert. Ik kreeg vorige week bericht van een vrouw die in alle staten was omdat zij geen verlof zal krijgen tijdens de zomervakantie. Ze heeft twee kinderen. Haar man werkt ook bij de NMBS. Al haar verlof tijdens de zomervakantie werd geweigerd.

Het personeel moet dag in dag uit, op zaterdag en op zondag werken, van ’s ochtends vroeg tot ’s avonds laat. Die mensen hebben een heel zware job. Dat wordt onderschat. Die mensen kunnen niet meer. Ze zijn op en geven hun job op. Dat was vroeger wel anders. Er waren toen geen mensen die de NMBS verlieten om ergens anders te gaan werken. Dat betekent toch dat er een probleem is.

Daarom begrijp ik goed dat de mensen actie voeren, omdat zij willen dat er meer geïnvesteerd wordt in het spoor, dat er genoeg mensen zijn voor de job. Nu is het immers een beetje dweilen met de kraan open. Er worden mensen aangenomen, maar tegelijk vertrekken er omdat ze het niet volhouden.

Ik hoop echt dat u zult luisteren naar de syndicale organisaties die van de week actie zullen voeren. Ik zal in elk geval ook gaan luisteren naar hun problemen.

19.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Il faut investir davantage. Les efforts actuellement déployés se résument à placer un emplâtre sur une jambe de bois.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

20 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking bij Aviapartner op Brussels Airport" (55034831C)
20 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève chez Aviapartner à Brussels Airport" (55034831C)

20.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, bij de start van de krokusvakantie is er een spontane actie geweest bij Aviapartner op de luchthaven van Brussels Airport. Aviapartner behandelt ongeveer 40 % van de vluchten op de luchthaven, maar kampt met te weinig personeel. Het rijbewijs met punten is daar al doorgevoerd, maar er rijzen toch heel wat vragen over die manier van werken bij de werknemersorganisatie. Dit is een bevoegdheid van Brussels Airport, waarvan de federale regering nog altijd aandeelhouder is.

Is de achterstand in de bagageafhandeling ondertussen volledig weggewerkt? Zijn alle koffers ondertussen terecht?

Hoe werkt het rijbewijs met punten op de luchthaven precies? Welke rol speelt Brussels Airport daarin? Bij hoeveel werknemers zijn al punten afgetrokken? Hoeveel sancties zijn al gegeven? Zijn er werknemers die daardoor hun rijbewijs zijn kwijtgeraakt? Wat zijn de meest voorkomende inbreuken? Is er een beroepsprocedure mogelijk

20.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Aviapartner a mené une action spontanée au début des vacances de carnaval. Cette entreprise prend en charge environ 40 % des vols à l'aéroport, mais manque de personnel.

Le retard dans le traitement des bagages a-t-il entre-temps été résorbé? Le permis de conduire à points y a déjà été instauré. Comment ce système fonctionne-t-il exactement à l'aéroport? Quel rôle Brussels Airport joue-t-il à cet égard? Combien de travailleurs se sont déjà vu retirer des points et combien se sont vu infliger une

voor gesanctioneerde werknemers?

De bagagisten zijn vaak met te weinig om een vliegtuig af te handelen. Welke rol speelt Brussels Airport hierin? Is er controle om ervoor te zorgen dat er voldoende mensen aan een vliegtuig staan? Hoe zit het met de opleiding? Dit betreft veiligheidsaspecten die zowel voor de reizigers als voor de werknemers van belang zijn.

20.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, ik moet u eraan herinneren dat ik niet de voogdijminister ben van de luchthavens en nog minder voogdij heb over Aviapartner, aangezien dat een privébedrijf is. Aangezien ik een beleefde minister ben, zal ik toch proberen om uw vragen te beantwoorden.

In antwoord op uw vragen heeft BAC, eveneens zeer beleefd, mij de volgende informatie verstrekt.

Naar aanleiding van de spontane staking in de eerste week van de krokusvakantie was van de vertrekkende bagage alles weg tegen dinsdag 21 februari. Voor aankomende bagage werd op donderdag 23 februari alle bagage teruggegeven aan de getroffen passagiers.

