

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

## **COMPTE RENDU ANALYTIQUE**

## **BEKNOPT VERSLAG**

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,  
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE  
INSTELLINGEN

**Mardi**

**08-02-2022**

**Après-midi**

**Dinsdag**

**08-02-2022**

**Namiddag**

|             |                                                                         |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------|
| N-VA        | Nieuw-Vlaamse Alliantie                                                 |
| Ecolo-Groen | Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen |
| PS          | Parti Socialiste                                                        |
| VB          | Vlaams Belang                                                           |
| MR          | Mouvement Réformateur                                                   |
| CD&V        | Christen-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                                                                 |
| cdH         | centre démocrate Humaniste                                              |
| DéFI        | Démocrate Fédéraliste Indépendant                                       |
| INDEP-ONAFH | Indépendant - Onafhankelijk                                             |

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

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

## SOMMAIRE

|                                                                                                                                                                                                                                                                                     |   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Débat d'actualité sur la liaison ferroviaire Hamont-Weert et questions jointes de                                                                                                                                                                                                   | 1 |
| - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire transfrontalière Hamon (BE)-Weert (NL)" (55023823C)                                                                                                                                                 | 1 |
| - Kris Verduyckt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence de l'accord de gouvernement néerlandais sur la ligne Hamont-Weert" (55023963C)                                                                                                                                  | 1 |
| - Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Hamont-Weert" (55023987C)                                                                                                                                                                                 | 1 |
| - Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Hamont-Weert" (55024627C)                                                                                                                                                                             | 1 |
| - Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Hamont-Weert" (55025009C)<br><i>Orateurs: Frank Troosters, Wouter Raskin, Jef Van den Bergh, Maria Vindevoghel, Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i> | 1 |
| Question de Hervé Rigot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport de la SNCB et son impact sur la région de Waremme" (55023524C)<br><i>Orateurs: Hervé Rigot, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>                      | 4 |
| Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les droits des passagers du rail" (55023794C)<br><i>Orateurs: Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>                                                                        | 5 |
| Question de Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les risques d'interférences entre la 5G et les radioaltimètres des avions" (55023838C)<br><i>Orateurs: Laurence Zanchetta, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>             | 7 |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                                                                                                | 8 |
| - Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rôle joué par Securail pour la sécurité de sociétés ferroviaires tierces" (55023877C)                                                                                                                                    | 8 |
| - Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM                                                                                                                                                                                                                                            | 8 |

## INHOUD

|                                                                                                                                                                                                                                                                                    |   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Actualiteitsdebat over de spoorlijn Hamont-Weert en toegevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                         | 1 |
| - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De grensoverschrijdende spoorverbinding Hamont (BE)-Weert (NL)" (55023823C)                                                                                                                                          | 1 |
| - Kris Verduyckt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van het Nederlandse regeerakkoord op de lijn Hamont-Weert" (55023963C)                                                                                                                                      | 1 |
| - Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding Hamont-Weert" (55023987C)                                                                                                                                                                               | 1 |
| - Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding Hamont-Weert" (55024627C)                                                                                                                                                                           | 1 |
| - Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding Hamont-Weert" (55025009C)<br><i>Sprekers: Frank Troosters, Wouter Raskin, Jef Van den Bergh, Maria Vindevoghel, Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i> | 1 |
| Vraag van Hervé Rigot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS en de impact ervan op Borgworm en omstreken" (55023524C)<br><i>Sprekers: Hervé Rigot, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>                   | 4 |
| Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De passagiersrechten voor het spoor" (55023794C)<br><i>Sprekers: Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>                                                                   | 5 |
| Vraag van Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gevaar voor interferentie tussen 5G en radiohoogtemeters van vliegtuigen" (55023838C)<br><i>Sprekers: Laurence Zanchetta, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>        | 7 |
| Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                                                           | 8 |
| - Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De rol van Securail in de veiligheid van derde spoorbedrijven" (55023877C)                                                                                                                                            | 8 |
| - Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM                                                                                                                                                                                                                                         | 8 |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Mobilitéé) sur "L'extension des compétences des agents de Securail" (55024044C)                                                                                                                                                                                                                                                               |    | Mobiliteit) over "De uitbreiding van de bevoegdheden van de Securail-agenten" (55024044C)                                                                                                                                                                                                                                                              |    |
| - Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'enregistrement des faits de violence à l'encontre du personnel de Securail" (55024046C)                                                                                                                                                                                            | 8  | - Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De registratie van het geweld tegenover het Securail-personeel" (55024046C)                                                                                                                                                                                                               | 8  |
| - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Les violences à l'égard du personnel de Securail" (55024279C)                                                                                                                                                                                                                       | 8  | - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het geweld tegenover Securail-personeel" (55024279C)                                                                                                                                                                                                                                     | 8  |
| - Ahmed Laaouej à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La sécurité des cheminots et le statut de Securail" (55024756C)                                                                                                                                                                                                                       | 8  | - Ahmed Laaouej aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid van het spoorwegpersoneel en het statuut van Securail" (55024756C)                                                                                                                                                                                                           | 8  |
| - Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Les délits dans les trains, le rôle et l'accessibilité de Securail" (55024985C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Tomas Roggeman, Frank Troosters, Ahmed Laaouej</b> , président du groupe PS, <b>Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité | 8  | - Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De misdrijven op de trein, de rol en de bereikbaarheid van Securail" (55024985C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Tomas Roggeman, Frank Troosters, Ahmed Laaouej</b> , voorzitter van de PS-fractie, <b>Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit | 9  |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 13 | Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 13 |
| - Anja Vanrobaeys à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'incident survenu sur la ligne 82" (55023879C)                                                                                                                                                                                                                                     | 13 | - Anja Vanrobaeys aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het incident op lijn 82" (55023879C)                                                                                                                                                                                                                                                     | 13 |
| - Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Les mesures contre le coronavirus et le taux d'occupation des trains" (55023884C)                                                                                                                                                                                                    | 13 | - Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De coronamaatregelen en de bezettingsgraad van de treinen" (55023884C)                                                                                                                                                                                                                    | 13 |
| - Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'incident survenu avec un train emprunté par des étudiants entre Burst et Alost" (55023901C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Anja Vanrobaeys, Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                  | 14 | - Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het incident met een scholientrein tussen Burst en Aalst" (55023901C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Anja Vanrobaeys, Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                                                 | 14 |
| Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'électrification de la ligne 15" (55023897C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Frank Troosters, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                                                                                             | 16 | Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De elektrificatie van spoorlijn 15" (55023897C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Frank Troosters, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                                                                                                    | 16 |
| Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le projet pilote relatif à un opérateur ferroviaire externe" (55023904C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Frank Troosters, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                                                                  | 16 | Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het pilootproject over een externe spooroperator" (55023904C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Frank Troosters, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                                                                                      | 16 |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 17 | Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 17 |

|                                                                                                                                                                                                                                                           |    |                                                                                                                                                                                                                                                         |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| - Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le respect de la législation linguistique par la SNCB" (55023913C)                                                                                                                                | 17 | - Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De naleving van de taalwetgeving door de NMBS" (55023913C)                                                                                                                                 | 17 |
| - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'emploi des langues pour les annonces de la SNCB" (55024115C)<br><i>Orateurs: Tomas Roggeman, Frank Troosters, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité          | 17 | - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het taalgebruik in de aankondigingen van de NMBS" (55024115C)<br><i>Sprekers: Tomas Roggeman, Frank Troosters, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit      | 17 |
| Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux en gare de Hasselt" (55023917C)<br><i>Orateurs: Wouter Raskin, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                       | 18 | Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan het station van Hasselt" (55023917C)<br><i>Sprekers: Wouter Raskin, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                             | 18 |
| Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La façon de redistribuer les moyens issus du Plan Boost" (55023914C)<br><i>Orateurs: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité            | 19 | Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De wijze van verdeling van de middelen uit het Boost-plan" (55023914C)<br><i>Sprekers: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit       | 19 |
| Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La voiture autonome de niveau 3 et la sécurité routière" (55023926C)<br><i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité      | 20 | Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het autonoom rijden van niveau 3 en de verkeersveiligheid" (55023926C)<br><i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit | 20 |
| Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture du passage à niveau de Sterpenich" (55023932C)<br><i>Orateurs: Olivier Vajda, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                       | 21 | Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van de overweg in Sterpenich" (55023932C)<br><i>Sprekers: Olivier Vajda, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                          | 21 |
| Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La croissance du nombre de voitures de société" (55023935C)<br><i>Orateurs: Nicolas Parent, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                     | 22 | Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toename van het aantal bedrijfswagens" (55023935C)<br><i>Sprekers: Nicolas Parent, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                        | 22 |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                                                                      | 24 | Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                                | 24 |
| - Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau siège central de la SNCB" (55023961C)                                                                                                                                               | 24 | - Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe hoofdzetel van de NMBS" (55023961C)                                                                                                                                           | 24 |
| - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau siège central de la SNCB" (55024428C)                                                                                                                                                 | 24 | - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe hoofdzetel van de NMBS" (55024428C)                                                                                                                                             | 24 |
| - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau siège central de la SNCB sur l'avenue Fonsny" (55024430C)<br><i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité | 24 | - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe hoofdzetel van de NMBS aan de Fonsnylaan" (55024430C)<br><i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit | 24 |

|                                                                                                                                                                                                                                                              |    |                                                                                                                                                                                                                                                                         |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La publicité pour les alternatives en matière de mobilité" (55023971C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Nicolas Parent, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité      | 25 | Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Reclame voor mobiliteitsalternatieven" (55023971C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Nicolas Parent, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                    | 25 |
| Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'abonnement adapté au télétravail "flex-abo"" (55023974C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Nicolas Parent, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                  | 26 | Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het op telewerk afgestemde flexibele woon-werkabonnement Flex Abonnement" (55023974C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Nicolas Parent, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit | 26 |
| Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La limite d'âge pour bénéficier d'un abonnement étudiant" (55024030C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité | 27 | Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De leeftijdslimiet bij het studentenabonnement" (55024030C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                     | 27 |
| Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les contrôles routiers" (55024070C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Frank Troosters, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                       | 28 | Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkeerscontroles" (55024070C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Frank Troosters, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                                   | 28 |
| Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La dette des chemins de fer" (55024264C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                    | 28 | Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorschuld" (55024264C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                                           | 28 |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                                                                         | 30 | Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                                                | 30 |
| - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'intimidation et l'insécurité des voyageurs ferroviaires" (55024356C)                                                                                                                              | 30 | - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Intimidatie en onveiligheid van treinreizigers" (55024356C)                                                                                                                                               | 30 |
| - Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation de WhatsApp et de SMS dans le cadre de la politique de sécurité de la SNCB" (55024493C)                                                                                           | 30 | - Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van WhatsApp en sms in het veiligheidsbeleid van de NMBS" (55024493C)                                                                                                                     | 30 |
| - Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité dans les trains transfrontaliers" (55024988C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Frank Troosters, Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité            | 30 | - Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid op grensoverschrijdende treinen" (55024988C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Frank Troosters, Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                   | 30 |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                                                                         | 31 | Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                                                | 31 |
| - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les désagréments occasionnés par un aiguillage à Hasselt" (55024425C)                                                                                                                               | 32 | - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overlast met een spoorwissel in Hasselt" (55024425C)                                                                                                                                                   | 32 |
| - Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores occasionnées par un aiguillage à Hasselt"                                                                                                                                       | 32 | - Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidsoverlast als gevolg van een spoorwissel in Hasselt" (55024486C)                                                                                                                                   | 32 |

(55024486C)

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

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

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la gare de Tongres" (55024427C)

33

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De parking aan het station Tongeren" (55024427C)

33

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

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

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet Stargate de Brussels Airport" (55024433C)

33

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Stargate-plan van Brussels Airport" (55024433C)

33

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

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

Questions jointes de

34

Samengevoegde vragen van

34

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation de l'offre de trains" (55024475C)

34

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het aangepaste treinaanbod" (55024475C)

34

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression des trains depuis le début de la pandémie" (55024870C)

34

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van treinen sinds het begin van de pandemie" (55024870C)

34

- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle réduction du trafic à la SNCB" (55024893C)

34

- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe beperking van het treinaanbod bij de NMBS" (55024893C)

34

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

*Sprekers:* **Frank Troosters, Josy Arens, Nicolas Parent, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les adaptations climatiques aux chemins de fer" (55024078C)

36

Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De klimaatadaptatie bij de spoorwegen" (55024078C)

36

*Orateurs:* **Kim Buyst, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

*Sprekers:* **Kim Buyst, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'embranchement ferroviaire d'Oude Landen" (55024082C)

37

Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorvertakking Oude Landen" (55024082C)

37

*Orateurs:* **Kim Buyst, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

*Sprekers:* **Kim Buyst, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les sanctions luxembourgeoises dans les trains belges transfrontaliers" (55024532C)

38

Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Luxemburgse sancties in Belgische treinen die de grens met Luxemburg oversteken" (55024532C)

38

*Orateurs:* **Olivier Vajda, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

*Sprekers:* **Olivier Vajda, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Questions jointes de

39

Samengevoegde vragen van

39

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La démolition du pont ferroviaire surplombant la Meuse" (55024566C)

39

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afbraak van de spoorbrug over de Maas" (55024566C)

39

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM

39

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM

39

Mobilité) sur "Le projet de démolition du pont ferroviaire de Maastricht" (55024617C)

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

Mobiliteit) over "De geplande afbraak van de spoorbrug in Maastricht" (55024617C)

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

Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux à la gare d'Athus" (55024567C)

*Orateurs:* **Olivier Vajda, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan het station Athus" (55024567C)

*Sprekers:* **Olivier Vajda, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Malik Ben Achour à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La formation continue pour les chauffeurs titulaires d'un permis C" (55024564C)

*Orateurs:* **Malik Ben Achour, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Malik Ben Achour aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nascholing van chauffeurs met een rijbewijs C" (55024564C)

*Sprekers:* **Malik Ben Achour, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le délai d'obtention d'une carte de conducteur et d'un certificat d'aptitude professionnelle" (55024616C)

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

Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De wachtperiode voor een bestuurderskaart en een bewijs van vakbekwaamheid" (55024616C)

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

Question de Sigrid Goethals à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le renforcement de la DGTA" (55024783C)

*Orateurs:* **Sigrid Goethals, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Sigrid Goethals aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De versterking van het DGLV" (55024783C)

*Sprekers:* **Sigrid Goethals, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

du

MARDI 08 FÉVRIER 2022

Après-midi

# COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE INSTELLINGEN

van

DINSDAG 08 FEBRUARI 2022

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 17 par M. Jean-Marc Delizée, président.

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

- 01** Débat d'actualité sur la liaison ferroviaire Hamont-Weert et questions jointes de
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire transfrontalière Hamon (BE)-Weert (NL)" (55023823C)
  - Kris Verduyckt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence de l'accord de gouvernement néerlandais sur la ligne Hamont-Weert" (55023963C)
  - Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Hamont-Weert" (55023987C)
  - Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Hamont-Weert" (55024627C)
  - Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Hamont-Weert" (55025009C)

**01.01** Frank Troosters (VB): Le nouvel exécutif néerlandais ne mentionne pas la réactivation de la liaison voyageurs entre Hamont et Weert dans son accord de gouvernement, alors même que ce point figurait encore dans l'accord précédent.

Quelles conclusions le ministre tire-t-il de cette omission? Des contacts ont-ils été pris à ce sujet avec le nouveau ministre néerlandais compétent? Serait-il possible de rendre publique l'étude de la SNCB sur la réalisation de ce projet, laquelle

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.17 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

- 01** Actualiteitsdebat over de spoorlijn Hamont-Weert en toegevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De grensoverschrijdende spoorverbinding Hamont (BE)-Weert (NL)" (55023823C)
  - Kris Verduyckt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van het Nederlandse regeerakkoord op de lijn Hamont-Weert" (55023963C)
  - Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding Hamont-Weert" (55023987C)
  - Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding Hamont-Weert" (55024627C)
  - Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding Hamont-Weert" (55025009C)

**01.01** Frank Troosters (VB): In het regeerakkoord van de nieuwe Nederlandse regering staat er niets over de reactivering van de verbinding voor personenvervoer tussen Hamont en Weert. Het stond nog wel in de vorige verklaring.

Welke conclusies trekt de minister daaruit? Is er daarover contact opgenomen met de nieuwe bevoegde Nederlandse minister? Kan de NMBS-studie over de realisatie van dit project, waarvan het besluit erop neerkwam dat het een negatieve

tendrait à prouver qu'il s'agit d'un business case négatif?

business case was, openbaar worden gemaakt?

**01.02 Wouter Raskin (N-VA):** Si la réactivation de cette ligne fait l'objet d'un large consensus dans notre pays, elle suscite des sentiments nettement différents chez nos voisins néerlandais. Les résultats d'une nouvelle étude sur les coûts et bénéfices réalisée aux Pays-Bas aurait révélé que les investissements dépassaient largement les recettes prévues.

**01.02 Wouter Raskin (N-VA):** In ons land heerst er een vrij grote eensgezindheid over de heropening van die spoorlijn, maar bij onze noorderburen leeft duidelijk een ander sentiment. Een recente herziening van de maatschappelijke kosten-batenanalyse in Nederland zou uitwijzen dat de investeringen de opbrengsten ruim overschrijden.

Qu'en pense le ministre? Va-t-il défendre le dossier lors de la prochaine réunion de concertation belgo-néerlandaise consacrée aux chemins de fer? Quand cette rencontre est-elle prévue? Peut-il nous donner davantage de précisions sur cette analyse des coûts et bénéfices réalisée aux Pays-Bas?

Wat vindt de minister daarvan? Zal hij het dossier verdedigen bij het eerstvolgende Belgisch-Nederlandse spooroverleg? Wanneer heeft dit plaats? Kan hij meer kwijt over die Nederlandse kosten-batenanalyse?