Om de veiligheid en het ordentelijk verkeer op de luchthaven binnen het niet-publiek gedeelte te bewerkstelligen en te verbeteren, heeft BAC inderdaad verkeersregels uitgewerkt. Die verkeersregels worden opgenomen in het Brussels Airporthandboek en kunnen door iedere belanghebbende op de website van BAC worden geconsulteerd.

Er wordt gebruikgemaakt van een rijbewijspuntensysteem om overtredingen op te volgen met verschillende gradaties. Dat systeem werd twee jaar geleden ingevoerd door BAC voor alle houders van een BAC-rijbewijs. Het gaat dus om een rijbewijs voor BAC en een rijbewijs met punten voor BAC. Personen die zelfstandig met een voertuig *airside* rijden, zijn verplicht om een luchthavenrijbewijs te bezitten.

Luchthavenrijbewijzen zijn opgesplitst in twee categorieën. Een luchthavenrijbewijs categorie A verleent de bestuurder toelating tot het besturen van een voertuig op de *airside*, exclusief het manoeuvreterrein. Een luchthavenrijbewijs categorie B verleent de bestuurder toelating tot het besturen van een voertuig op de *airside*, inclusief het manoeuvreterrein. Nogmaals, dat valt niet onder mijn bevoegdheden.

Het systeem van een rijbewijs met punten werd twee jaar geleden als volgt ingevoerd. Elke rijbewijshouder begint met een rijbewijs met nul punten. Aan iedere inbreuk die kan worden toegewezen aan een individu dat wordt geïdentificeerd door de luchthaveninspectie aan de hand van zijn luchthavenbadge, worden punten toegekend, gekoppeld aan het type overtreding, in detail beschreven in de verkeersregels. Vanaf een bepaald behaald puntensaldo worden bijkomende maatregelen van kracht. Om de overtreder de mogelijkheid te bieden zijn puntensaldo te verlagen, kan de betrokkene op vrijwillige basis en met de goedkeuring van de werkgever trainingen volgen.

Mevrouw Vindevoghel, sinds de invoering op 1 december 2021 werden al 263 *fines* of strafpunten gekoppeld en werden acht rijbewijzen voor een dag en één rijbewijs voor twee weken ingetrokken. De meest voorkomende inbreuken zijn de volgende: snelheidsovertredingen – ik weet niet of er radars zijn –, hinderlijk geparkeerd *equipment*, *near misses* en *taxiway incursions*.

sanction? Certains travailleurs ont-ils déjà perdu complètement leur permis? Existe-t-il une procédure de recours? Contrôle-t-on si des bagagistes sont présents en nombre suffisant pour chaque avion? Qu'en est-il de la formation du personnel?

20.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Je ne suis pas le ministre de tutelle de l'aéroport de Zaventem et encore moins de la société privée Aviapartner. J'ai reçu l'information suivante de l'aéroport. Après la grève spontanée pendant les vacances de carnaval, le 21 février, tous les bagages des vols aller étaient expédiés. Les bagages des vols retour ont, quant à eux, été restitués aux passagers concernés le 23 février.

Afin d'améliorer la sécurité et le bon déroulement de la circulation dans la zone non publique de l'aéroport, Brussels Airport Company (BAC) a élaboré un ensemble de règles de circulation. Celles-ci peuvent être consultées sur le site web de Brussels Airport. Les titulaires d'un permis de conduire de BAC sont soumis à un système de points. Cette réglementation ne relève toutefois pas de ma compétence.

Chaque titulaire du permis de conduire commence avec zéro point. Des points sont attribués à chaque infraction, qui font l'objet d'une description détaillée. À partir d'un certain nombre de points, des mesures supplémentaires s'appliquent. Le contrevenant peut diminuer son solde de points en suivant des formations sur une base volontaire, avec l'approbation de son employeur. Depuis l'entrée en vigueur de ce système le 1er décembre 2021, 263 points ont déjà été distribués, huit permis de conduire ont été retirés pour une journée et un permis de conduire l'a été pour deux semaines. Les infractions les plus fréquentes sont les excès de vitesse, le stationnement gênant d'équipements, les quasi-accidents et les incursions de voie de circulation.

Er is een beroepsprocedure, die bestaat sinds de invoering van het rijbewijs met punten op de nationale luchthaven. Ze is als volgt gestipuleerd in het verkeersreglement van de luchthaven. “Indien de overtreder – individu of bedrijf – het oneens is met de vastgestelde overtreding, heeft hij het recht om beroep aan te tekenen. Hij dient daartoe een verzoekschrift te richten aan de *safety manager*, uiterlijk binnen zeven werkdagen vanaf de kennisgeving. Het beroep zal behandeld worden tijdens de eerstvolgende samenkomst van de commissie. De commissie wordt tweemaandelijks georganiseerd op vastgelegde tijdstippen. De overtreder kan zich laten bijstaan door een leidinggevende of door de *safety manager* van zijn of haar bedrijf.” Het vervolg kan u lezen op de site van de nationale luchthaven.

Une procédure d'appel existe depuis l'instauration du permis à points. Elle peut également être consultée sur le site de BAC.

De **voorzitter**: Mijns inziens is dat een heel goed antwoord voor een niet-bevoegde minister.

20.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dat is ook mijn mening. U bent echter toch deels bevoegd voor Brussel Airport?

20.04 Minister **Georges Gilkinet**: Nee, ik ben bevoegd voor de luchtvaart.

20.05 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): De Belgische Staat is toch nog altijd minderheidsaandeelhouder van Brussels Airport.

20.06 Minister **Georges Gilkinet**: Brussels Airport is een privébedrijf waarvan de federale overheid aandeelhouder is. U kunt daarover altijd vragen stellen aan de minister van Financiën, die de voogdij uitoefent over de FPIM, de maatschappij die de Belgische Staat vertegenwoordigt bij de nationale luchthaven.

20.07 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Aviapartner heeft trouwens geld gekregen van de overheid.

Ik dank u voor uw uitgebreide antwoord, mijnheer de minister, maar er rijzen toch een paar problemen. Ik wil ze meegeven, zodat u ze misschien kunt doorgeven aan Brussels Airport.

De werknemers weten helemaal niet wanneer er punten worden afgetrokken. Dat is een groot probleem. De vakorganisaties zijn bezig met die discussie. Soms worden er punten afgetrokken, waardoor het rijbewijs zal worden ingetrokken. Ik hoor heel veel kritiek op Brussels Airport, omdat er heel veel zaken niet zijn voorzien. Er is bijvoorbeeld onvoldoende plaats om te parkeren en de sancties zijn niet transparant. Er zijn dus heel wat zaken die niet goed lopen en dat is de verantwoordelijkheid van Brussels Airport. De werknemers maken zich echter zorgen over hun job, omdat de werkdruk hoog is en zij dan ook nog eens gesanctioneerd worden.

20.07 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Les travailleurs ne savent pas quand ils perdent des points. Alors que la charge de travail est déjà très élevée à l'aéroport, les travailleurs doivent également craindre pour leur permis de conduire.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55034836C van mevrouw Verhaert wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

21 Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de collaboration entre les CFL et la SNCB" (55034869C)
21 Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mogelijke samenwerking tussen de CFL en de NMBS" (55034869C)

21.01 **Josy Arens** (Les Engagés): Monsieur le ministre, vous n'êtes pas sans savoir que la mobilité entre la province de Luxembourg et le Grand-Duché de Luxembourg, en particulier Luxembourg-Ville, est réellement très compliquée vu l'importance du nombre de véhicules qui traversent la frontière chaque jour.

Votre homologue wallon, Philippe Henry, a répondu à une question de ma collègue, Anne-Catherine Goffinet, concernant la collaboration entre la SNCB et les chemins de fer luxembourgeois (CFL).

Le ministre Henry lui a répondu qu'effectivement, une étude conjointe allait être menée dans les semaines à venir pour déterminer s'il était envisageable de prolonger le parcours de certains trains CFL jusque Stockem, voire Marbehan ou Libramont, ce qui pour moi est très important. Actuellement, ces trains s'arrêtent à Arlon.

Monsieur le ministre, où en est cette étude? Des trains CFL vont-ils bientôt pouvoir prolonger leur parcours jusque Stockem, Marbehan et surtout Libramont? Cette collaboration aura-t-elle un impact favorable sur votre décision de créer le *Park & Ride* à Viville?