**01.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Je capte des signaux contradictoires en provenance des Pays-Bas concernant ce dossier. S'ils ne veulent rien entreprendre en matière d'infrastructures, nous risquons de rester désespérément dans une impasse s'agissant de cette liaison potentiellement très intéressante. ProRail aurait apparemment préparé un dossier pour le nouveau ministre néerlandais au sujet d'un projet qui coûterait 55 millions d'euros, au lieu des 150 millions d'euros suggérés précédemment. Le ministre connaît-il la position de son homologue néerlandais?

**01.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Ik registreer tegenstrijdige signalen uit Nederland over dit dossier. Als Nederland niets wil ondernemen op het vlak van infrastructuur, dreigen we hopeloos vast te lopen met deze potentieel erg interessante verbinding. Naar verluidt heeft ProRail een dossier voorbereid voor de nieuwe Nederlandse minister inzake een project dat 55 miljoen euro zou kosten, dit tegenover de eerder geopperde 150 miljoen euro. Kent de minister het standpunt van zijn Nederlandse collega?

**01.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** La liaison ferroviaire Hamont-Weert est une ligne très importante qui relie les habitants du Limbourg néerlandais à ceux du Limbourg belge et de la province d'Anvers.

**01.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** De treinverbinding Hamont-Weert is een heel belangrijke lijn die mensen uit Nederlands Limburg verbindt met mensen uit Belgisch Limburg en de provincie Antwerpen.

Qui pourrait y être opposé, surtout au vu du faible nombre de liaisons existantes? Comment le ministre compte-t-il coopérer avec son homologue néerlandais pour réaliser cette ligne?

Wie kan daar tegen zijn, zeker in het licht van het huidige kleine aantal verbindingen? Hoe wil de minister samen met zijn Nederlandse collega deze lijn realiseren?

**01.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen):** *Malheureusement, la liaison ferroviaire Hamont-Weert ne figure pas dans l'accord de gouvernement du nouveau gouvernement néerlandais.*

**01.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen):** *Helaas heeft de nieuwe Nederlandse regering de treinverbinding Hamont-Weert niet opgenomen in haar regeerakkoord.*

*Le ministre a-t-il déjà pris contact avec le nouveau ministre de l'Infrastructure et de la Gestion de l'eau? Où en est le Comité de pilotage Belgique/Pays-Bas et le groupe de travail technique Hamont-Weert qui travaillent sur ce dossier? Quelles sont les prochaines étapes?*

*Heeft de minister de nieuwe minister voor Infrastructuur en Waterstaat al gecontacteerd? Hoe staat het met de stuurgroep België-Nederland en met de technische werkgroep Hamont-Weert in verband met dit dossier? Wat zijn nu de volgende stappen?*

**01.06 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** Vivianne Heijnen, la nouvelle secrétaire d'État à l'Infrastructure et à la Gestion de l'eau, est chargée

**01.06 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Het is Vivianne Heijnen, de nieuwe staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, die binnen de nieuwe

de la politique ferroviaire au sein du nouveau gouvernement néerlandais. Dans les prochaines semaines, je la rencontrerai pour faire connaissance et discuter des dossiers ferroviaires relatifs aux liaisons entre la Belgique et les Pays-Bas, dont le dossier Hamont-Weert. Aux Pays-Bas, l'accord de gouvernement est décrit comme un accord global et il incombe désormais à la nouvelle secrétaire d'État d'en préciser les contours, en espérant que cela se fera au bénéfice des liens entre nos deux pays.

En Belgique, les travaux sur cette ligne ont déjà été entièrement réalisés jusqu'à la frontière. Le 3 décembre 2021, le secrétaire d'État démissionnaire Steven van Weyenberg a informé, dans un courrier, la Seconde Chambre des récents développements prévus aux Pays-Bas en matière de transport ferroviaire international. Ce courrier contenait également plusieurs études sur la liaison Hamont-Weert. Tous ces documents figurent sur le site web de la Seconde Chambre.

En ce qui concerne l'étude de la SNCB, M. Troosters peut demander les documents nécessaires auprès du secrétariat de la commission.

Le groupe de pilotage pour les liaisons transfrontalières de courte distance se réunit en moyenne deux fois par an. L'année dernière, la réunion d'automne a été reportée au 31 janvier 2022 en raison de la démission du gouvernement néerlandais. Le groupe de travail technique était composé de représentants de mon cabinet et de l'administration. Il a fait le point sur les différents dossiers transfrontaliers.

J'attache une grande importance à ce dossier sur le trafic ferroviaire transfrontalier et à l'engagement de réaliser des progrès concrets en la matière. J'aborderai donc cette question lors de prochaines discussions.

**01.07 Frank Troosters (VB):** J'avais espéré qu'une concertation aurait déjà été menée à ce sujet. Le ministère néerlandais de l'Infrastructuur et de la Gestion de l'eau doit encore présenter des notes de politique générale et il est crucial que ce dossier y figure. En présentant un plan d'affaires négatif, comme dans l'étude de la SNCB, nous émettons évidemment un mauvais signal. Le ministre devrait souligner explicitement notre engagement en la matière. Nous n'avons malheureusement reçu qu'un résumé très succinct du rapport de la SNCB, alors qu'un deuxième avis très solide sur ce dossier est déjà disponible pour tout le monde aux Pays-Bas.

Nederlandse regering verantwoordelijk is voor het spoorbeleid. In de komende weken zal ik haar ontmoeten om kennis te maken en om de Belgisch-Nederlandse spoordossiers, waaronder dat rond de lijn Hamont-Weert, te bespreken. In Nederland wordt het regeerakkoord omschreven als een hoofdlijnenakkoord en het is nu aan de nieuwe staatssecretaris om die hoofdlijnen verder in te vullen, hopelijk met gunstig effect voor de links tussen onze beide landen.

Aan Belgische zijn de werken op deze lijn al helemaal gerealiseerd tot aan de grens. Ontslagnemend staatssecretaris Steven van Weyenberg heeft op 3 december 2021 via een brief de Tweede Kamer geïnformeerd over de recente ontwikkelingen in Nederland inzake het internationale spoorvervoer. Die brief bevatte ook een aantal studies over de verbinding Hamont-Weert. Al die documenten staan op de website van de Tweede Kamer.

Wat de NMBS-studie betreft kan de heer Troosters de nodige documenten opvragen bij het commissiesecretariaat.

De stuurgroep Kort Grensoverschrijdend Verkeer komt gemiddeld tweemaal per jaar samen. Vorig jaar werd de najaarsvergadering uitgesteld tot 31 januari 2022 omdat het Nederlandse kabinet ontslagnemend was. In de technische werkgroep waren zowel vertegenwoordigers van mijn kabinet als van de administratie aanwezig. Er werd een stand van zaken opgemaakt over de diverse grensoverschrijdende dossiers.

Ik hecht veel belang aan dit grensoverschrijdende spoordossier en aan het engagement om concrete vooruitgang te boeken. Ik zal dit dossier dan ook aankaarten op de komende gesprekken.

**01.07 Frank Troosters (VB):** Ik had gehoopt dat er hierover al overleg was geweest. Infrastructuur en Waterstaat moet in Nederland nog beleidsnota's voorleggen en het is cruciaal dat dit dossier erin staat. Met een negatieve business case, zoals in de studie van de NMBS staat, zenden wij natuurlijk wel een slecht signaal uit. De minister zou ons engagement ter zake expliciet moeten benadrukken. Van het rapport van de NMBS hebben we helaas slechts een zeer beknopte samenvatting ontvangen, terwijl er in Nederland inmiddels een zeer degelijke second opinion over dit dossier al voor iedereen beschikbaar is.

**01.08 Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Cette coopération transfrontalière entre la Belgique et les Pays-Bas pourrait être un très beau projet. Au niveau local, il suscite beaucoup d'enthousiasme des deux côtés de la frontière, tant au sein de la population que chez les décideurs politiques locaux. Il s'agit, à présent, de transmettre cet enthousiasme au gouvernement néerlandais. Je compte sur l'engagement du ministre pour y parvenir.

**01.09 Wouter Raskin** (N-VA): La résolution du Parlement belge, qui avait été adoptée à l'unanimité à l'époque, décrit parfaitement l'importance de cette liaison. Il s'agit, en effet, d'une liaison ferroviaire transfrontalière au cœur de l'UE, au développement de laquelle le gouvernement précédent avait également déjà beaucoup travaillé. Compte tenu de quelque 1 000 voyageurs, elle présente un grand potentiel, surtout au vu des avantages sociaux qu'elle peut offrir. La rencontre prévue avec la secrétaire d'État néerlandaise dans quelques semaines arrivera trop tard; le ministre doit prendre ce dossier à bras-le-corps dès à présent.

**01.10 Jef Van den Bergh** (CD&V): Il est positif que le groupe de travail technique se soit de nouveau réuni et qu'il y ait des interactions régulières entre les deux pays à propos des liaisons transfrontalières. Il est essentiel de conclure un accord politique à propos de cette liaison. L'analyse des coûts et des bénéfices de la SNCB est, certes, présentée actuellement comme un *business case* négatif, mais, si l'on tient compte des nombres de voyageurs, le projet est bel et bien réalisable. À un moment donné, les responsables politiques des deux côtés de la frontière devront soutenir cette liaison.

*L'incident est clos.*

**02 Question de Hervé Rigot à Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport de la SNCB et son impact sur la région de Waremme" (55023524C)

**02.01 Hervé Rigot** (PS): Si le plan de transports 2022 de la SNCB comporte des points positifs, les nouvelles fréquences et les nouveaux horaires risquent de renvoyer vers l'automobile. Ces dernières années, des trains de pointe et des omnibus ont disparu, notamment entre Liège et Waremme où aucun train ne circule après 20 h 36. le dernier IC quitte Liège-Guillemins à 21 h 55 au lieu de 23 h 01.

**01.08 Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Deze grensoverschrijdende samenwerking tussen België en Nederland zou een heel mooi project kunnen zijn. Lokaal is er aan beide zijden van de grens veel enthousiasme voor het project, zowel bij de bevolking als bij lokale beleidsmakers. Het is nu zaak dit enthousiasme over te brengen op de Nederlandse regering. Ik reken daarvoor op het engagement van de minister.

**01.09 Wouter Raskin** (N-VA): De Kamerresolutie, die hier indertijd unaniem is goedgekeurd, schetst het belang van deze verbinding zeer goed: het gaat om een grensoverschrijdende spoorverbinding in het hart van de EU, waaraan ook de vorige regering al hard heeft gewerkt. Met ongeveer 1.000 reizigers is dit een lijn met heel wat potentieel, zeker gezien de maatschappelijke baten. Een ontmoeting met de Nederlandse staatssecretaris over enkele weken is eigenlijk te laat, de minister moet dit dossier nu onmiddellijk aanpakken.

**01.10 Jef Van den Bergh** (CD&V): Het is goed dat de technische werkgroep nog eens is samengekomen en dat er regelmatig een terugkoppeling is tussen de twee landen over de grensoverschrijdende verbindingen. Een politiek akkoord over deze lijn is essentieel. De kosten-batenanalyse van de NMBS wordt nu wel voorgesteld als een negatieve business case, maar gezien de reizigersaantallen is het project wel degelijk haalbaar. Op een bepaald moment zullen de beleidsverantwoordelijken aan beide zijden van de grens achter die verbinding moeten staan.

*Het incident is gesloten.*

**02 Vraag van Hervé Rigot aan Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS en de impact ervan op Borgworm en omstreken" (55023524C)

**02.01 Hervé Rigot** (PS): Hoewel het vervoersplan 2022 van de NMBS enkele positieve punten bevat, dreigen het nieuwe treinaanbod en de nieuwe dienstregeling de mensen terug de auto in te jagen. De jongste jaren werden er piekurtreinen en stoptreinen afgeschaft, met name op de verbinding Luik-Borgworm, waarop er na 20.36 uur geen treinen meer rijden. De laatste IC vertrekt uit Luik-Guillemins om 21.55 uur in plaats van om 23.01 uur.

Comment comptez-vous inverser la vapeur?

**02.02 Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Sous cette législature, l'offre augmente et nous voulons poursuivre sur cette voie. En dépit des difficultés budgétaires liées au Covid-19, le plan de transports 2020-2023 prévoit une augmentation de 5 % de l'offre ferroviaire, soit mille trains en plus par semaine, plus fréquents, plus matinaux et plus tardifs.

Depuis décembre, la relation S44 Waremme-Liège Guillemins est prolongée jusqu'à Flémalle-Haute toutes les heures en semaine. La fréquence entre Seraing et Ougrée et entre Ougrée et Liège-Guillemins est de deux trains par heure en chaque sens. En décembre 2020, on ajoutait déjà un train S44 à 20 h 51 de Waremme à Liège et d'un nouveau parcours à 20 h 36 dans le sens inverse.

La SNCB développera son offre en décembre 2022 en région liégeoise et contribue au plan de mobilité de plusieurs localités. Elle suit l'implémentation du plan urbain de mobilité de Liège et sera impliquée dans celui de Charleroi. Elle intègre les organes de concertation des bassins de mobilité pour développer les nœuds intermodaux et est disposée à aborder plus avant l'intermodalité. Nous avançons sur l'augmentation structurelle de l'offre via les plans de transport et le futur contrat de service public de la SNCB.

**02.03 Hervé Rigot (PS)**: Malgré mes interpellations sur l'avenir ferroviaire à Waremme, vous ne répondez pas sur le sujet.

Le train est écologiquement et financièrement nécessaire puisque beaucoup de citoyens n'ont pas d'alternative de transport. Il l'est aussi socialement.

Vous n'apportez pas de réponse aux problèmes des Waremmiens. J'espère que cela sera reconsidéré.

*L'incident est clos.*

**03 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les droits des passagers du rail" (55023794C)**

**03.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen)**: Il existe un règlement européen concernant les droits et les

Hoe zult u het tij keren?

**02.02 Minister Georges Gilkinet (Frans)**: Tijdens de huidige zittingsperiode wordt het aanbod opgetrokken en we willen op deze weg voortgaan. Ondanks de budgettaire moeilijkheden als gevolg van COVID-19 voorziet het vervoersplan 2020-2023 in een verhoging van het treinaanbod met 5 %, wat neerkomt op duizend treinen per week meer, frequentere treinen, die ook vroeger en later rijden.

Sinds december wordt de S44-verbinding Borgworm – Luik-Guillemins tijdens de week elk uur verlengd tot Flémalle-Haute. Daardoor rijden er tussen Seraing en Ougrée en tussen Ougrée en Luik-Guillemins twee treinen per uur in elke richting. In december 2020 was er al een S44-trein om 20.51 uur van Borgworm naar Luik toegevoegd, en om 20.36 uur een nieuwe trein in omgekeerde richting.

De NMBS zal haar aanbod in de Luikse regio in december 2022 verder uitbreiden en draagt bij aan het mobiliteitsplan van verschillende gemeenten. Ze houdt gelijke tred met de implementatie van het mobiliteitsplan van de stad Luik en zal betrokken worden bij dat van Charleroi. Ze maakt deel uit van de overlegorganen van de vervoersregio's om intermodale knooppunten te ontwikkelen en is bereid nog meer in te zetten op intermodaliteit. We boeken vooruitgang wat de structurele uitbreiding van het aanbod via de vervoersplannen en het toekomstige openbaredienstcontract van de NMBS betreft.

**02.03 Hervé Rigot (PS)**: Het is niet de eerste keer dat ik u interpelleer over de toekomst van het spoor in Borgworm, maar ik krijg geen antwoorden in dat verband.

De trein is ecologisch en financieel noodzakelijk omdat vele burgers geen ander vervoermiddel hebben. Ook uit sociaal oogpunt is de trein dus belangrijk.

U reikt geen antwoorden aan voor de problemen waarmee de inwoners van Borgworm worden geconfronteerd. Ik hoop dat dit zal herbekeken worden.

*Het incident is gesloten.*

**03 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De passagiersrechten voor het spoor" (55023794C)**

**03.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen)**: Er bestaat een Europese verordening over de rechten en plichten

devoirs des usagers du train, notamment en ce qui concerne l'assistance aux personnes handicapées ou les emplacements réservés aux vélos à bord des trains. Toutefois, ce règlement est peu ambitieux. Ainsi, à partir de 2025, quatre emplacements pour vélos devront être prévus dans les nouveaux trains ou ceux qui seront rénovés mais, heureusement, le ministre en a prévu huit dans le projet de loi visant l'application de ce règlement en Belgique.

Comment le ministre ancrera-t-il davantage la stratégie vélo-train dans les contrats de service public, en tenant également compte de la résolution ambitieuse adoptée par la Chambre à cet égard l'an dernier? Comment pouvons-nous imposer des obligations en matière d'emplacements pour vélos ou d'accessibilité et d'assistance dans les trains internationaux? Comment le ministre entend-il rendre les droits des usagers du train plus attrayants à l'échelon européen?

**03.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Après 2021, qui fut l'année européenne des chemins de fer, en 2022 et dans les années qui suivent, je suis résolu à poursuivre mes efforts pour le rail. Je considère la Belgique comme un nœud ferroviaire international et ne vois pas ce projet de loi comme une ligne d'arrivée. Nous devons oser réfléchir au-delà du cadre européen.

Le gouvernement a effectivement déjà doublé le nombre de places pour vélos dans les nouveaux trains, celui-ci étant passé de quatre à huit. Nous discutons actuellement de l'idée que la SNCB, en fonction de l'achat de nouveau matériel roulant, augmente considérablement la capacité vélos d'ici 2032 par rapport à la capacité disponible lors de l'entrée en vigueur du futur contrat de service public. La SNCB prévoira au minimum huit places vélos par véhicule dans un espace multifonctionnel de nouveau matériel roulant, un espace offrant également de la place aux voyageurs à mobilité réduite. L'on examine également les possibilités d'améliorer la signalisation afin de faciliter l'embarquement et le débarquement des voyageurs munis d'un vélo, d'étendre le nombre de parkings pour vélos et d'augmenter le nombre de points vélos dans les gares. Pour les grandes gares, il est en outre envisagé d'installer un système de détection qui permettrait une utilisation efficace des emplacements de stationnement pour vélos. Les discussions avec la SNCB concernant l'accessibilité sont menées dans le cadre du contrat de service public et je ne puis m'étendre davantage là-dessus pour l'instant.