21.01 **Josy Arens** (Les Engagés): Volgens minister Henry, uw Waalse collega, zou een gezamenlijke studie in de komende weken uitwijzen of het mogelijk is het traject van bepaalde treinen van de Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL) te verlengen tot Stokkem, Marbehan of zelfs Libramont.

Hoever staat het met die studie? Kan het traject van die treinen verlengd worden? Zal die samenwerking een positieve impact hebben op de aanleg van een park-and-ride in Viville?

21.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Arens, je vous remercie pour cette question importante. Je partage totalement avec vous – c'est aussi l'opinion de mon excellent collègue luxembourgeois, François Bausch – le caractère essentiel du renforcement de l'offre de trains entre la province et le Grand-Duché de Luxembourg afin notamment de désengorger la ville de Luxembourg mais aussi l'autoroute qui traverse le Grand-Duché de Luxembourg qui est quasiment aussi embouteillé que l'autoroute pour venir jusqu'à Bruxelles, ce que les non-Luxembourgeois ou les non-Namurois, comme vous et moi, ne savent pas toujours.

C'est pourquoi nous avons pris l'initiative de lancer une étude SNCB-CFL, aussi sur l'impulsion de la nouvelle administratrice belge au sein des CFL. Il ne s'agit pas d'une enquête mais d'une vraie étude pour étudier les possibilités d'amélioration des liaisons ferroviaires entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg. Cette étude contient plusieurs volets dont le potentiel de voyageurs sur les trois relations transfrontalières Belgique-Luxembourg (Gouvy, Arlon et Athus), le potentiel de développement de la relation internationale Bruxelles-Luxembourg avec une demande – que je partage – des collègues luxembourgeois de raccourcir le temps de parcours – vous savez que nous travaillons toutes les nuits sur la ligne pour permettre cette accélération du parcours – et les possibilités d'amélioration de l'accessibilité multimodale des gares comprises dans le périmètre de l'étude.

Ceci concerne aussi la politique de parking dans les différents points d'arrêt à proximité du Grand-Duché de Luxembourg afin de pouvoir attirer des automobilistes, qui monteraient alors dans un train pour faire le trajet jusqu'à Luxembourg-Ville et retour. L'étude fournira des scénarios d'évolution de la desserte pour les différentes relations identifiées, dont la fréquence et l'amplitude des services à court, moyen et long termes.

Maintenant que nous disposons des résultats de l'enquête de mobilité transfrontalière entre la province et le Grand-Duché de Luxembourg, l'étude SNCB-CFL a pu démarrer. Une fois que nous disposerons des résultats de cette étude, nous serons en mesure de déterminer comment améliorer la desserte ferroviaire de Luxembourg-Ville. Une

21.02 Minister **Georges Gilkinet**: Het treinaanbod in de provincie Luxemburg en in het Groothertogdom moet inderdaad versterkt worden. Daarom hebben we een gezamenlijke studie NMBS-CFL opgestart om na te gaan op welke manier de spoorverbindingen tussen beide landen verbeterd kunnen worden, met aandacht voor het reizigerspotentieel, de mogelijke verdere ontwikkeling van de verbinding Brussel-Luxemburg met een verkorting van de reistijd en de multimodaliteit in de omgeving van de stations die onder de scope van de studie vallen.

De studie zal scenario's opleveren voor de ontwikkeling van de dienstverlening op de geïdentificeerde verbindingen op korte en lange termijn. Zodra we over de resultaten beschikken, kunnen we bepalen hoe we de spoorwegdienst naar Luxemburg-stad kunnen verbeteren. Dankzij de nieuwe elektrificatie van de lijn zouden de gehomologeerde treinen van de CFL in 2024 een stoptreindienst tot Libramont kunnen verzorgen.

piste intéressante serait que certains trains CFL puissent rouler en Belgique plus loin qu'Arlon, avec le nouveau matériel roulant CFL qui sera disponible au plus tôt début 2024, et grâce à la réélectrification de la ligne. Nous avons en effet inauguré il y a quelques mois la nouvelle cabine électrique sur la ligne. Ces trains pourraient assurer des services omnibus par exemple jusqu'à Libramont. Cela me semble une perspective tout à fait intéressante: à la fois renforcer l'offre de parking dans les différentes gares et créer ce service omnibus-L depuis Libramont jusque Luxembourg-Ville, d'abord, une étude, puis du matériel disponible homologué tout début 2024. L'électrification a, elle, déjà été faite, puisque nous investissons sur cette ligne. Nous travaillons de façon systématique et mon objectif est surtout de pouvoir faire rouler plus de trains parce qu'il y a effectivement une demande potentielle à activer. J'en partage la conviction avec vous, monsieur Arens.

21.03 **Josy Arens** (Les Engagés): Je remercie le ministre pour sa réponse partielle puisqu'il ne m'a pas du tout parlé du *Park & Ride* de Viville, qui est important dans tout ce mécanisme-là. En effet, monsieur le ministre, j'ai une vision pour 2025 de ce que j'appelle un métro rural entre Libramont et Luxembourg. Il ferait effectivement de nombreux parcours pour que nous puissions réellement éviter la surcharge de ces autoroutes et l'engorgement de la ville de Luxembourg par les voitures. Vous n'êtes pas sans savoir que près de 50 000 frontaliers belges traversent la frontière quotidiennement. C'est énorme. Il en est d'ailleurs de même, soyons clairs, du côté allemand et du côté français. Mais il est important d'aller de l'avant relativement vite.

Et n'oubliez pas le Park & Ride, car si nous voulons que toutes ces voitures restent en Belgique, il nous faut davantage de parkings qu'aujourd'hui car nous allons en manquer, c'est certain. Ce sont des milliers de voitures, des milliers d'automobilistes qui sont concernés. J'espère vraiment que vous allez comprendre que nous avons besoin de ce *Park & Ride* très rapidement afin de réellement organiser une nouvelle mobilité entre Luxembourg et les villes et villages de la province de Luxembourg et de Namur – puisque vous êtes de Namur et que je souhaite inclure Namur dans cette vaste opération.

21.03 **Josy Arens** (Les Engagés): Ik droom van een landelijke metroverbinding tussen Libramont en Luxemburg om te voorkomen dat de stad Luxemburg dichtslibt door het autoverkeer. Vergeet de Park and Ride niet, want er zullen niet genoeg parkings zijn en ze zijn nodig om die nieuwe vorm van mobiliteit te organiseren.

21.04 **Georges Gilkinet**, ministre: Nous avons d'abord besoin de trains, monsieur Arens. Je vous le répète. J'essaie de mettre davantage de trains en service. Si on a des parkings sans trains, ça ne va pas résoudre nos difficultés.

21.05 **Josy Arens** (Les Engagés): Ils nous faut les deux.

Le **président**: Nous prenons bonne note des deux éléments dans la réponse et dans le débat.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

22 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Europees jaar van de fiets" (55034703C)
22 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'année européenne du vélo" (55034703C)

22.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het Europees Parlement keurde midden februari een resolutie goed die de commissie oproept om van 2024 het Europees jaar van de fiets te maken, net zoals 2021 het jaar van de trein was. In die goedgekeurde resolutie legt het Europees Parlement duidelijke criteria op waarmee

22.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Le Parlement européen a adopté une résolution visant à faire de 2024 l'année européenne du vélo. La résolution comporte une série

de overheden van de lidstaten, maar ook lokale overheden en de Europese Commissie, verder aan de slag moeten, bijvoorbeeld meer gescheiden fietsinfrastructuur, meer plaats voor de fiets op de trein, meer en veilige fietsenstallingen enzovoort. De resolutie vraagt ook om de fiets centraal te stellen en in een jaar van de fiets te voorzien.

U gaf al aan voorstander van dat idee te zijn. Dat doet ertoe, want België is de eerste helft van 2024 voorzitter van de Europese Raad. De beslissing wordt door de Europese Commissie genomen, maar als een van de voorzitters van dat jaar zullen we uiteraard een grote rol in de uitwerking spelen.

Wat vindt u van dat voorstel van het Europees Parlement voor een jaar van de fiets? Wat zult u ondernemen om dat voorstel te realiseren? Welke contacten hebt u daartoe al gehad of plant u te hebben?

Hoe verlopen de voorbereidingen voor het voorzitterschap voor de Europese Raad in het thema mobiliteit? Welke dossiers wilt u dan zeker agenderen en er stappen vooruit in zetten?

de mesures que les États membres devront implémenter, telles que la mise en place d'une infrastructure cyclable séparée. Le ministre veut proclamer chez nous 2024 "l'année du vélo". En 2024, la Belgique assumera justement pendant six mois la présidence européenne.