La question sur les trains internationaux et la possibilité d'utiliser l'attribution des sillons comme

van treinreizigers, onder meer met betrekking tot assistentie voor personen met een handicap of fietsplaatsen op de trein. Die verordening is echter weinig ambitieus. Zo moeten er vanaf 2025 vier fietsplaatsen worden gepland in nieuwe of gerenoveerde treinstellen, maar de minister heeft daarvan in het wetsontwerp rond de Belgische omzetting gelukkig acht fietsen gemaakt.

Hoe zal de minister in de openbare dienstcontracten de fiets-treinstrategie verder verankeren, ook rekening houdend met de ambitieuze Kamerresolutie van vorig jaar? Hoe kunnen we internationale treinen verplichtingen opleggen over fietsplaatsen of over toegankelijkheid en assistentie? Hoe wil de minister op Europees niveau passagiersrechten van treinreizigers aantrekkelijker maken?

**03.02** Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Na 2021 – het Europese jaar van de spoorwegen – wil ik in 2022 en daarna zeer zeker mijn inspanningen voor het spoor voortzetten. Ik zie België als een internationale treinhub en dit wetsontwerp is voor mij geen eindmeet. We moeten verder durven denken dan het Europese kader.

De regering heeft het aantal fietsplaatsen in de nieuwe treinen inderdaad al verdubbeld van vier naar acht. Momenteel bespreken we de optie dat de NMBS, afhankelijk van de aankoop van nieuw rollend materieel, de fietscapaciteit tegen 2032 aanzienlijk zal verhogen ten opzichte van de capaciteit bij de inwerkingtreding van het toekomstige openbare dienstcontract. De NMBS zal minimaal acht fietsplaatsen per voertuig inplannen in een multifunctionele ruimte van nieuw rollend materieel, een ruimte die ook plaats biedt aan reizigers met een beperkte mobiliteit. Er wordt tevens gekeken naar betere aanduidingen om het op- en afstappen voor reizigers met een fiets te vergemakkelijken, naar de uitbreiding van het aantal fietsenstallingen en naar een verhoging van het aantal Fietspunten in de stations. Voor de grote stations denkt men bovendien aan een detectiesysteem dat moet zorgen voor een efficiënte benutting van de fietsparkeerplaatsen. De besprekingen met de NMBS over de toegankelijkheid lopen in het raam van het openbare dienstcontract en daarover kan ik nu niet verder uitweiden.

De vraag over de internationale treinen en de kwestie van de toekenning van rijpaden als

levier permettant d'assurer le respect de certains droits sont des points intéressants sur lesquels mon cabinet se penche actuellement. S'agissant des emplacements pour bicyclettes dans les trains, le règlement (UE) 2021/782 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires dans l'UE s'applique aux voyages et services ferroviaires internationaux et intérieurs assurés par des entreprises ayant obtenu une licence. La règle d'au moins quatre emplacements pour bicyclettes dans chaque composition de train vaut donc directement pour les services ferroviaires internationaux. Par ailleurs, la loi relative aux droits et obligations des usagers du transport ferroviaire en Belgique s'applique à la SNCB et à Thalys, selon le même règlement. Pour ces entreprises, c'est la règle des huit emplacements qui prévaut.

À l'échelle européenne, je joue systématiquement la carte du train et du vélo et je continuerai à le faire dans ce dossier, dans le cadre de la révision de la réglementation européenne tendant à soutenir encore davantage les voyages en train ainsi que de la lutte contre la concurrence déloyale des voyages en avion, en camion ou en voiture. La présidence belge de l'UE m'offrira une excellente occasion de poursuivre dans cette direction.

Le règlement (CE) n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires sera remplacé à partir du 7 juin 2023 par le règlement (UE) 2021/782, ce qui revient à octroyer aux voyageurs ferroviaires les mêmes droits qu'aux passagers aériens.

**03.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen):** Si nous voulons que le train soit considéré par les citoyens comme le choix de transport le plus logique, nous devons faire en sorte que son utilisation soit facile et orientée client. Par exemple, il est beaucoup plus difficile de demander un remboursement pour un billet de train que pour un billet d'avion. Quoi qu'il en soit, renforcer les droits des passagers constitue une excellente opportunité. Je salue les ambitions du ministre dans ce dossier.

*L'incident est clos.*

**04 Question de Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les risques d'interférences entre la 5G et les radioaltimètres des avions" (55023838C)**

**04.01 Laurence Zanchetta (PS):** Selon l'Agence fédérale de régulation du secteur de l'aviation des États-Unis, l'installation de la 5G aux alentours des aéroports peut présenter des risques pour la sécurité. Les fréquences de la 5G sont proches de

hefboom voor het afdwingen van die rechten, zijn interessante punten waarover mijn kabinet zich momenteel buigt. Voor de plaatsen voor fietsen in treinen geldt de EU-verordening 21/782 over de rechten en plichten van treinreizigers in de EU op internationale en binnenlandse treinreizen en -diensten van vergunde ondernemingen. De regel van ten minste vier plaatsen voor fietsen in elke treinsamenstelling geldt dan ook rechtstreeks voor internationale spoorwegdiensten. Voorts geldt de wet over de rechten en verplichtingen van reizigers in het Belgisch treinverkeer voor de NMBS en Thalys, volgens dezelfde verordening. Voor hen is de achtslotregel van kracht.

Op Europees vlak trek ik consequent de kaart van de trein en van de fiets en dat zal ik ook doen in dit dossier, bij de herziening van de Europese regelgeving om reizen per trein nog meer te ondersteunen en bij de strijd tegen oneerlijke concurrentie van reizen per vliegtuig, vrachtwagen of wagen. Het Belgisch EU-voorzitterschap zal me daartoe een uitgelezen kans bieden.

De verordening 1371/2007 over de rechten en verplichtingen van treinreizigers zal vanaf 7 juni 2023 worden vervangen door verordening 21/782, waarbij treinreizigers dezelfde rechten zullen krijgen als luchtvaartpassagiers.

**03.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen):** Als we van de trein de meest logische transportkeuze willen maken, moeten we ervoor zorgen dat we het de mensen zo makkelijk en klantvriendelijk mogelijk maken. Zo is een terugbetaling vragen voor treintickets veel moeilijker dan voor vliegtuigtickets. Sterke passagiersrechten vormen hierbij alleszins een uitstekende opportuniteit. Ik ben blij met de ambities van de minister.

*Het incident is gesloten.*

**04 Vraag van Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het gevaar voor interferentie tussen 5G en radiohoogtemeters van vliegtuigen" (55023838C)**

**04.01 Laurence Zanchetta (PS):** Volgens het Amerikaanse federale bureau voor de regulering van de luchtvaartsector zou de installatie van een 5G-netwerk in de buurt van de luchthavens een veiligheidsrisico kunnen inhouden. De 5G-

celles des radioaltimètres, dispensables par mauvais temps.

Ces inquiétudes envers les interférences ont-elles lieu d'être en Belgique et en Europe? Comment l'IBPT envisage-t-elle cette question? Qui définit les normes applicables en la matière?

**04.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): En effet, le risque d'interférence avec l'équipement de certains avions ne peut être exclu, y compris en Europe. Eurocontrol, l'EASA, la Commission européenne ainsi que les constructeurs aéronautiques et les fabricants d'instruments coopèrent pour déterminer l'étendue du problème et y répondre. Une réunion avec la DGTA nous a permis de mieux cerner le problème et de lever certaines craintes.

L'EASA creuse la question et rendra un rapport final dans l'année. L'IBPT a mis en place des mesures préventives qu'il comptait lever suite aux commentaires rassurants de l'EASA mais que la DGTA lui a conseillé de maintenir.

Mon cabinet suivra le dossier avec la plus grande attention.

**04.03** **Laurence Zanchetta** (PS): Nous attendrons les conclusions de l'enquête de l'EASA.

*L'incident est clos.*

#### **05** Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rôle joué par Securail pour la sécurité de sociétés ferroviaires tierces" (55023877C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'extension des compétences des agents de Securail" (55024044C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'enregistrement des faits de violence à l'encontre du personnel de Securail" (55024046C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les violences à l'égard du personnel de Securail" (55024279C)
- Ahmed Laaouej à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité des cheminots et le statut de Securail" (55024756C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM

frequenties liggen immers dicht bij de frequenties van de radiohoogtemeters, die gebruikt worden voor landingen bij slecht weer.

Is die bezorgdheid over mogelijke interferenties terecht voor België en Europa? Wat is het standpunt van het BIPT over deze kwestie? Wie bepaalt de normen die op dit vlak toepasbaar zijn?

**04.02** Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): Het risico op interferentie met de boordapparatuur van sommige vliegtuigen kan inderdaad ook in Europa niet uitgesloten worden. Eurocontrol, het EASA, de Europese Commissie, alsook de vliegtuigconstructeurs en de fabrikanten van boordinstrumenten werken samen om de reikwijdte van het probleem te bepalen en er een antwoord op te bieden. Tijdens een vergadering met het DGLV hebben we een dieper inzicht kunnen krijgen in het probleem en konden bepaalde bezorgdheden weggenomen worden.

Het EASA is die kwestie diepgravend aan het onderzoeken en zal vóór het einde van het jaar een eindrapport publiceren. Het BIPT heeft preventieve maatregelen genomen, die het wilde opheffen naar aanleiding van de geruststellende opmerkingen van het EASA. Het DGLV heeft niettemin geadviseerd die maatregelen te handhaven.

Mijn kabinet zal het dossier met de grootste aandacht volgen.

**04.03** **Laurence Zanchetta** (PS): Wij zullen de conclusies van het onderzoek van het EASA afwachten.

*Het incident is gesloten.*

#### **05** Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De rol van Securail in de veiligheid van derde spoorbedrijven" (55023877C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitbreiding van de bevoegdheden van de Securail-agenten" (55024044C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De registratie van het geweld tegenover het Securail-personeel" (55024046C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het geweld tegenover Securail-personeel" (55024279C)
- Ahmed Laaouej aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid van het spoorwegpersoneel en het statuut van Securail" (55024756C)

**Mobilitéé) sur "Les délits dans les trains, le rôle et l'accessibilité de Securail" (55024985C)**

**- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilitéé) over "De misdrijven op de trein, de rol en de bereikbaarheid van Securail" (55024985C)**

**05.01 Tomas Roggeman (N-VA):** À la suite de la libéralisation du paysage ferroviaire, des entreprises ferroviaires tierces peuvent offrir des services de transport de personnes sur nos lignes. Quelles sont les implications de cette situation sur le plan du maintien de la sécurité? Quel est le cadre légal actuel? Quelles seraient les compétences des services de sécurité privés aux alentours des gares? Quelle est la vision du ministre à cet égard?

Compte tenu du caractère régulier des incidents de sécurité, la question d'une éventuelle extension des compétences du personnel de Securail se pose. Qu'en pense le ministre? Comment pouvons-nous encore mieux encadrer les agents de Securail et les protéger contre tout acte malveillant? Comment les faits avec violence sont-ils enregistrés? Comment le nombre de signalements évolue-t-il? Combien de signalements n'ont-ils pas été enregistrés pour cause de vices de forme ou de procédure? Comment le ministre affinera-t-il le suivi des actes d'agression? Qui se porte partie civile en cas de délits de violence envers le personnel de Securail?

**05.02 Frank Troosters (VB):** *Le 18 septembre 2020, la CEO de la SNCB s'est une nouvelle fois indignée des actes d'agression dont est victime le personnel de la SNCB.*

*Depuis lors, à combien de reprises des auteurs de faits d'agression contre le personnel de Securail et contre les accompagnateurs de train ont-ils effectivement fait l'objet de poursuites judiciaires? Dans combien de cas ces poursuites ont-elles conduit à une condamnation?*

**05.03 Ahmed Laaouej (PS):** Les agressions contre les cheminots ont augmenté de 40 % en deux ans. Vous avez chargé le Conseil consultatif sur la sécurité privée d'examiner les lois régissant le cadre d'intervention des agents de Securail, la répartition des tâches avec la police, leurs moyens de défense et leurs uniformes, y compris la question des badges.

Ces agents sont confrontés quotidiennement à des comportements violents ou agressifs et même à la provocation de bandes violentes. Démunis pour préserver leur intégrité, les agents de Securail assument un sous-investissement de la Police des chemins de fer et un délai d'intervention trop long de la police. Qu'attendons-nous d'eux: de la prévention ou des interventions?

**05.01 Tomas Roggeman (N-VA):** Ten gevolge van het geliberaliseerd spoorlandschap kunnen derde spoorbedrijven diensten voor personenvervoer aanbieden op onze lijnen. Wat betekent dit voor de handhaving van de veiligheid? Wat is vandaag het wettelijke kader? Wat zouden de bevoegdheden zijn van privéveiligheidsdiensten in de stationsomgevingen? Wat is de visie ter zake van de minister?

Gezien de regelmaat van veiligheidsincidenten rijst de vraag naar een mogelijke uitbreiding van de bevoegdheden van de medewerkers van Securail. Wat vindt de minister daarvan? Hoe kunnen we de agenten van Securail nog beter omkaderen en hen beschermen tegen kwaadwillige acties? Hoe worden geweldsincidenten geregistreerd? Hoe evolueert het aantal meldingen? Hoeveel meldingen werden er niet geregistreerd op basis van vorm- of procedurefouten? Hoe wil de minister de opvolging van agressiedaden verder verfijnen? Wie stelt zich burgerlijke partij bij geweldsdelicten tegen medewerkers van Securail?

**05.02 Frank Troosters (VB):** *Op 18 september 2020 klaagde een verontwaardigde CEO van de NMBS nogmaals de agressie tegen NMBS-personeel aan.*

*Hoe vaak werden sindsdien plegers van agressiefeiten tegen Securail-personeel en tegen treinbegeleiders effectief gerechtelijk vervolgd? Hoe vaak leidde dit tot een veroordeling?*

**05.03 Ahmed Laaouej (PS):** Het aantal gevallen van agressie tegen het spoorwegpersoneel is in twee jaar tijd met 40 % gestegen. U hebt de Adviesraad voor private veiligheid gevraagd de wetgeving tot regeling van het interventiekader van de agenten van Securail, de taakverdeling met de politie, hun middelen om zich te verdedigen en hun uniformen, met inbegrip van de kwestie van de badges, tegen het licht te houden.

Die agenten worden dagelijks geconfronteerd met gewelddadig of agressief gedrag en zelfs met provocatie door gewelddadige bendes. De agenten van Securail beschikken over onvoldoende middelen om hun integriteit te verdedigen, maar moeten wel opdraaien voor de onderfinanciering van de Spoorwegpolitie en de te lange uitruktijd van de politie. Wat verwachten we van hen: preventie of

intervention?

Le cadre légal est-il assez clair? Ne faut-il pas préciser la situation administrative de ces agents et leur statut? Ces agents du service public doivent-ils être soumis au même régime qu'au gardiennage privé, alors que leurs missions sont très différentes?

Is het wettelijk kader duidelijk genoeg? Moeten de administratieve toestand van die agenten en hun statuut niet verduidelijkt worden? Moeten die ambtenaren onder dezelfde regeling vallen als de bewakingsagenten uit de privésector, ook al hebben ze heel andere taken?

Le Conseil consultatif sur la sécurité privée est-il en mesure d'apprécier la nature des missions de service public de Securail? Qu'en est-il des propositions de renforcer la Police des chemins de fer, de prévoir des patrouilles de trois agents, de renforcer leur formation, d'améliorer la collaboration internationale pour les trains transfrontaliers, de réviser l'arrêté royal sur les brigades canines?

Kan de Adviesraad voor private veiligheid de specificiteit van de opdrachten van openbare dienst van Securail terdege beoordelen? Hoe staat het met de voorstellen voor een versterking van de Spoorwegpolitie, voor patrouilles van drie agenten, voor een betere opleiding van de agenten, voor een nauwere internationale samenwerking voor grensoverschrijdende treinritten, en voor een herziening van het koninklijk besluit betreffende de hondenbrigades?

**05.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Le nombre d'actes d'agression commis dans des trains, tant vis-à-vis d'usagers qu'à l'égard de membres du personnel, est en forte hausse.

**05.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Het aantal gevallen van agressie op de trein, zowel tegenover gebruikers als tegenover personeel, neemt enorm toe.

La SNCB dispose-t-elle d'un plan de prévention? Il semble que début 2021, Securail disposait de 22 personnes en moins qu'en 2019, sur un total de 537 ETP. Comment le ministre explique-t-il ces chiffres? Combien de places vacantes recense-t-on? Cet organisme engage-t-il du personnel supplémentaire? Les agents de Securail doivent-ils compenser les absences à la Police des chemins de fer? Le ministre va-t-il s'entretenir avec Mme Verlinden à ce sujet? Comment voit-il le rôle de Securail à l'avenir? La SNCB pourrait-elle apposer dans les trains des autocollants indiquant un numéro d'urgence et faciliter l'accès à ce service par le biais de canaux d'information populaires?

Heeft de NMBS een preventieplan? Naar verluidt waren er bij Securail begin 2021 22 personeelleden minder aan de slag dan in 2019, op een totaal van 537 vte's. Hoe verklaart de minister dat? Hoeveel vacatures zijn er? Wordt er extra aangeworven? Moeten Securailagenten de afwezigheid van de Spoorwegpolitie opvangen? Zal de minister de minister van Binnenlandse Zaken daarover aanspreken? Hoe ziet de minister de rol van Securail in de toekomst? Kan de NMBS aan de treinwagons stickers ophangen met een noodnummer en de dienst makkelijker bereikbaar maken via populaire informatiekkanalen?

**05.05 Georges Gilkinet, ministre (en français):** La sécurité des voyageurs et du personnel ferroviaire est une priorité absolue et une condition indispensable pour convaincre de prendre le train.

**05.05 Minister Georges Gilkinet (Frans):** De veiligheid van de reizigers en van het spoorwegpersoneel is een topprioriteit en een conditio sine qua non, willen we de mensen ertoe aanzetten de trein te nemen.

*(En néerlandais)* La violence ne peut jamais être tolérée et certainement pas à l'égard des personnes qui exercent une fonction publique. Les accompagnateurs de train ou les collaborateurs de Securail méritent notre respect. En application des articles 156 et 155bis de la loi de 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, la SNCB a pour mission d'assurer la sécurité dans les installations comme les gares et les trains. D'autres opérateurs peuvent toutefois également prendre contact avec la SNCB, afin que Securail puisse garantir la sécurité dans leurs

*(Nederlands)* Geweld kan nooit worden gedoogd en al helemaal niet tegen mensen in een publieke functie. Treinbegeleiders of Securailmedewerkers verdienen ons respect. In toepassing van artikelen 156 en 155bis van de wet van 1991 over de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven heeft de NMBS als opdracht om de veiligheid te verzekeren in installaties als stations en treinen. Andere operatoren kunnen echter ook contact opnemen met de NMBS, zodat Securail de beveiliging in hun treinen kan garanderen. Dat is bijvoorbeeld het geval voor Eurostar. Diezelfde

trains. C'est le cas, par exemple, pour Eurostar. Ces mêmes opérateurs peuvent légalement veiller par leurs propres moyens à la sécurisation de leurs trains.

Pour que les services de sécurité d'autres entreprises ferroviaires puissent être dotés des mêmes compétences que Securail, la loi du 2 octobre 2017 doit toutefois être modifiée parce qu'à l'heure actuelle, seul Securail est habilité à sécuriser les gares et les quais.

Securail dispose d'une expertise spécifique dans le domaine de la sécurisation du secteur ferroviaire. C'est pourquoi ce service doit être maintenu.

*(En français)* J'ai demandé au Conseil consultatif de la sécurité privée d'analyser l'adéquation de la répartition des tâches entre la police et les agents de sécurité privée ainsi que la législation sur le cadre de fonctionnement des agents Securail, leur défense et leurs uniformes. J'attends son avis avant de prendre toute décision sur une extension des pouvoirs des agents de sécurité.

Je travaille avec la ministre de l'Intérieur à une révision de la circulaire visant à assurer une répartition claire des tâches entre la police locale et la police ferroviaire pour la sécurité des gares et des trains.

*(En néerlandais)* Je suis ouvert à la modification de certaines compétences dans le paysage ferroviaire. Par exemple, il conviendrait de mieux prendre en compte l'évolution architecturale des gares et de définir un périmètre précis autour de la gare pour les compétences attribuées à Securail. Les bus de remplacement ne figurent pas non plus explicitement dans la législation existante.

Securail relève également de la compétence de la ministre l'Intérieur, Mme Verlinden, et c'est pourquoi j'ai chargé mon cabinet de rencontrer ses services et la SNCB au sujet des améliorations qui pourraient être apportées. Les représentants de Securail m'ont fait savoir que les voyageurs ne sont pas suffisamment informés des compétences spéciales dont les agents disposent. À cet égard, je salue la récente campagne "Respect mutuel" lancée par la ministre Verlinden. J'ai demandé à la SNCB de préparer une campagne destinée à informer le public de ses droits et obligations dans le cadre de la loi sur la Police des chemins de fer.

La loi réglementant la sécurité privée et particulière prévoit les situations dans lesquelles les agents de sécurité sont autorisés à exclure des voyageurs du

operatoren kunnen wettelijk ook met eigen middelen zorgen voor de beveiliging op hun treinen.

Opdat de veiligheidsdiensten van andere spoorwegondernemingen dezelfde bevoegdheden als Securail zouden krijgen, zal de wet van 2 oktober 2017 echter moeten worden gewijzigd, want nu is enkel Securail gemachtigd om stations en perrons te beveiligen.

Securail beschikt over specifieke deskundigheid op het gebied van de beveiliging van de spoorsector. Daarom moet deze dienst worden gehandhaafd.

*(Frans)* Ik heb de Adviesraad voor private veiligheid gevraagd na te gaan of de taakverdeling tussen de politie en de private veiligheidsagenten wel adequaat is, en de wetgeving met betrekking tot het werkingskader van de Securailagenten, hun verdedigingsmiddelen en hun uniformen tegen het licht te houden. Ik wacht nu dat advies af voor ik beslis over een uitbreiding van de bevoegdheden van de veiligheidsagenten.

Ik werk samen met de minister van Binnenlandse Zaken aan een herziening van de omzendbrief met het oog gericht op een duidelijke taakverdeling tussen de lokale politie en de Spoorwegpolitie wat de veiligheid in de stations en in de treinen betreft.

*(Nederlands)* Ik sta open voor de aanpassing van bepaalde bevoegdheden in het spoorlandschap. Zo zou meer rekening moeten worden gehouden met de bouwkundige evolutie van de stations, met een duidelijke perimeter rond het station voor de bevoegdheden van Securail. Ook de vervangbussen zijn niet uitdrukkelijk opgenomen in de huidige wetgeving.

Securail valt mee onder de bevoegdheid van minister Verlinden van Binnenlandse Zaken en daarom heb ik mijn kabinet gelast om te vergaderen met haar diensten en de NMBS over mogelijke verbeteringen. Vertegenwoordigers van Securail zeggen me dat het publiek onvoldoende kennis heeft over hun bijzondere bevoegdheden. In dat opzicht ben ik blij met de recente campagne van minister Verlinden over wederzijds respect. Ik heb de NMBS gevraagd om een campagne voor te bereiden die het publiek moet informeren over de rechten en plichten van de reizigers in het kader van de wet op de Spoorwegpolitie.

De wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheid bepaalt de gevallen waarin reizigers door veiligheidsagenten uit de trein mogen worden gezet.

train. Les voyageurs ont le droit de porter plainte à ce sujet. La SNCB offre une aide juridique à son personnel en cas de plainte, sauf si la faute est totalement injustifiée.

En principe, l'équipement des agents Securail est renouvelé périodiquement et certains équipements doivent répondre aux conditions énoncées dans la loi réglementant la sécurité privée et particulière. Le choix des nouveaux modèles d'équipements fait l'objet de discussions au sein des comités pour la prévention et la protection au travail et ils sont également testés sur le terrain par un panel d'agents. Je pense notamment aux gilets pare-balles.

*(En français)* Une réorganisation de Securail est en cours depuis juillet 2021. On prévoit notamment l'engagement de 25 agents supplémentaires. La SNCB et l'État fédéral concluront prochainement un contrat définissant les missions de service public de la SNCB pour les dix prochaines années; une partie des discussions porte sur les missions de sécurité exercées par Securail.

*(En néerlandais)* La SNCB souhaite améliorer son encadrement et ses formations internes en vue d'améliorer la qualité et l'efficacité et de faire baisser les agressions et les incapacités de travail. Par ailleurs, la SNCB souhaite aborder avec le SPF Intérieur la question de l'harmonisation des formations externes obligatoires.

Je n'ai pas connaissance de revendications particulières concernant d'éventuelles primes accordées au personnel.

Tous les collaborateurs de la SNCB, y compris les agents de Securail, qui sont victimes d'agressions verbales ou physiques, peuvent le signaler à l'aide d'un formulaire "postagression", disponible sous forme numérique sur les smartphones et qui sert de base aux statistiques officielles de la SNCB. Les notifications d'agressions sont réparties en différentes catégories: insultes, menaces, agression verbale, violence légère et coups et blessures. Depuis que le formulaire postagression est disponible sous forme numérique depuis avril 2019, le nombre de notifications par des agents de Securail a sensiblement augmenté. Une comparaison sur une période de cinq ans risquerait dès lors de donner une image biaisée de la situation.

Chaque signalement est pris en compte, mais seuls les auteurs d'agression pour lesquelles une plainte est déposée à la police peuvent faire l'objet de

Reizigers hebben het recht om daartegen een klacht in te dienen. De NMBS biedt rechtsbijstand aan haar personeel bij een klacht, tenzij de fout totaal niet verantwoord is.

Normaal wordt de uitrusting van de Securailagenten periodiek vernieuwd en bepaalde uitrusting moet beantwoorden aan de voorwaarden van de wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheid. De keuze voor nieuwe uitrustingsmodellen wordt besproken binnen de comités voor preventie en bescherming op het werk, met ook tests op het terrein door een panel van agenten. Ik denk dan bijvoorbeeld aan kogelvrij vesten.

*(Frans)* Sinds juli 2021 is er een reorganisatie van Securail aan de gang. Er zullen 25 bijkomende agenten in dienst worden genomen. De NMBS en de federale Staat zullen binnenkort een overeenkomst sluiten waarin de opdrachten van openbare dienstverlening van de NMBS voor de komende tien jaar zullen worden vastgelegd; een deel van de discussies heeft betrekking op de veiligheidsopdrachten van Securail.

*(Nederlands)* De NMBS wil haar omkadering en interne opleidingen opvoeren met het oog op meer kwaliteit en efficiëntie en minder agressie en werkonbekwaamheid. De NMBS wil bovendien de afstemming van de verplichte externe opleidingen aankaarten bij Binnenlandse Zaken.

Ik heb geen weet van bijzondere verzoeken over eventuele premies voor het personeel.

Alle NMBS-medewerkers, ook Securailagenten, die het slachtoffer zijn van verbale of fysieke agressie, kunnen dat melden via een zogenaamd postagressieformulier, dat digitaal beschikbaar is op de smartphones en die als basis dient voor de officiële cijfers van de NMBS. De agressiemeldingen worden onderverdeeld in: beledigingen, bedreigingen, verbale agressie, lichte geweldpleging en slagen en verwondingen. Sinds het postagressieformulier in april 2019 digitaal beschikbaar is, is het aantal meldingen door Securailagenten duidelijk gestegen. Een vergelijking over een periode van vijf jaar dreigt dan ook een vertekend beeld op te leveren.

Met elke melding wordt rekening gehouden, maar alleen de agressiegevallen waarvoor een klacht wordt ingediend bij de politie, kunnen worden

poursuites. Ils ne sont toutefois pas toujours poursuivis. Tout dépend souvent de la gravité de l'agression et des conséquences physiques ou psychologiques qu'elle entraîne. Le suivi interne des agressions commises envers des agents de Securail est optimal. Au moins une des sociétés, HR Rail ou la SNCB elle-même, se porte toujours partie civile.

La SNCB ne souhaite pas encore communiquer les chiffres demandés par M. Troosters. Ils seront d'abord abordés au sein des organes paritaires.

**05.06 Tomas Roggeman (N-VA):** Il me semble opportun de se pencher également sur l'étendue des pouvoirs des agents eux-mêmes, car dans la pratique, ils ont peur des plaintes et des sanctions et hésitent à intervenir effectivement. Pour ces personnes également, la sécurité juridique est importante.

**05.07 Frank Troosters (VB):** Il est regrettable que la SNCB ne veuille pas fournir les chiffres que j'ai demandés et dès lors que je ne puisse pas, en ma qualité de député, exercer pleinement ma fonction de contrôle.

**05.08 Ahmed Laaouej (PS):** Vous attendez les conclusions du Conseil consultatif et un signal de la ministre de l'Intérieur mais il y a urgence et en tant que ministre de tutelle, il faudrait veiller à un retour le plus rapide possible. Ces agents sont soumis à des situations qui requièrent plutôt une intervention policière, mais doivent souvent y faire face seuls et sans moyens. Ce ne sont pas des policiers mais on peut envisager d'adapter leur statut pour leur donner plus de latitude et surtout pour les protéger.

**05.09 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Nous devons également nous interroger sur les causes de toute cette agression. Le démantèlement de l'emploi au cours des dernières années joue certainement aussi un rôle. C'est une bonne chose d'opter pour la prévention, mais encore faut-il aussi veiller à pouvoir mobiliser suffisamment de ressources humaines.

*L'incident est clos.*

#### **06 Questions jointes de**

- Anja Vanrobaeys à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incident survenu sur la ligne 82" (55023879C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM

vervolgd. Dat gebeurt echter nog niet altijd. Het hangt veelal samen met de ernst van de agressie en de lichamelijke of psychische gevolgen ervan. De interne opvolging van agressie jegens Securailagenten gebeurt optimaal. Minimaal stelt zich steeds één maatschappij, HR Rail of de NMBS zelf, burgerlijke partij.

De NMBS wil de cijfers die de heer Troosters vraagt, nog niet communiceren. Ze worden eerst nog besproken binnen de paritaire organen.

**05.06 Tomas Roggeman (N-VA):** Het lijkt me opportuun om ook te kijken naar de reikwijdte van de bevoegdheden van de medewerkers zelf, want op het terrein is men bang voor klachten en sancties, met als gevolg dat mensen zich inhouden om effectief in te grijpen. Ook voor die mensen is rechtszekerheid belangrijk.

**05.07 Frank Troosters (VB):** Ik betreur dat de NMBS de door mij gevraagde cijfers niet wil geven, waardoor ik als parlamentslid mijn controlefunctie niet volledig kan uitvoeren.

**05.08 Ahmed Laaouej (PS):** U wacht de conclusies van de Adviesraad voor private veiligheid en een signaal van de minister van Binnenlandse Zaken af, maar er moeten dringend maatregelen getroffen worden, en u als voogdijminister moet erop toezien dat er zo snel mogelijk antwoorden geboden worden. Deze agenten krijgen te maken met situaties waarin er eerder een politie-interventie noodzakelijk zou zijn, maar vaak staan ze er alleen voor en hebben ze de middelen en de mogelijkheden niet om adequaat te interveniëren. Het zijn geen politieagenten, maar men zou hun statuut kunnen aanpassen zodat ze meer armslag krijgen en vooral beter beschermd zouden zijn.

**05.09 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** We moeten ook analyseren vanwaar al die agressie komt. Daarnaast speelt de afbouw van de tewerkstelling in de afgelopen jaren zeker een rol. Het is goed dat men werk maakt van preventie, maar men moet ook ervoor zorgen dat er voldoende mensen kunnen worden ingezet.

*Het incident is gesloten.*

#### **06 Samengevoegde vragen van**

- Anja Vanrobaeys aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het incident op lijn 82" (55023879C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM

**Mobilitéé) sur "Les mesures contre le coronavirus et le taux d'occupation des trains" (55023884C)**

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'incident survenu avec un train emprunté par des étudiants entre Burst et Alost" (55023901C)

**Mobiliteit) over "De coronamaatregelen en de bezettingsgraad van de treinen" (55023884C)**

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het incident met een scholientrein tussen Burst en Aalst" (55023901C)

**06.01 Anja Vanrobaeys** (Vooruit): Le 10 janvier 2022, la ligne 82 entre Burst et Alost n'avait manifestement été préparée ni à la fin des vacances de Noël ni à la fin de l'enseignement à distance. À mi-parcours, il est apparu que le nombre de voyageurs était trop élevé. Seuls deux wagons sur les quatre habituels circulaient. Pourtant, la SNCB avait annoncé durant les vacances que les trains rouleraient à pleine capacité. Selon le porte-parole de la SNCB, les voyageurs ont dû débarquer, un train étant complet lorsque 100 % des places assises sont occupées. S'agit-il d'une nouvelle règle de lutte contre le coronavirus édictée par la SNCB? Quand a-t-elle communiqué à ce sujet, puisque personne ne semblait connaître cette règle?

**06.01 Anja Vanrobaeys** (Vooruit): Op 10 januari 2022 was lijn 82 tussen Burst en Aalst duidelijk niet voorzien op het einde van de kerstvakantie, noch op het einde van het afstandsonderwijs. Halverwege het traject bleken er te veel reizigers op de trein te zijn. Er reden maar twee wagons in plaats van de gebruikelijke vier. Nochtans had de NMBS tijdens de vakantie aangekondigd dat men op volle capaciteit zou rijden. Volgens de woordvoerder van de NMBS moesten de reizigers afstappen, vermits een trein volzet is als 100 % van de zitplaatsen in gebruik zijn. Is dit een nieuwe coronaregel van de NMBS? Wanneer werd daarover gecommuniceerd, want niemand leek die regel te kennen?

Des mesures complémentaires seront-elles prises afin d'éviter que des personnes soient obligées de débarquer en cours de trajet?

Komen er bijkomende maatregelen om te vermijden dat mensen in de loop van de rit moeten afstappen?

Quels sont les plans prévus pour cette ligne dans le futur?

Wat zijn de toekomstplannen van dit traject?

**06.02 Tomas Roggeman** (N-VA): Le 10 janvier, des dizaines d'étudiants qui se trouvaient dans le train entre Burst et Alost ont dû descendre à la gare d'Erpe-Mere, parce que la sécurité n'était plus assurée, selon la SNCB. Des dizaines de voyageurs ont ensuite dû attendre, dans le froid, un bus remplaçant leur train.

**06.02 Tomas Roggeman** (N-VA): Op 10 januari dienden tientallen scholieren op de trein tussen Burst en Aalst ter hoogte van het station Erpe-Mere af te stappen, omdat de situatie volgens de NMBS te onveilig was geworden. Tientallen reizigers dienden achteraf in de kou te wachten op een vervangbus.

Pourquoi le train n'était-il pas composé de ses quatre wagons habituels? La SNCB n'était-elle pas préparée à la reprise des cours dans les écoles? Depuis quand la SNCB applique-t-elle la règle de la jauge des 100 % d'occupation des places assises? L'avis du GEMS a-t-il été modifié entre-temps? Combien d'incidents de ce type se sont-ils produits depuis le 13 mars 2020? Pourquoi la SNCB ne prévoit-elle pas un contrôle de foule préalable?