Le ministre a-t-il déjà pris des initiatives à cet égard? Comment les travaux préparatoires de la présidence européenne relatifs à la thématique de la mobilité se déroulent-ils? Quels dossiers le ministre souhaite-t-il inscrire en priorité à l'ordre du jour?

22.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Buyst, het fietsen en het promoten van fietsen is een onderwerp dat ons allebei na aan het hart ligt. Het is goed voor de gezondheid, de economie en de mobiliteit en het maakt de mensen goedgehumeurd, ook de minister van Mobiliteit.

Ik ben op de hoogte van de resolutie die het Europees Parlement onlangs heeft aangenomen en waarin 2024 wordt uitgeroepen tot Europees jaar van de fiets. Ik ben uiteraard voorstander van dat voorstel. Ik ben eigenlijk een van de initiatiefnemers van het idee om van 2024 het Europees jaar van de fiets te maken. Op 2 juni 2022 hebben Luxemburg, Nederland, Denemarken, Ierland, Oostenrijk en België op mijn initiatief namelijk de Europese wielerverklaring ondertekend, waarin zij de Europese Commissie onder meer vragen om van 2024 het Europees jaar van *cycling* te maken. Sindsdien is onze coalitie blijven groeien en hebben 14 lidstaten de verklaring ondertekend. Vorige week in Stockholm hebben Estland en Litouwen ook ondertekend. Wij wachten nu nog op Slovakije.

Ik heb ook direct contact opgenomen met de voorzitster van de Europese Commissie, die in fine over het thema van het Europese jaar zal beslissen. Zij blijkt – maar ik blijf voorzichtig – open te staan voor het idee.

Bovendien zal België – en dat is zeer belangrijk, want wij zijn Europese believers – in de eerste helft van 2024 het voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie waarnemen. Ik zal de Raad voor Transport voorzitten en verantwoordelijk zijn voor het vinden van akkoorden tussen de lidstaten over de door de Commissie voorgestelde wetgevingsinitiatieven.

Voorts zal ik drie prioriteiten voor vervoer verdedigen: ten eerste, de organisatie van de modal shift, voor een echte duurzame mobiliteit; ten tweede, de mobiliteit van de burgers eenvoudiger, toegankelijker en verantwoordelijker maken; ten derde, een kwaliteitsvolle mobiliteit bereiken, zorgen voor hoge normen op sociaal en milieuvlak.

De voorbereiding van het voorzitterschap wordt geleid door de FOD Buitenlandse Zaken en het programma en de evenementen in verband met vervoer worden met de regio's besproken onder mijn leiding als

22.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Étant l'un des initiateurs de la résolution européenne visant à faire de 2024 l'année du vélo, j'y suis naturellement favorable. Le 2 juillet 2022, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Danemark, l'Irlande, l'Autriche et la Belgique ont signé la déclaration européenne sur le vélo, suivis par d'autres États membres. J'ai contacté la présidente de la Commission européenne, à qui incombe le choix du thème de l'année européenne. Elle semble ouverte à cette idée.

La Belgique présidera en effet le Conseil européen durant le premier semestre de 2024. En tant que président du Conseil du Transport, je défendrai trois priorités: l'organisation du transfert modal, la simplification et une meilleure accessibilité de la mobilité, ainsi que la réalisation d'une mobilité de qualité répondant à des normes sociales et environnementales élevées. Les préparatifs liés à la présidence sont menés par le SPF Affaires étrangères. Les événements en lien avec le transport doivent faire l'objet d'une étroite concertation avec les Régions.

bevoegd minister.

22.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Ik ben het helemaal met u eens dat met de fiets rijden heel veel voordelen heeft. Ik ben ook blij dat Europa dat meer in de verf wil zetten door van 2024 het Europees jaar van de fiets te maken. Laten we hopen dat het bijdraagt aan een soort fietsrevolutie, zoals we die ook gezien hebben tijdens de coronacrisis, toen veel mensen de voordelen van de fiets hebben ontdekt.