Waarom bestond de trein niet uit de normale vier rijtuigen? Was de NMBS niet voorbereid op de hervatting van het onderwijs? Sinds wanneer hanteert de NMBS de grens van 100 % van de zitplaatscapaciteit als norm? Is er intussen een aanpassing geweest van het advies van de GEMS? Hoeveel voorvallen van die aard hebben zich sinds 13 maart 2020 voorgedaan? Waarom hanteert de NMBS geen voorafgaande crowdcontrol?

**06.03 Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): La SNCB ignorait-elle que l'année scolaire recommençait le 10 janvier? Pourquoi seules deux voitures étaient-elles disponibles ce jour-là sur cette ligne? Existe-t-il une règle officielle selon laquelle le train est complet dès que toutes les places assises sont occupées et en vertu de laquelle des passagers doivent quitter le train lorsque le cas se présente?

**06.03 Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Was de NMBS niet op de hoogte dat het schooljaar opnieuw begon op 10 januari? Waarom waren er slechts twee wagons beschikbaar die dag? Is het een officiële regel dat eens alle zitplaatsen bezet zijn, de trein volzet is en er dan passagiers de trein moeten verlaten?

*Les utilisateurs de la nouvelle version de l'appli SNCB peuvent vérifier le niveau d'occupation d'un train. Quelle indication l'appli mentionnait-elle pour ce train entre Burst et Alost?*

*Wie de nieuwste versie van de NMBS-app gebruikt kan checken hoe vol de trein is. Wat gaf de NMBS-app aan voor die trein tussen Burst en Aalst?*

**06.04 Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): Je me joins aux excuses qu'a présentées la SNCB pour le désagrément subi. Le train roulait avec une composition réduite et l'accompagnateur de train a pris une décision après avoir évalué au mieux la situation. Le chef de bord avait estimé correctement au cours de la préparation du train que la capacité serait insuffisante et a tout mis en œuvre pour mettre en place un bus de remplacement qui a pu compenser la composition réduite. C'est le chef de bord qui juge si le train peut partir en toute sécurité. Un groupe d'écoliers est malheureusement resté bloqué sur le quai.

**06.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Ik sluit mij aan bij de verontschuldiging van de NMBS voor het geleden ongemak. De trein reed met verminderde samenstelling en de treinbegeleider heeft naar best inschattingsvermogen een beslissing genomen. De boordchef had bij het klaarmaken van de trein correct ingeschat dat de capaciteit onvoldoende zou zijn en heeft alles in het werk gesteld om een vervangbus in te leggen die de verminderde samenstelling kon compenseren. De boordchef beoordeelt of de trein veilig kan vertrekken. Een groep scholieren strandde helaas terug op het perron.

À l'heure actuelle, il est préférable d'éviter d'embarquer dans un train bondé, et ce pour des raisons sanitaires. La SNCB recommande dans ce contexte de ne pas monter dans un train qui est déjà bien rempli et de prendre le train suivant. À cette fin, la SNCB a ajouté sur son application la possibilité de consulter le taux d'occupation prévu d'un train.

Een overvolle trein is op dit moment best te vermijden vanuit gezondheidsoverwegingen. De NMBS raadt in de huidige context aan om niet in een trein te stappen waarin al veel volk aanwezig is en om dan een volgende trein te nemen. Daartoe werd op de NMBS-app de mogelijkheid toegevoegd om de voorspelde bezettingsgraad van een trein te consulteren.

Au cours de la semaine précédant Noël, seuls 2,46 % des trains présentaient un taux d'occupation supérieur à 80 %. La SNCB procède à des comptages de voyageurs pour éviter toute suroccupation des trains. De plus amples détails sur la manière dont elle informe ses clients pour éviter des situations de saturation sont disponibles sur son site internet.

In de week voor Kerstmis had slechts 2,46 % van de treinen een bezettingsgraad van meer dan 80 %. De NMBS voert reizigerstellingen uit om overbezetting van de treinen te vermijden. Meer details over hoe zij haar klanten informeert om drukke situaties te vermijden, zijn beschikbaar op haar website.

J'espère pouvoir affirmer que cet incident est une exception qui confirme la règle.

Ik hoop te kunnen zeggen dat het incident de regel bevestigt.

**06.05 Anja Vanrobaeys** (Vooruit): L'horaire de ce train est basé sur les heures de cours et c'est le dernier train du matin en direction d'Alost, après quoi il retourne à Burst. Il n'est donc pas évident d'embarquer sur un train suivant. J'espère que les quatre voitures seront maintenues. Il n'y aura pas de nouveaux arrêts, bien que cela soit prévu dans le plan de mobilité à la négociation duquel la SNCB a participé, et les horaires du train ne sont pas non plus adaptés aux horaires des personnes qui travaillent en équipes. Si l'on veut exploiter au maximum le potentiel de cette ligne, il faut cesser cette politique de va-et-vient.

**06.05 Anja Vanrobaeys** (Vooruit): Die trein is afgestemd op de schooluren en is 's ochtends de laatste richting Aalst, waarna hij terugrijdt naar Burst. Zomaar op een volgende trein stappen is dus niet vanzelfsprekend. Ik hoop dat men die vier wagons aanhoudt. Er komen geen haltes bij, hoewel dit opgenomen is in het mobiliteitsplan dat de NMBS mee heeft onderhandeld, terwijl de treinen ook niet afgestemd zijn op de werkuren van mensen in ploegendienst. Als men het potentieel van die lijn ten volle willen benutten, dan moet men stoppen met dit stop-and-gobeleid.

**06.06 Tomas Roggeman** (N-VA): C'est un peu facile de dire que les voyageurs n'ont qu'à trouver une autre solution. Si la SNCB ne prévoit pas la

**06.06 Tomas Roggeman** (N-VA): Het is flauw om te zeggen dat de reizigers dan maar een andere oplossing moeten zoeken. Als de NMBS niet in de

capacité nécessaire sur ses trajets, le problème se reproduira. Quelque 2,46 % des trains sont surencombrés mais cela a également un impact sur une proportion plus grande de voyageurs.

**06.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Il convient de prévoir suffisamment de places dans les trains! L'appli ne fournit pas toujours des informations correctes. Nous demandons depuis longtemps la suppression de la première classe. Pourquoi l'accompagnateur n'a-t-il pas autorisé les voyageurs à prendre place en première classe dans ce cas précis?

*L'incident est clos.*

**07 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'électrification de la ligne 15" (55023897C)**

**07.01 Frank Troosters (VB):** La fin des travaux d'électrification sur la ligne ferroviaire 15 entre Hasselt et Mol est prévue en 2022. Où en est-on dans ce chantier?

**07.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** Les travaux d'électrification sur la ligne 15 elle-même se déroulent comme prévu. L'entrepreneur est en train d'installer les piliers de caténaire dans certaines zones et procède à l'installation de la caténaire. Les travaux de traction sous les gares et le poste de sectionnement sont également en cours. L'objectif est de mettre cette ligne en service fin 2022, même si ce calendrier est ambitieux compte tenu du fait qu'il a fallu rehausser et rénover certains ponts.

Selon les estimations actuelles, le budget prévu pour ce projet devrait suffire.

*L'incident est clos.*

**08 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote relatif à un opérateur ferroviaire externe" (55023904C)**

**08.01 Frank Troosters (VB):** Dans la note de formation du gouvernement actuel, il était stipulé que la SNCB avait été désignée comme opérateur unique pour le transport ferroviaire des passagers pour une période de dix ans. Parallèlement serait mis en œuvre, en Flandre et en Wallonie, un projet pilote prévoyant qu'un seul opérateur pourrait être désigné, par voie d'appel d'offres, pour le réseau principal secondaire en lien avec la demande. Qu'en est-il?

nodige capaciteit voorziet op haar trajecten, is het een kwestie van tijd voor dit probleem zich opnieuw zal voordoen. Van de treinen zit 2,46 % boven zijn capaciteit, maar dit heeft impact op een veel groter aandeel van de reizigers.

**06.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Er moet toch voldoende plaats zijn in de trein! De app geeft niet altijd correcte informatie. Wij vragen reeds lang om eerste klas af te schaffen. Waarom heeft men in dit concrete geval de mensen niet in eerste klasse laten plaatsnemen?

*Het incident is gesloten.*

**07 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De elektrificatie van spoorlijn 15" (55023897C)**

**07.01 Frank Troosters (VB):** Het einde van de elektrificatiewerken op spoorlijn 15 tussen Hasselt en Mol is gepland in 2022. Wat is de stand van zaken?

**07.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** De elektrificatiewerken op lijn 15 zelf verlopen volgens plan. De aannemer plaatst momenteel bovenleidingpalen in bepaalde zones en doet de afrol van de bovenleiding. Ook de werken voor de tractie onder de stations en de sectioneerpost lopen. Men wil deze lijn eind 2022 in gebruik nemen, al is dat wel een ambitieuze timing omdat men bijkomend sommige bruggen heeft moeten verhogen en vernieuwen.

Volgens de huidige schatting volstaat het geplande budget voor dit project.

*Het incident is gesloten.*

**08 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het pilootproject over een externe spooroperator" (55023904C)**

**08.01 Frank Troosters (VB):** In de formatienota van de huidige regering stond dat het uniek operatorschap voor het personenvervoer via het spoor voor tien jaar werd toegewezen aan de NMBS. Parallel hieraan zou zowel in Vlaanderen als in Wallonië een proefproject worden opgezet waarbij via een tender één operator kan worden aangewezen voor het vraaggestuurd kernaanvullend net. Hoe staat het daarmee?

**08.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): En ce qui concerne la désignation de la SNCB comme opérateur pour dix ans, les premières démarches ont été accomplies fin 2021 avec la publication de l'intention d'attribution directe au Journal officiel de l'UE. Les négociations sont en cours.

Le projet pilote "opérateur ferroviaire externe" requiert des efforts soutenus de préparation ainsi qu'une mise à jour du cadre législatif belge en concertation avec le niveau de pouvoir régional, qui doit d'abord nous fournir une vue d'ensemble précise. En outre, des expériences menées à l'étranger peuvent être utiles.

**08.03** **Frank Troosters** (VB): Comme une telle ouverture nécessite une importante préparation, il convient de s'atteler à ces travaux préparatoires de toute urgence. Entre-temps, un projet analogue a vu le jour avec le lancement par la compagnie Arriva du train des trois pays reliant Aix-la-Chapelle, Maastricht et Liège.

*L'incident est clos.*

#### **09** Questions jointes de

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Le respect de la législation linguistique par la SNCB" (55023913C)
- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "L'emploi des langues pour les annonces de la SNCB" (55024115C)

**09.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): Selon la Commission permanente de Contrôle linguistique (CPCL), la politique des annonces vocales de la SNCB dans les gares de Bruxelles ne respecte pas la législation linguistique. Nos sociétés ferroviaires, y compris Infrabel, opèrent d'ailleurs depuis plus de vingt ans sans cadre linguistique, alors même qu'il s'agit d'une obligation légale.

La SNCB va-t-elle mettre sa stratégie d'annonces vocales en conformité avec la loi? Pourquoi les chemins de fer n'ont-ils toujours pas de cadre linguistique?

**09.02** **Frank Troosters** (VB): *Le 10 décembre 2021, la section néerlandaise de la CPCL a examiné des plaintes relatives à des annonces bilingues qui ont été faites lors de l'arrivée d'un train dans la gare de Courtrai. Dans son avis, la CPCL affirme qu'il n'est permis d'utiliser d'autres langues que celle de la région concernée que dans certaines gares mais non dans les trains.*

*La SNCB va-t-elle respecter ce verdict? Qu'en est-il*

**08.02** **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Wat het tienjarig operatorschap voor de NMBS betreft, zijn eind 2021 de eerste stappen gezet met de publicatie van de intentie tot directe toekenning in het Publicatieblad van de EU. De onderhandelingen lopen.

Het proefproject 'externe spooroperator' vereist een intensieve voorbereiding en een actualisering van het Belgische wetgevende kader in overleg met het regionale bestuursniveau, die ons eerst een precies beeld moeten geven. Daarnaast zijn mogelijk ervaringen in het buitenland nuttig.

**08.03** **Frank Troosters** (VB): Aangezien een dergelijke openstelling een intensieve voorbereiding vraagt, moet daar ook dringend werk van worden gemaakt. Inmiddels bestaat er eigenlijk al een dergelijk project met de drielandentrein Aken-Maastricht-Luik die wordt ingelegd door Arriva.

*Het incident is gesloten.*

#### **09** Samengevoegde vragen van

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De naleving van de taalwetgeving door de NMBS" (55023913C)
- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "Het taalgebruik in de aankondigingen van de NMBS" (55024115C)

**09.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): Volgens de Vaste Commissie voor Taaltoezicht (VCT) voldoet het omroepbeleid van de NMBS in de Brusselse stations niet aan de taalwetgeving. Onze spoorbedrijven, met inbegrip van Infrabel, opereren overigens al meer dan twintig jaar zonder taalkader, hoewel dat wettelijk verplicht is.

Zal de NMBS haar omroepbeleid conformeren aan de wet? Waarom is er nog geen taalkader voor de spoorwegen?

**09.02** **Frank Troosters** (VB): *Op 10 december 2021 onderzocht de Vaste Commissie voor Taaltoezicht (VCT) in haar Nederlandse afdeling klachten over tweetalige aankondigingen bij aankomst van de trein in het station van Kortrijk. In haar advies stelt de VCT dat andere talen dan de taal van het gebied enkel mogen worden gebruikt in welbepaalde stations, maar niet in de treinen zelf.*

*Zal de NMBS zich schikken naar dit verdict? Hoe*

*de la mise en place des cadres linguistiques requis? Quelles mesures le ministre va-t-il prendre pour faire respecter la législation sur l'emploi des langues?*

**09.03** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): En tant qu'entreprise publique, la SNCB est soumise à la législation du 18 juillet 1966 sur l'emploi des langues en matière administrative. Les avis de la CPCL autorisent certaines dérogations. La réglementation actuelle n'est pas suffisamment orientée client. À Courtrai, par exemple, la SNCB souhaite pouvoir informer tous ses clients, néerlandophones comme francophones, qui voyagent vers Lille de la composition du train. La SNCB et moi-même regrettons dès lors cette interprétation stricte de la CPCL. Si nous voulons que le train occupe une place centrale dans notre modèle de transport, il doit être possible de le faire en adoptant une approche plus flexible et plus orientée client. Le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires nous soutient dans ce sens. Cela s'inscrirait également dans l'évolution vers la mise en place d'un marché libéralisé qui garantit des conditions de concurrence équitables. J'examinerai avec la SNCB ce qu'il est possible de mettre en œuvre à cet égard.

**09.04** **Tomas Roggeman** (N-VA): La loi c'est la loi, point final! De toute évidence, le ministre accepte qu'une entreprise publique autonome n'applique pas la loi. En tant que ministre de tutelle, vous devriez justement inciter la SNCB à s'y conformer, au lieu de donner raison à l'entreprise.

*L'incident est clos.*

**10** **Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux en gare de Hasselt" (55023917C)**

**10.01** **Wouter Raskin** (N-VA): En février 2020, la deuxième phase des travaux de rénovation de la gare de Hasselt a commencé. Ces travaux devraient durer jusqu'à fin 2024 et portent sur le rehaussement et la rénovation des quais et l'installation d'ascenseurs et de nouveaux escalators.

Quel est l'état d'avancement de ces travaux? Quelle était l'estimation initiale et sera-t-elle suffisante? Où en est le rehaussement des quais de quatre autres gares limbourgeoises?

**10.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Le projet progresse selon le calendrier prévu. En décembre 2021, les quais 4 et 5 ont été mis en service. En avril commenceront les travaux aux

*staat het met de opstelling van de verplichte taalkaders? Wat zal de minister doen opdat de taalwetgeving zou worden nageleefd?*

**09.03** **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Als overheidsbedrijf is de NMBS onderworpen aan de wetgeving van 18 juli 1966 over het gebruik van de talen in administratieve aangelegenheden. Het advies van het VCT laat enkele afwijkingen toe. De huidige regelgeving is daarbij niet klantgericht genoeg. In Kortrijk, bijvoorbeeld, wil de NMBS zowel haar Nederlandstalige als haar Franstalige klanten die doorreizen naar Rijsel op de trein kunnen informeren over de samenstelling van de trein. De NMBS en ik betreuren dan ook die strikte interpretatie van het VCT. Als we de trein een centrale plaats in ons vervoersmodel willen geven, moet dat soepeler en meer klantgericht kunnen en het Raadgevend Comité van de Treinreizigers volgt ons daarin. Dit zou ook passen in de evolutie naar het functioneren in een geliberaliseerde markt, met een gelijk speelveld. Ik zal met de NMBS bekijken wat we ter zake kunnen doen.

**09.04** **Tomas Roggeman** (N-VA): De wet is de wet, punt! De minister gaat er blijkbaar mee akkoord dat een autonoom overheidsbedrijf de wet niet toepast. Als voogdijminister zou de minister de NMBS net daartoe moeten aansporen in plaats van het bedrijf gelijk te geven.

*Het incident is gesloten.*

**10** **Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan het station van Hasselt" (55023917C)**

**10.01** **Wouter Raskin** (N-VA): In februari 2020 begon de tweede fase van de renovatiewerken aan het station van Hasselt. Die werken zouden duren tot eind 2024 en betreffen de verhoging en renovatie van de perrons en de plaatsing van liften en nieuwe roltrappen.

Wat is de stand van zaken? Wat was de oorspronkelijke raming en zal die volstaan? Hoe staat het met de verhoging van de perrons in vier andere Limburgse stations?

**10.02** **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Het project zit op schema. In december 2021 werden perrons 4 en 5 in dienst genomen. In april starten de werken aan perrons 8 en 9, die in februari 2023

quais 8 et 9, qui seront disponibles en février 2023. La date de fin des travaux est fin 2024.

Le budget initial prévu pour ce projet de rénovation était de 19,2 millions d'euros à charge de la SNCB et d'Infrabel, et il est maintenu.

Les rehaussements des quais réalisés à Saint-Trond, Alken et Kiewit sont quasiment terminés. Les nouveaux quais sont accessibles; il n'y a qu'à Kiewit où une partie n'est pas encore en service: des travaux de finition y sont en cours. La finalisation des trois projets est prévue pour fin février 2022. À Diepenbeek, les travaux de rehaussement des quais sont en cours et seront terminés au second semestre 2023.

*L'incident est clos.*

**11 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La façon de redistribuer les moyens issus du Plan Boost" (55023914C)**

**11.01 Tomas Roggeman (N-VA):** L'an dernier, le ministre a amplement communiqué sur son Plan Boost, qui comprend 250 millions d'euros supplémentaires en investissements ferroviaires. Comment cette enveloppe sera-t-elle dépensée?

**11.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** La répartition s'articule autour de trois axes: la sécurisation et la modernisation du réseau; l'accueil, l'accessibilité et l'intermodalité; et la numérisation. J'attache beaucoup d'importance à la concertation avec les Régions, dont les représentants siègent dans les conseils d'administration de la SNCB et d'Infrabel.

Pour la Flandre, 25,7 millions d'euros de fonds supplémentaires seront affectés à la sécurisation et la modernisation du réseau, 12,4 millions d'euros à des investissements dans le transport de marchandises et 3,3 millions d'euros au déploiement du *masterplan* de la SNCB pour les gares.

**11.03 Tomas Roggeman (N-VA):** Si j'additionne les montants, je n'arrive qu'à un peu plus de 41 millions d'euros, alors que l'investissement total est d'un quart de milliard. J'avais espéré obtenir un aperçu complet. La réponse à ma question écrite déposée précédemment n'a pas non plus permis d'éclaircir la situation.

**11.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** Il s'agissait des chiffres pour l'exercice budgétaire 2022, tels que demandés. Ce quart de milliard

beschikbaar zullen zijn. De einddatum is eind 2024.

Het oorspronkelijke budget voor dit renovatieproject was voor de NMBS en Infrabel samen 19,2 miljoen euro en dat blijft ook zo.

De perronverhogingen in Sint-Truiden, Alken en Kiewit zijn nagenoeg afgewerkt. De nieuwe perrons zijn toegankelijk, enkel in Kiewit is een deel nog niet in dienst. Daar moeten nog wat laatste afwerkingen gebeuren. De afronding van de drie projecten is gepland eind februari 2022. In Diepenbeek zijn de werken aan de perronverhoging volop bezig en die zullen afgerond zijn in de tweede helft van 2023.

*Het incident is gesloten.*

**11 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De wijze van verdeling van de middelen uit het Boost-plan" (55023914C)**

**11.01 Tomas Roggeman (N-VA):** Vorig jaar communiceerde de minister uitgebreid over zijn Boost-plan, dat een kwart miljard extra aan spoorinvesteringen bevat. Hoe zal dat geld besteed worden?

**11.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** De verdeling gebeurt op basis van drie assen; beveiliging en modernisering van het netwerk; onthaal, bereikbaarheid en intermodaliteit; digitalisering. Ik hecht veel belang aan het overleg met de Gewesten, wier vertegenwoordigers in de raden van bestuur van NMBS en Infrabel zetelen.

Voor Vlaanderen gaat er 25,7 miljoen euro aan bijkomende middelen naar investeringen om het spoornet te beveiligen en te moderniseren, 12,4 miljoen naar investeringen in het goederenvervoer en 3,3 miljoen naar de uitrol van het Masterplan Station van de NMBS.

**11.03 Tomas Roggeman (N-VA):** Als ik de bedragen optel, kom ik slechts aan iets meer dan 41 miljoen euro, terwijl de totale investering een kwart miljard bedraagt. Ik had gehoopt een volledig overzicht te krijgen. Het antwoord op mijn eerder ingediende schriftelijke vraag bracht ook al geen duidelijkheid.

**11.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Dit waren de cijfers voor het begrotingsjaar 2022, zoals gevraagd. Dat kwart miljard euro is gespreid over

d'euros s'étale sur trois ans, c'est-à-dire également sur 2023 et 2024.

drie jaar, dus ook over 2023 en 2024.

**11.05** **Tomas Roggeman** (N-VA): Des décisions doivent-elles encore être prises concernant les projets d'investissement pour 2023 et 2024?

**11.05** **Tomas Roggeman** (N-VA): Moet er nog beslist worden over de investeringsprojecten voor 2023 en 2024?

**11.06** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Elles seront prises suivant les mêmes règles.

**11.06** Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Die zullen dezelfde regels volgen.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**12** **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La voiture autonome de niveau 3 et la sécurité routière" (55023926C)**

**12** **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het autonoom rijden van niveau 3 en de verkeersveiligheid" (55023926C)**

**12.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Un système de conduite automatique en mains libres a été approuvé en Allemagne. Il s'agit d'une première en Europe. Le Conseil européen pour la sécurité des transports (ETSC) demande la création d'une agence européenne chargée de procéder à des analyses médico-légales en cas d'accidents impliquant des véhicules autonomes.

**12.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): In Duitsland werd voor het eerst in Europa een systeem van automatisch handenvrij rijden goedgekeurd. De European Transport Safety Council (ETSC) roept op om een Europees agentschap op te richten om forensische analyses uit te voeren bij ongevallen met autonome voertuigen.

Le ministre a-t-il l'intention de permettre la conduite en mains libres également dans notre pays? Quelle est sa position concernant ces projets pilotes et concernant l'enregistrement des accidents impliquant des véhicules à conduite autonome?

Heeft de minister plannen om handenvrij rijden ook bij ons mogelijk te maken? Hoe staat hij tegenover dergelijke proefprojecten en tegenover de registratie van ongevallen met autonoom rijdende voertuigen?

**12.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La Belgique n'interdit pas le recours au système de conduite mains libres, pour autant que le conducteur maîtrise suffisamment bien le système pour pouvoir l'utiliser en toute sécurité. Conformément à la réglementation allemande, le conducteur doit être suffisamment vigilant pour reprendre le contrôle du véhicule si nécessaire. Cette disposition se rapproche de notre réglementation. Nous examinerons la nécessité de clarifier davantage la responsabilité du conducteur dans un système de conduite mains libres lors des travaux portant sur la révision du Code de la route.

**12.02** Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Het gebruik van een systeem van handenvrij rijden is niet verboden in ons land, op voorwaarde dat de bestuurder de nodige kennis heeft van het systeem om het veilig te gebruiken. De Duitse reglementering bepaalt dat de bestuurder voldoende alert moet zijn om de rijtaak over te nemen indien zulks nodig zou zijn. Dat is gelijkaardig aan onze reglementering. Tijdens de werkzaamheden voor de herziening van de wegcode zal worden bekeken of de verantwoordelijkheid van een bestuurder bij een systeem van handenvrij rijden verder verduidelijkt moet worden.

En ce qui concerne la conduite autonome, il ne faut pas précipiter les choses. Il faut rester attentif à la sécurité routière et à l'adhésion de la population. Il s'agit de tenir à jour les statistiques concernant les accidents, mais la façon de procéder n'est pas encore très claire. Les constructeurs de voitures autonomes ont également un rôle à jouer à cet égard.

Wat het autonoom rijden betreft, mogen we niet voortvarend te werk gaan. Er moet voldoende aandacht zijn voor de verkeersveiligheid en het maatschappelijk draagvlak. De ongevalcijfers moeten worden bijgehouden, maar het is nog niet duidelijk hoe dat zal gebeuren. Hierin is ook een rol weggelegd voor de constructeurs van dergelijke voertuigen.

**12.03** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Le phénomène va s'amplifier dans les années à venir, il faudra

**12.03** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Het fenomeen zal de komende jaren toenemen, dus we moeten de

donc suivre de près les évolutions dans ce domaine.

*L'incident est clos.*

**13 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture du passage à niveau de Sterpenich" (55023932C)**

**13.01 Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): La fermeture du passage à niveau de Sterpenich crée le débat, car ce passage permet l'accès à la E411 et au Luxembourg.

Beaucoup s'opposent aux solutions d'Infrabel via une pétition. Craignant de voir leur village coupé par la circulation importante près de l'école, ils souhaitent prolonger la N4 vers la E411. Par contre, la majorité communale soutient la solution d'Infrabel car prolonger la N4 n'est pas viable écologiquement; elle traverserait une zone naturelle protégée.

Pour quand Arlon doit-elle trouver un accord sur la solution? Peut-on allonger ce délai pour mieux concerter les citoyens?

Infrabel a-t-elle étudié un passage pour les voitures sous le passage à niveau actuel? Est-ce envisageable? D'autres solutions peuvent-elles être étudiées?

Quel sera le calendrier des travaux?

**13.02 Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Fermer les passages à niveau réduit les accidents. Nous souhaitons les remplacer par d'autres ouvrages d'art.

Ces suppressions améliorent la ponctualité des trains en diminuant les incidents. Mais il faut prendre en compte l'impact sur les riverains, dont la vie doit être intégrée dans la co-construction d'autres modes de transport.

À Sterpenich, il faut exécuter les travaux – finançables via un fonds européen – avant 2024. De nombreuses démarches sont encore nécessaires et je ne suis pas responsable des chantiers routiers. À ce jour, il n'y a pas d'accord dans ce dossier.

Infrabel a présenté quatre avant-projets. Une consultation populaire a été organisée sans obtenir de consensus.

evoluties zeker goed opvolgen.

*Het incident is gesloten.*

**13 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van de overweg in Sterpenich" (55023932C)**

**13.01 Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): De sluiting van de spoorwegovergang te Sterpenich zorgt voor discussie, aangezien die overweg toegang geeft tot de E411 en Luxemburg.

Veel mensen verzetten zich met een petitie tegen de oplossingen van Infrabel. Uit vrees dat hun dorp door het drukke verkeer ter hoogte van de school in tweeën gesneden zou worden, willen ze dat de N4 tot aan de E411 doorgetrokken wordt. De meerderheid in de gemeenteraad staat echter achter de oplossing van Infrabel, omdat de verlenging van de N4 vanuit milieuoogpunt niet haalbaar is. Daardoor zou immers een beschermd natuurgebied doorkruist worden.

Wanneer moet Aarlen het over de oplossing eens worden? Kan die termijn niet verlengd worden opdat de burgers beter geraadpleegd zouden kunnen worden?

Heeft Infrabel een doorgang voor de wagens onder de huidige overweg bestudeerd? Is dat haalbaar? Kunnen er andere oplossingen bestudeerd worden?

Wat is het tijdspad voor de werken?

**13.02 Minister Georges Gilkinet** (*Frans*): Het sluiten van spoorwegovergangen vermindert het aantal ongevallen. We willen ze vervangen door andere kunstwerken.

Het wegnemen ervan verbetert de stiptheid van de treinen doordat er minder incidenten zijn. Er moet echter rekening gehouden worden met de gevolgen voor de omwonenden, voor wie er mobiliteitsalternatieven beschikbaar moeten zijn.

In Sterpenich moeten de werkzaamheden, die uit een Europees fonds gefinancierd kunnen worden, vóór 2024 uitgevoerd worden. Er moeten nog veel stappen gezet worden en ik ben niet verantwoordelijk voor de wegwerkzaamheden. Tot dusver is er in dit dossier nog geen akkoord bereikt.

Infrabel heeft vier voorontwerpen voorgesteld. Er werd een volksraadpleging georganiseerd, maar men is niet tot een consensus gekomen.

J'ai demandé à Infrabel de recontacter la commune pour dégager une solution rapide. Elle est prête à envisager toutes les solutions.

Je veillerai à un dialogue respectueux entre toutes les parties. Un changement est programmé sur place.

**13.03 Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Fermer un passage à niveau offre des avantages de sécurité et de ponctualité des trains.

Votre souci du dialogue avec la ville et les riverains me réjouit.

J'ai pris acte des quatre avant-projets d'Infrabel. Faute d'unanimité, les autorités locales, après avoir entendu les riverains, devront décider.

J'entends la difficulté de délai vu les fonds européens et les aides financières en jeu. Je me réjouis de votre attention à toutes les solutions.

*L'incident est clos.*

**14 Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La croissance du nombre de voitures de société" (55023935C)**

**14.01 Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): *D'après le baromètre mobilité 202 d'Acerta, 22 % des employés disposaient d'une voiture de société, soit 3 % de plus qu'en 2020 et 26,1 % de plus qu'il y a cinq ans. La majorité de ces véhicules roulent avec un moteur thermique et 67,1 % au diesel, les véhicules électriques restant marginaux avec 1,4 % de la flotte.*

*Parallèlement, la fréquentation des transports en commun diminue. Alors qu'en 2019, 8,3 % des travailleurs en dépendaient encore, ils n'étaient plus que 7,8 % l'an dernier.*

*Si ces évolutions sont dues en partie à la situation sanitaire, l'augmentation nombre de véhicules de société en circulation pose des questions en termes de conséquences pour les finances publiques, de coût de la congestion pour l'économie, d'effets sur la qualité de l'air ou d'emprise des véhicules sur l'espace public.*

Ik heb Infrabel gevraagd opnieuw contact op te nemen met de gemeente om snel een oplossing te vinden. Infrabel is bereid alle oplossingen in overweging te nemen.

Ik zal zorgen voor een respectvolle dialoog tussen alle partijen. Een wijziging moet lokaal geregeld worden.

**13.03 Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Een spoorwegovergang sluiten biedt voordelen op het gebied van de veiligheid en de stiptheid van de treinen.

Ik ben blij dat u streeft naar een dialoog met de stad en de omwonenden.

Ik heb akte genomen van de vier voorontwerpen van Infrabel. Bij gebrek aan eensgezindheid zullen de lokale overheden een beslissing moeten nemen, nadat ze de buurtbewoners gehoord hebben.

Ik begrijp de moeilijkheid in verband met de termijn, gelet op de Europese middelen en de financiële ondersteuning die op het spel staan. Ik ben blij dat u alle mogelijke oplossingen aandachtig bestudeert.

*Het incident is gesloten.*

**14 Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toename van het aantal bedrijfswagens" (55023935C)**

**14.01 Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): *Volgens de mobiliteitsbarometer 2021 van Acerta beschikte 22 % van de werknemers over een bedrijfswagen, dat is 3 % meer dan in 2020 en 26,1 % meer dan vijf jaar geleden. De meeste van die voertuigen worden aangedreven door een verbrandingsmotor – 67,1 % draait op diesel –, terwijl het percentage elektrische auto's marginaal blijft: ze maken 1,4 % van het wagenpark uit.*

*Tezelfdertijd wordt er minder gebruik gemaakt van het openbaar vervoer. Terwijl in 2019 nog 8,3 % van de werknemers op het openbaar vervoer rekende, was dat vorig jaar nog slechts 7,8 %.*

*Hoewel die ontwikkelingen deels aan de gezondheidssituatie toe te schrijven zijn, doet de toename van het aantal bedrijfswagens op de weg vragen rijzen over de gevolgen voor de overheidsfinanciën, de economische kosten van de verkeerscongestie, de gevolgen voor de luchtkwaliteit en de plaats die de auto inneemt in de openbare ruimte.*

*Disposez-vous d'une analyse d'impact de la croissance du parc de véhicules de société? Les réformes sur ce parc de véhicules seront évaluées en 2026. Pourrait-on se livrer à des évaluations intermédiaires? Qu'envisagez-vous pour accélérer le retour au train, notamment en concertation avec les employeurs?*

*Beschikt u over een impactanalyse van de groei van het bedrijfswagenpark? De hervormingen met betrekking tot dat bedrijfswagenpark zullen in 2026 geëvalueerd worden. Zouden er tussentijdse evaluaties uitgevoerd kunnen worden? Wat bent u van plan te doen om mensen sneller weer voor de trein te doen kiezen, met name in overleg met de werkgevers?*

**14.02** **Georges Gilkinet**, ministre (en français): Pour réduire les coûts environnementaux des déplacements, mes priorités sont d'éviter les déplacements inutiles, d'organiser le report vers les modes de transport moins polluants et de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> pour tous les moyens de transport.

**14.02** Minister **Georges Gilkinet** (Frans): Om de milieukosten van verplaatsingen te verlagen zijn dit mijn prioriteiten: onnodige verplaatsingen vermijden, de overschakeling op minder vervuilende vervoerswijzen organiseren en de CO<sub>2</sub>-uitstoot voor alle vervoersmiddelen verminderen.

On a modifié la réglementation fiscale relative aux voitures de société pour orienter le choix d'ici 2026 vers des véhicules sans émission de carbone. Le Bureau du Plan étudie les effets budgétaires de la réforme mais aussi sur le nombre et la nature des voitures de société. Les ministres des Finances et des Affaires sociales se chargent de suivre le traitement fiscal et parafiscal moyen des voitures de société et des impôts indirects y afférents.

De fiscale regels voor bedrijfswagens werden gewijzigd om de keuze tegen 2026 te verschuiven naar voertuigen zonder CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het Planbureau bestudeert de budgettaire gevolgen van de hervorming, maar gaat ook na wat de impact ervan is op het aantal bedrijfswagens en de aard ervan. De ministers van Financiën en van Sociale Zaken zien toe op de gemiddelde fiscale en parafiscale behandeling van de bedrijfswagens en de daarmee verband houdende indirecte belastingen.

J'entends aussi favoriser le *shift* modal vers le train et des modes de déplacement actifs. La SNCB lance des formules d'abonnement plus flexibles pour répondre à la nouvelle organisation du travail, dont le développement du télétravail. Je négocie également une trajectoire de renforcement de l'offre pour ces dix prochaines années.