Het is een mooie uitdaging voor u, mijnheer de minister, om voorzitter te mogen zijn van de Raad Transport. Ik ben ervan overtuigd dat u daar een aantal mooie ecologische uitdagingen naar voren zult schuiven en zult proberen om daarrond een aantal akkoorden te vinden.

Als vervolg daarop kan het in ons eigen land misschien interessant zijn dat u het fietsbeleid dat u hebt geïntroduceerd op federaal bureau, meer verankert. We kunnen misschien kijken op welke manier we kunnen bewerkstelligen dat het fietsbeleid tijdens volgende legislaturen net zo'n grote prioriteit blijft als nu.

22.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Dans notre propre pays, il est important d'ancrer encore davantage la politique cycliste introduite par le ministre et de veiller à ce qu'elle reste une priorité au cours des prochaines législatures également.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

23 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias (vervolgvraag)" (55034878C)
23 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit auprès de l'institut Vias (question de suivi)" (55034878C)

23.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik kan het kort houden. Ik wil informeren naar de stand van zaken van de audit bij Vias en hoe wij daarmee verder zullen omgaan.

23.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Où en est l'audit auprès de l'institut Vias?

23.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, ik weet dat u het onderwerp ter harte neemt; dat doe ik evenzeer.

De audit van Vias is gebaseerd op de vaststelling dat de structuur van Vias hybride is, aangezien commerciële activiteiten parallel met gesubsidieerde activiteiten worden uitgevoerd. Hoewel dat niet onrechtmatig is, aangezien Vias een particuliere onderneming is, is het van essentieel belang dat de scheiding tussen beide soorten activiteiten duidelijker herkenbaar wordt. Het doel van de audit is dus een boekhoudkundig en inhoudelijk onderscheid te kunnen maken tussen de publieke dienstactiviteiten en de commerciële activiteiten. De resultaten van de audit moeten de nieuwe organisatie helpen definiëren, evenals de conclusie van een zojuist aan GUBERNA toevertrouwde bestuursopdracht. Bovendien moet de oprichting van een wetenschappelijk comité de zekerheid bieden dat onderzoeksprojecten onafhankelijk worden uitgevoerd; ook dat is belangrijk.

Eind oktober heb ik met de raad van bestuur van Vias vergaderd en samen zijn wij een concreet werkschema overeengekomen. Met Vias is afgesproken dat wij samen de voortgang van dat werkschema zullen bekijken. Deze week is daarover nog een vergadering gepland.

De audit van Vias, die op mijn initiatief wordt uitgevoerd, is nog lopende. Ik heb mijn administratie in januari gevraagd om de conclusies te activeren. Dat kan ik zelf niet doen, ik beschik nog niet over een voorlopig verslag. De auditeur en Vias blijven samenwerken. Ook vandaag is nog een ontmoeting tussen hen gepland. De dingen zijn dus lopende, maar ik heb nog geen verslag.

23.02 **Georges Gilkinet**, ministre: L'objectif de l'audit est de faire la distinction entre les activités de service public et les activités commerciales. J'ai rencontré le conseil d'administration de Vias à la fin du mois d'octobre 2022 et nous avons convenu ensemble d'un programme de travail. Nous examinerons ensemble la progression de ce programme. Une réunion est déjà prévue cette semaine.

L'audit est encore en cours. En janvier 2023, j'ai demandé à mon administration de hâter les conclusions. Je n'ai pas encore de rapport préliminaire. L'auditeur et Vias continuent à collaborer.

23.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Het bevat weliswaar niet zoveel nieuwe elementen. Ik maak me er zorgen over dat het allemaal zo lang aansleept, omdat er ondertussen verwijten over en weer gaan tussen mensen en instellingen die betrokken zijn bij verkeersveiligheid. Dat is geen gezonde situatie. Ik hoop dat er dus snel duidelijkheid komt.

Het is goed te horen dat er ondertussen wordt gewerkt aan heldere structuren en heldere boekhoudkundige afspraken tussen de commerciële en de publieke activiteiten. We kijken uit naar de verdere evolutie en stappen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.07 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17 h 07.

23.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Je m'inquiète toutefois que tout cela traîne autant et que toutes sortes de reproches fusent entre-temps. J'espère que la lumière sera faite rapidement.