Ik ben ook van plan de modal shift naar de trein en actieve vervoerswijzen te bevorderen. Om in te spelen op de nieuwe arbeidsorganisatie, waaronder het opkomende telewerk, lanceert de NMBS flexibelere abonnementsformules. Ik onderhandel ook over een traject om het aanbod de komende tien jaar uit te breiden.

Le gouvernement fédéral a modernisé le budget Mobilité afin de faciliter la vie des travailleurs grâce à une offre de transport à la carte. Ce budget met en selle les modes de déplacement actifs, en permettant de souscrire un emprunt pour l'achat d'un vélo, la location d'un box vélo ou l'équipement pour plus de sécurité. Les frais de logement sont étendus pour limiter les déplacements, par exemple en autorisant le remboursement des intérêts et du capital d'un prêt hypothécaire au moyen du budget Mobilité pour une habitation proche du lieu de travail. Ce budget est également accessible à la famille du travailleur.

De federale regering heeft het mobiliteitsbudget gemoderniseerd om het leven van de werknemers te vergemakkelijken dankzij een vervoersaanbod à la carte. Met dat budget worden er actieve vervoersmodi op stapel gezet, door het mogelijk te maken om een lening aan te gaan voor de aankoop van een fiets, het huren van een fietskluis of de aankoop van uitrusting om de veiligheid te verhogen. In het kader van het mobiliteitsbudget wordt ook de vergoeding voor de huisvestingskosten verhoogd teneinde het woonwerkverkeer te beperken, bijvoorbeeld door de terugbetaling van de interesten en het kapitaal van een hypothecaire lening mogelijk te maken voor een woning die dicht bij de werkplek gelegen is. Dat budget kan ook worden gebruikt door de gezinsleden van de werknemer.

J'espère qu'ainsi nous pourrions attirer des travailleurs vers le budget Mobilité à la place de la voiture-salaire ou en complément d'une voiture plus

Ik hoop dat we werknemers er op die manier kunnen toe aanzetten om te opteren voor het mobiliteitsbudget in plaats van voor de salariswagen

petite.

**14.03 Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): À la sortie de la crise, les tendances en matière de mobilité ne sont guère encourageantes. Il est donc indispensable de mesurer les effets des réformes et leur adéquation avec nos objectifs. Je demanderai au ministre de l'Économie comment il compte populariser le budget Mobilité auprès des entreprises.

*L'incident est clos.*

**15 Questions jointes de**

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau siège central de la SNCB" (55023961C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau siège central de la SNCB" (55024428C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau siège central de la SNCB sur l'avenue Fonsny" (55024430C)

**15.01 Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): La SNCB entend construire un nouveau siège central à la gare de Bruxelles-Midi. Il s'agira d'un majestueux complexe de bureaux, de 236 mètres de long et de 60 mètres de haut. Cette construction fait partie d'une opération immobilière dans laquelle le consortium BESIX et ImmoBel construisent le nouveau siège central en échange de terrains appartenant à la SNCB, notamment du côté de la gare situé à Anderlecht. Il s'agit clairement d'un arrangement en coulisse qui ne profitera qu'aux grands promoteurs. Comment le ministre peut-il justifier ce projet?

**15.02 Frank Troosters** (VB): *Où en est ce projet de construction? Le projet a-t-il été modifié à la suite de la pandémie du coronavirus? Les communes d'Anderlecht et de Saint-Gilles et la Région de Bruxelles-Capitale ont-elles été consultées? Quel est le coût estimé et quel est le calendrier? Des alternatives telles que la décentralisation de l'administration ont-elles été examinées?*

**15.03 Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La décision de principe pour ce projet a été prise dans le passé. L'adjudication remonte à 2017. Aucune décision n'a encore été prise sur les détails précis, car le projet n'a pas été autorisé par la Région de Bruxelles-Capitale.

Depuis la crise du coronavirus, les besoins relatifs aux lieux de travail ont en effet changé et la SNCB

of ter aanvulling van een kleinere wagen.

**14.03 Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Nu de crisis stilaan ten einde loopt zijn de tendenzen op het stuk van de mobiliteit niet bepaald bemoedigend. Het is dan ook absoluut noodzakelijk om de effecten van de hervormingen te analyseren en na te gaan in welke mate ze aan onze doelstellingen tegemoetkomen. Ik zal de minister van Economie vragen op welke manier hij het mobiliteitsbudget bij de bedrijven meer bekendheid wil geven.

*Het incident is gesloten.*

**15 Samengevoegde vragen van**

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe hoofdzetel van de NMBS" (55023961C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe hoofdzetel van de NMBS" (55024428C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe hoofdzetel van de NMBS aan de Fonsnylaan" (55024430C)

**15.01 Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): De NMBS wil een nieuwe hoofdzetel bouwen aan het Zuidstation. Het gaat om een majestueus kantorencomplex van 236 meter lang en 60 meter hoog. De bouw past in een vastgoeddeal waarbij het consortium BESIX en ImmoBel de nieuwe zetel bouwen in ruil voor percelen die eigendom zijn van de NMBS, vooral dan aan de Anderlechtse zijde van het station. Het gaat hier duidelijk om een achterkamerdeal die alleen de grote ontwikkelaars ten goede zal komen. Hoe kan de minister dit project rechtvaardigen?

**15.02 Frank Troosters** (VB): *Wat is de stand van zaken van dit bouwproject? Wordt het ontwerp aangepast ten gevolge van de coronapandemie? Was er overleg met de gemeenten Anderlecht en Sint-Gillis en met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? Wat is de geschatte kostprijs en welke timing wordt gehanteerd? Werden er alternatieven onderzocht, zoals bijvoorbeeld de decentralisatie van de administratie?*

**15.03 Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De principiële beslissing voor dit project werd genomen in het verleden. De aanbesteding dateert al van 2017. Er is nog niets beslist over de precieze invulling, omdat er geen vergunning is van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Sinds de coronacrisis zijn de behoeften inzake werkplaatsen inderdaad veranderd en moet de

doit tenir compte, notamment, de l'augmentation du télétravail. En même temps, chaque employé doit pouvoir travailler dans de bonnes conditions.

**15.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** La question reste de savoir si ce grand projet est vraiment nécessaire. Cela me fait penser au site de l'Arsenaal à Gand où la SNCB a opté pour la solution la plus rentable.

*L'incident est clos.*

**16 Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La publicité pour les alternatives en matière de mobilité" (55023971C)**

**16.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen):** En France, dès le 1<sup>er</sup> mars, les constructeurs automobiles devront intégrer un message de sensibilisation aux autres moyens de transport. Cette mesure fait suite à la Conférence Climat. À partir de 2028, la publicité pour la vente des véhicules les plus polluants sera interdite. En Belgique, le Conseil Fédéral du Développement Durable, le Conseil Supérieur de la Santé et le Conseil Central de l'Économie recommandent depuis 2018 d'informer les citoyens sur la consommation de carburant et de CO<sub>2</sub>, notamment avec des étiquettes CO<sub>2</sub> intégrant un code couleur.

Que pensez-vous de ces obligations françaises? Plaidez-vous pour la révision de l'arrêté royal relatif à la mise à disposition d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>? Par quels autres canaux avez-vous prévu de pousser les Belges vers une mobilité plus verte?

**16.02 Georges Gilkinet, ministre (en français):** Je veux promouvoir les alternatives aux voitures, en particulier les plus grosses et énergivores. Je soutiens les initiatives visant à développer des voitures plus légères et plus sécurisées ("Lisa Cars").

La France oblige les constructeurs à sensibiliser le public aux moyens de transport plus respectueux de l'environnement et leur interdit toute publicité favorisant l'achat de véhicules les plus polluants. J'engagerai la réflexion à ce sujet avec mes collègues M. Dermagne et Mme De Bleeker, ainsi qu'avec la ministre de l'Environnement pour ce qui est des émissions de CO<sub>2</sub>.

Je souhaite que chacun adopte le moyen de déplacement le plus adapté: je renforcerai l'offre ferroviaire qui doit devenir le fer de lance de la mobilité et je favoriserai l'intermodalité au sein des

NMBS rekening houden met onder meer toenemend telewerk. Tegelijk moet elke werknemer in goede arbeidsomstandigheden kunnen werken.

**15.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** De vraag blijft of dit groot project wel nodig is. Het doet me denken aan de Arsenaalsite te Gent waar de NMBS voor het meest rendabele heeft gekozen.

*Het incident is gesloten.*

**16 Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Reclame voor mobiliteitsalternatieven" (55023971C)**

**16.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen):** In Frankrijk zullen de autoconstructeurs vanaf 1 maart moeten sensibiliseren voor het gebruik van andere vervoersmiddelen. Die maatregel is genomen naar aanleiding van de burgerconventie voor het klimaat. Vanaf 2028 zal reclame voor de meest vervuilende auto's verboden worden. In België adviseren de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling, de Hoge Gezondheidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven sinds 2018 aan om de burgers te informeren over het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot, meer bepaald via CO<sub>2</sub>-labels met een kleurcode.

Wat vindt u van die Franse verplichtingen? Pleit u voor de herziening van het koninklijk besluit betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot? Op welke andere manieren zult u de Belgen ertoe aansporen de stap naar een groenere mobiliteit te zetten?

**16.02 Minister Georges Gilkinet (Frans):** Ik wil alternatieven voor de auto, met name de grootste en meest energieverslindende modellen, stimuleren. Ik steun initiatieven voor de ontwikkeling van lichtere en veiligere auto's (LISA Cars).

Frankrijk verplicht autoconstructeurs om het grote publiek te sensibiliseren voor milieuvriendelijkere vervoersmiddelen en verbiedt hun reclame te maken voor meest vervuilende auto's. Ik zal hierover een denkoefening opzetten met de heer Dermagne en mevrouw De Bleeker, en met de minister van Leefmilieu voor wat betreft de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Ik wil dat elke burger het geschiktste vervoermiddel kiest: ik zal het treinaanbod, dat het speerpunt van de mobiliteit moet worden, uitbreiden en de intermodaliteit bij de stations bevorderen. De NMBS

gares. La SNCB développe une application permettant de mieux informer les voyageurs sur les places dédiées aux vélos dans les trains.

Depuis début janvier, nous avons, avec le ministre des Finances, développé le budget mobilité pour le rendre plus attractif et plus lisible. Il doit évoluer avec son temps. La mobilité doit être vue comme un service et non comme un bien. Une vision multimodale favorise des déplacements plus durables pour chacun.

**16.03 Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Je rejoins sur la nécessaire évolution vers des voitures plus légères et plus économes. Il faut axer les efforts sur la publicité, car l'industrie automobile jette ses dernières forces pour promouvoir les véhicules les plus polluants.

*L'incident est clos.*

**17 Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'abonnement adapté au télétravail "flex-abo"" (55023974C)**

**17.01 Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): *L'abonnement domicile-travail adapté au télétravail arrivera en 2022 et ne sera disponible que sur smartphone. La digitalisation et la coordination avec les autres modes de transport semble prendre un certain temps.*

*Y aura-t-il un support physique pour le flex-abo ou le smartphone en sera-t-il le seul support? Qu'est-il prévu pour les utilisateurs sans smartphone? Son prix sera-t-il calculé sur base de l'abonnement mensuel et annuel au prorata des jours de télétravail? En quel sens sera-t-il flexible (par semaine, par trajet)? Prévoit-on une option flex pour les abonnements de parking? Quand sera-t-il disponible?*

**17.02 Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Le Flex-abo sera un carnet de voyages numérique sur une base annuelle (80 ou 120 jours) ou mensuelle (6 ou 10 jours). Une fois ces jours utilisés, le client en achète un nouveau. Le choix des jours est libre.

Il sera uniquement proposé via l'application de la SNCB car le voyageur doit changer de comportement: il faut le valider à chaque trajet ou chaque jour. Le contrôle par l'accompagnateur doit être simple pour éviter tout problème. L'application SNCB est la seule option numérique possible vu l'absence de valideurs à la SNCB. Le Flex-abo cible

travaille à une app pour mieux informer les voyageurs sur les places dédiées aux vélos dans les trains.

Sinds begin januari hebben we, in samenspraak met de minister van Financiën, het mobiliteitsbudget uitgebreid om het aantrekkelijker en doorzichtiger te maken. Het moet met zijn tijd meegaan. Mobiliteit moet beschouwd worden als een dienst en niet als een goed. Een multimodale visie stimuleert duurzamere verplaatsingen voor iedereen.

**16.03 Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Ik ben het met u eens wat betreft de noodzakelijke evolutie naar lichtere en zuinigere auto's. Men moet de inspanningen toespitsen op de reclame, want de auto-industrie haalt nog een laatste keer alles uit de kast om de meest vervuilende voertuigen aan te prijzen.

*Het incident is gesloten.*

**17 Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het op telewerk afgestemde flexibele woon-werkabonnement Flex Abonnement" (55023974C)**

**17.01 Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): *Het woon-werkabonnement dat aangepast is aan het telewerk zal in 2022 uitgerold worden en zal enkel via de smartphone beschikbaar zijn. Naar verluidt vergen de digitalisering en coördinatie met de andere vervoerswijzen nog enige tijd.*

*Zal het flexabonnement op een fysieke drager beschikbaar zijn of alleen op de smartphone? Wat dan voor reizigers zonder smartphone? Zal de prijs berekend worden op basis van het maand- en jaarabonnement in verhouding tot het aantal telewerkdagen? In welke zin zal het flexibel zijn (per week, per traject)? Is er voor de parkeerabonnementen een flexoptie in de pijplijn? Wanneer zal die beschikbaar zijn?*

**17.02 Minister Georges Gilkinet** (*Frans*): Het Flex Abonnement zal een digitaal boekje zijn met een bepaald aantal reisdagen op jaarbasis (80 of 120) of maandbasis (6 of 10). Als die reisdagen opgebruikt zijn moet de klant een nieuw boekje kopen. De reisdagen zijn vrij te kiezen.

Het zal uitsluitend via de NMBS-app aangeboden worden aangezien de reiziger zijn gedrag moet wijzigen: hij moet het abonnement voor elk traject of elke reisdag valideren. Het moet eenvoudig door de treinbegeleider gecontroleerd kunnen worden om alle problemen te vermijden. De NMBS-app is de enige beschikbare digitale optie aangezien de

une population professionnelle au taux de pénétration mobile élevé. Cette solution est acceptée par les clients, sondés au préalable, et offre aux entreprises une administration simplifiée, notamment pour le reporting.

Les solutions de parking sont à l'étude.

L'offre sera d'abord destinée aux entreprises (B2B) à la fin du second trimestre 2022 ou en septembre. J'ai insisté auprès de la SNCB sur la nécessité d'un lancement rapide du Flex-abo vu les engagements pris en faveur des navetteurs. Une offre de train étendue et flexible est un atout pour rendre le train facile et attrayant et réduire les embouteillages.

**17.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen):** L'intégration du parking et du vélo est nécessaire pour renforcer l'attractivité de ce Flex-abo. J'espère que la formule attirera des personnes qui avaient abandonné le rail, et un nouveau public.

*L'incident est clos.*

**18 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La limite d'âge pour bénéficier d'un abonnement étudiant" (55024030C)**

**18.01 Jef Van den Bergh (CD&V):** Pourquoi les abonnements de chemin de fer au tarif étudiant sont-ils soumis à la limite d'âge de 26 ans? Celle-ci ne pourrait-elle pas être supprimée pour les étudiants à temps plein? Combien de jeunes de 26 ans ont-ils acheté un abonnement à la SNCB après avoir bénéficié l'année précédente d'un abonnement au tarif étudiant? Combien d'abonnements au tarif étudiant sont-ils émis chaque année? Quel serait le manque à gagner pour la SNCB si cette limite d'âge était supprimée?

**18.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** La limite d'âge pour les tarifs scolaires est une règle générale qui est également appliquée par les sociétés de transport régionales et les sociétés de chemins de fer étrangères. La modification de cette limite d'âge doit s'inscrire dans le cadre des négociations sur le contrat de service public entre la SNCB et l'État.

Je ne peux communiquer sur des chiffres

NMBS hiervoor geen valideertoestellen heeft. Met het Flex Abonnement wordt er gemikt op werkende mensen van wie de meesten een smartphone hebben. Deze oplossing werd vooraf bij de klanten afgetoetst en wordt door hen aanvaard. Ze biedt bedrijven een vereenvoudigde administratie, met name voor de rapportering.

Parkeeroplossingen worden nog bestudeerd.

Het aanbod zal in de eerste plaats voor bedrijven (b2b) beschikbaar komen aan het eind van het tweede kwartaal van 2022 of in september. Ik heb bij de NMBS aangedrongen op een snelle lancering van het Flex Abonnement gezien de toezeggingen die aan de pendelaars gedaan werden. Een uitgebreid en flexibel treinaanbod is een troef om van de trein een gemakkelijk en aantrekkelijk vervoermiddel te maken en om de filedruk te verminderen.

**17.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen):** Het is nodig om de parking en de fiets in het Flex Abonnement op te nemen teneinde de aantrekkelijkheid ervan te verhogen. Ik hoop dat die formule niet alleen een nieuw publiek zal aanspreken, maar ook mensen die ervoor gekozen hadden om niet meer met de trein te reizen.

*Het incident is gesloten.*

**18 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De leeftijdslimiet bij het studentenabonnement" (55024030C)**

**18.01 Jef Van den Bergh (CD&V):** Waarom worden treinabonnementen aan studententarief beperkt tot de leeftijd van 26 jaar? Kan die leeftijdslimiet niet worden opgeheven voor studenten die voltijds school lopen? Hoeveel 26-jarigen namen een abonnement bij de NMBS nadat ze het jaar voordien nog een abonnement aan studententarief hadden? Hoeveel abonnementen aan studententarief worden er per jaar uitgegeven? Welk bedrag zou de NMBS mislopen bij de opheffing van de leeftijdslimiet?

**18.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** De leeftijdsgrens voor schooltarieven is een algemene regel die ook wordt toegepast door de regionale vervoermaatschappijen en de buitenlandse spoorwegmaatschappijen. Het wijzigen van deze leeftijdsgrens moet gebeuren in het kader van de onderhandelingen over het openbaredienstcontract tussen de NMBS en de overheid.

Ik kan niet communiceren over cijfers die

commerciallement sensibles.

**18.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Si la SNCB se voit accorder un monopole pour faire circuler ses trains pendant dix ans, j'estime que des informations accessibles doivent être disponibles à ce sujet. En outre, ces chiffres sont peu commercialement sensibles, la SNCB bénéficiant tout de même d'un monopole.

L'époque où les étudiants étudiaient jusqu'à 25 ans maximum est révolue. J'avais espéré davantage d'engagement de la part du ministre.

*L'incident est clos.*

**19 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les contrôles routiers" (55024070C)**

**19.01 Frank Troosters (VB):** Dans ses notes de politique générale de novembre 2020, l'ambition affichée par le gouvernement en matière de sécurité routière était de contrôler un automobiliste sur trois chaque année. Un an plus tard, la seule ambition qui y figure encore est l'augmentation de la fréquence des contrôles routiers.

Le gouvernement poursuit-il encore l'objectif de contrôler un conducteur sur trois? Quand cet objectif sera-t-il atteint? Comment le nombre de contrôles routiers effectués est-il recensé?

**19.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** L'accord de gouvernement prévoit qu'un conducteur sur trois doit être contrôlé chaque année pour les différents comportements à risque dans la circulation. Cet objectif reste inchangé et a été repris dans le plan fédéral de sécurité routière. Pour le calendrier de la réalisation de cet objectif, je renvoie à la ministre Verlinden. Il en va de même pour les statistiques.

**19.03 Frank Troosters (VB):** Selon la ministre Verlinden, aucune donnée n'est disponible sur le nombre total de contrôles routiers effectués, à l'exception du nombre de conducteurs contrôlés pour conduite sous influence lors des campagnes bob. Comment les mesures sont-elles donc effectuées?

*L'incident est clos.*

Le **président:** La question n° 55024172C de Mme Jadin est transformée en question écrite.

**20 Question de Tomas Roggeman à Georges**

commercieel gevoelig zijn.

**18.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Als de NMBS een monopolie krijgt om tien jaar lang haar treinen te laten rijden, meen ik dat daar open informatie tegenover mag staan. Er is bovendien weinig commercieel gevoelig aan deze cijfers als de NMBS toch een monopolie heeft.

De tijd dat studenten tot maximum 25 jaar studeerden ligt achter ons. Ik had op meer engagement gehoopt vanwege de minister.

*Het incident is gesloten.*

**19 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkeerscontroles" (55024070C)**

**19.01 Frank Troosters (VB):** In haar beleidsnota's van november 2020 koesterde de regering inzake verkeersveiligheid de ambitie om elk jaar één op drie automobilisten te controleren. Een jaar later was enkel nog te lezen dat men de frequentie van de controles langs de weg wilde opvoeren.

Wil de regering nog steeds één op drie controleren? Tegen wanneer zal dit dan het geval zijn? Hoe wordt het aantal uitgevoerde verkeerscontroles in kaart gebracht?

**19.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Het regeerakkoord voorziet erin dat één op drie bestuurders jaarlijks gecontroleerd moet worden op de verschillende risicogedragingen in het verkeer. Deze doelstelling blijft ongewijzigd en is overgenomen in het Federaal Plan Verkeersveiligheid. Voor de timing van de realisatie van deze doelstelling verwijs ik naar minister Verlinden. Hetzelfde geldt voor de statistieken.

**19.03 Frank Troosters (VB):** Volgens minister Verlinden zijn er geen gegevens beschikbaar over het totale aantal uitgevoerde verkeerscontroles, met uitzondering van het aantal gecontroleerde bestuurders op rijden onder invloed tijdens de bobcampagnes. Hoe meet men dan eigenlijk?

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter:** Vraag nr. 55024172C van mevrouw Jadin wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**20 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges**

**Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La dette des chemins de fer" (55024264C)**

**20.01 Tomas Roggeman** (N-VA): Au moment de la scission du Groupe SNCB entre la SNCB et Infrabel, la dette historique du Groupe SNCB était de 4 milliards d'euros. Selon les comptes annuels 2020, la dette de la SNCB s'élevait à 2,363 milliards d'euros et celle d'Infrabel à 4,581 milliards d'euros.

Comment la dette de la SNCB et d'Infrabel a-t-elle évolué ces dernières années? Sera-t-il possible de la maîtriser dans les années à venir, compte tenu des nombreux projets qui ne sont pas rentables? Quelle trajectoire de la dette le ministre propose-t-il pour les années à venir? Les taux d'intérêt actuellement très faibles joueront-ils un rôle à cet égard?

**20.02 Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Le gouvernement opte pour des investissements dans les chemins de fer dans le but d'en faire l'épine dorsale de notre mobilité. À cet effet, il est inévitable de faire des dettes mais les investissements ne font évidemment pas obstacle à l'efficacité. Tant les entreprises ferroviaires que moi-même souhaitons dès lors augmenter l'offre de voyages en train, afin que davantage de personnes privilégient ce mode de transport plutôt que la voiture. Il en résultera une plus grande rentabilité. Selon un calcul effectué par Deloitte, un investissement de 1 euro dans les chemins de fer génère 3 euros pour notre économie.

À cet égard, pensez également aux recettes engendrées par la réduction des nombreuses files: 4,5 milliards d'euros par an selon des sources autorisées, sans compter tous les autres coûts directs et indirects.

J'estime qu'il est important que les entreprises ferroviaires jouissent d'une situation financière saine. Grâce à des améliorations au niveau de la productivité et à la croissance du trafic ferroviaire, tant la SNCB qu'Infrabel ont vu leur dette diminuer globalement, comme on peut le voir dans le tableau que je fournirai. Leurs plans d'entreprise tendent à atteindre un équilibre financier afin que la dette puisse continuer à diminuer.

**20.03 Tomas Roggeman** (N-VA): Tout cela ne me dit toujours pas si la dette va finalement augmenter ou diminuer mais je crains le premier scénario lorsque j'entends parler de la nécessité de contracter des dettes pour mettre en œuvre la politique du ministre. Sa politique se concentre sur le court terme: plus d'offre pour l'instant, moins à l'avenir, car la proportion citée d'1 euro investi qui

**Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorschuld" (55024264C)**

**20.01 Tomas Roggeman** (N-VA): De historische schuld van de NMBS-Groep bedroeg bij de opsplitsing in NMBS en Infrabel 4 miljard euro. Volgens de jaarrekening van 2020 bedroeg de schuld van de NMBS 2,363 miljard euro en bij Infrabel 4,581 miljard euro.

Hoe is de schuld van de NMBS en Infrabel de jongste jaren geëvolueerd? Zal ze in de komende jaren onder controle kunnen worden gehouden, gezien de vele niet kostendeekkende plannen? Welk schuldentractaat stelt de minister voor de komende jaren voor? Zullen de huidige zeer lage rentes daarin een rol spelen?

**20.02 Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De regering kiest voor investeringen in het spoor met als doel om het spoor tot de ruggengraat van onze mobiliteit te maken. Schulden zijn daarbij noodzakelijk, maar de investeringen staan efficiëntie natuurlijk niet in de weg. Zowel de spoorbedrijven als ikzelf willen daarom een groter aantal treinritten aanbieden, zodat meer mensen kiezen voor de trein in plaats van voor de wagen. Dat geeft meer rendabiliteit. Volgens een berekening van Deloitte levert een investering van 1 euro in het spoor 3 euro op voor onze economie.

Denk daarbij ook aan de opbrengsten door de beperking van de vele files: 4,5 miljard euro per jaar volgens gezaghebbende bronnen, zonder alle andere directe en indirecte kosten meegerekend.

Ik acht een gezonde financiële situatie van de spoorbedrijven belangrijk. Door productiviteitsverbeteringen en de groei van het treinverkeer hebben zowel de NMBS als Infrabel de afgelopen jaren hun schuld in globo zien dalen, zoals men kan lezen in de tabel die ik nog zal bezorgen. In hun ondernemingsplannen wordt gestreefd naar een financieel evenwicht zodat de schuld kan blijven dalen.

**20.03 Tomas Roggeman** (N-VA): Daarmee weet ik nog altijd niet of de schuld nu gaat stijgen of dalen, maar ik vrees voor het eerste als ik hoor spreken over de noodzaak van het maken van schulden voor het beleid van de minister. Zijn beleid focust op de korte termijn: meer aanbod nu, minder in de toekomst, want de geciteerde verhouding van 1 euro investering die er 3 oplevert, geldt slechts als

en rapporte 3, n'est valable que si l'offre correspond effectivement à une demande de transport. Or comme le ministre le dit lui-même, tel n'est pas le cas dans le cadre de sa stratégie.

*L'incident est clos.*

#### **21 Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'intimidation et l'insécurité des voyageurs ferroviaires" (55024356C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation de WhatsApp et de SMS dans le cadre de la politique de sécurité de la SNCB" (55024493C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité dans les trains transfrontaliers" (55024988C)

**21.01 Frank Troosters (VB):** Dans la soirée du 19 janvier, une étudiante a été victime d'intimidation de la part de plusieurs hommes ivres qui se trouvaient dans le train reliant Diest à Bruxelles. Elle est restée coincée dans un wagon pendant près de quarante-cinq minutes jusqu'au moment où elle a pu s'enfuir vers le wagon où se trouvait le contrôleur.

Quelles mesures générales le ministre a-t-il prises à la suite de cet incident? Quelles mesures spécifiques la SNCB a-t-elle mises en place?

**21.02 Joris Vandenbroucke (Vooruit):** Il est frappant de constater que cette histoire a fait réagir de nombreuses personnes, qui affirment avoir déjà connu ce genre de situation. L'année dernière, j'ai suggéré au ministre de suivre l'exemple des chemins de fer néerlandais en donnant aux passagers la possibilité de signaler des problèmes urgents ou des incidents graves par SMS ou WhatsApp lorsqu'ils ne se sentent pas en sécurité.

A-t-il envisagé cette solution entre-temps? Comment évolue le nombre de signalements transmis à Securail via le numéro de téléphone 0800/30230? Combien de fois ont-ils abouti à une assistance immédiate?

**21.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** Toute forme de violence ou d'intimidation ou tout acte visant à importuner des passagers ou des membres du personnel des chemins de fer ou de Securail est inacceptable. Ce cas reflète hélas un problème de société. Le numéro d'urgence de Securail est disponible 24h/24 et 7j/7, mais l'accompagnateur de train a également un rôle à jouer. Des patrouilles supplémentaires de Securail

het aanbod effectief beantwoordt aan een vervoersvraag. Maar zoals de minister zelf aangeeft, is dat niet het geval voor zijn beleid.

*Het incident is gesloten.*

#### **21 Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Intimidatie en onveiligheid van treinreizigers" (55024356C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van WhatsApp en sms in het veiligheidsbeleid van de NMBS" (55024493C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid op grensoverschrijdende treinen" (55024988C)

**21.01 Frank Troosters (VB):** Op 19 januari is een studente 's avonds het slachtoffer geworden van intimidatie door dronken mannen op de treinverbinding van Diest naar Brussel. Zij heeft de hele tijd opgesloten gezeten in een wagon, tot ze na bijna drie kwartier is kunnen vluchten naar de wagon waar de conducteur zat.

Welke algemene maatregelen heeft de minister genomen naar aanleiding van dit voorval en welke specifieke maatregelen heeft de NMBS genomen?

**21.02 Joris Vandenbroucke (Vooruit):** Frappant is dat heel veel mensen op dit verhaal hebben gereageerd met de opmerking dat dit heel herkenbaar was voor hen. Ik heb de minister vorig jaar voorgesteld om in navolging van de Nederlandse Spoorwegen de mogelijkheid te bieden aan reizigers om dringende of acute zaken te melden via sms of WhatsApp wanneer ze zich onveilig voelen.

Heeft hij die optie inmiddels bekeken? Hoe evolueert het aantal meldingen via het telefoonnummer 0800/30230 van Securail? Hoe vaak gaven die aanleiding tot directe ondersteuning?

**21.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Elke vorm van geweld, intimidatie of lastigvallen van passagiers, treinpersoneel of Securailmedewerkers is onaanvaardbaar. Dit verhaal is helaas ook de weerspiegeling van een maatschappelijk probleem. Het noodnummer van Securail is 24/7 beschikbaar, er is de rol van de treinbegeleider, extra patrouilles van Securail worden ingezet op bepaalde vroege en late treinen en aan boord van de nieuwe M7-

sont organisées sur certains trains tôt matin et tard le soir. De plus, les nouvelles voitures M7 et les rames Desiro sont équipées de caméras.

Nous mettons tout en œuvre pour trouver une solution structurelle, notamment par une adaptation – en concertation avec Mme Verlinden – de la circulaire, par la réorganisation de Securail et l'augmentation des effectifs, par la réalisation d'une analyse précise des compétences de Securail et par la mise en place d'une campagne de prévention impliquant l'enregistrement et le suivi des plaintes.

Mon cabinet examine attentivement l'évolution de la situation de concert avec la SNCB et les autres sociétés de transports en commun.

La numérisation des outils demeure également une priorité pour moi et pour la SNCB.

La SNCB a des contacts avec ses partenaires étrangers afin d'examiner le problème que pose la réponse à donner aux appels d'urgence difficiles à formuler verbalement. Dans ce cadre, la SNCB a commencé à remplacer sa plate-forme numérique de gestion des appels par le *Security Operations Centre*. La future plate-forme pourra recevoir des appels d'urgence par SMS et WhatsApp. Cette fonctionnalité sera développée en priorité, mais la plate-forme ne sera opérationnelle que dans un an. Techniquement, un projet pilote n'est pas possible sans la plate-forme, mais l'efficacité de celle-ci sera évaluée. Entre-temps, la SNCB affichera plus souvent son numéro d'urgence 0800/30330, également dans les trains.

**21.04 Frank Troosters (VB):** Il s'agit en effet d'un problème sociétal plus large, mais qui risque de réduire à néant tous les efforts déployés afin de rendre le rail plus attrayant et de réaliser le transfert modal. Nous espérons que des mesures structurelles ne se feront pas trop longtemps attendre.

**21.05 Joris Vandenbroucke (Vooruit):** Je me réjouis que la nouvelle plateforme de sécurité permette également les appels d'urgence via WhatsApp ou par SMS. Pourrais-je encore obtenir les chiffres relatifs aux signalements téléphoniques auprès de Securail?

**21.06 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** Je vous communiquerai ces chiffres par écrit.

*L'incident est clos.*

## **22 Questions jointes de**

rijtuigen en de Desiro's staan er camera's.

We werken hard aan een structurele oplossing, met onder meer de aanpassing van de rondzendbrief – samen met minister Verlinden –, de reorganisatie van Securail met extra agenten, een nauwkeurige analyse van de bevoegdheden van Securail en een preventiecampagne met registratie en opvolging van klachten.

Mijn kabinet volgt samen met de NMBS en in overleg met de andere openbaarvervoermaatschappijen de situatie op de voet op.

Ook de digitalisering van de tools blijft een prioriteit voor mij en voor de NMBS.

De NMBS houdt contact met haar buitenlandse partners om het probleem te bekijken van reacties op noodoproepen die moeilijk mondeling kunnen gebeuren. Daarvoor is de NMBS begonnen met de vervanging van haar digitale callmanagementplatform door het Security Operations Center. Het toekomstige platform moet noodoproepen kunnen ontvangen via sms en WhatsApp. Die functionaliteit zal prioritair worden ontwikkeld, maar het platform zal pas over een jaar operationeel zijn. Technisch is een proefproject niet mogelijk zonder het platform, maar de doeltreffendheid zal worden geëvalueerd. Intussen zal de NMBS haar noodnummer 0800/30330 vaker tonen, ook op de treinen.

**21.04 Frank Troosters (VB):** Het gaat inderdaad om een breder maatschappelijk probleem, maar dit kan wel de inspanningen om het spoor aantrekkelijk te maken en een modal shift te realiseren, fruisen. Hopelijk volgen er snel structurele maatregelen.

**21.05 Joris Vandenbroucke (Vooruit):** Ik ben blij dat het nieuwe veiligheidsplatform ook noodoproepen via WhatsApp of sms'en mogelijk zal maken. Kan ik nog de cijfers krijgen over de telefonische meldingen bij Securail?

**21.06 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Die cijfers zal ik schriftelijk bezorgen.

*Het incident is gesloten.*

## **22 Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les désagréments occasionnés par un aiguillage à Hasselt" (55024425C)  
 - Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores occasionnées par un aiguillage à Hasselt" (55024486C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overlast met een spoorwissel in Hasselt" (55024425C)  
 - Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidsoverlast als gevolg van een spoorwissel in Hasselt" (55024486C)

**22.01 Frank Troosters (VB):** *Lors des travaux au pont ferroviaire surplombant le canal Albert, un nouvel aiguillage a été posé sur les voies entre Kuringen et Kiewit pour mettre le trafic ferroviaire à une voie. L'aiguillage occasionne toutefois des nuisances sonores et des vibrations dans les habitations des riverains. Les travaux sont terminés, mais l'aiguillage s'y trouve toujours.*

**22.01 Frank Troosters (VB):** *Tijdens de werken aan de spoorwegbrug over het Albertkanaal werd een nieuwe wissel gelegd op het spoor tussen Kuringen en Kiewit om het treinverkeer op één spoor te brengen. De wissel zorgt echter voor geluidsoverlast en trillingen in de huizen van de buurtbewoners. De werken zijn afgerond, maar de wissel ligt er nog steeds.*

*Le ministre peut-il fournir des explications? Quelles mesures seront-elles prises par Infrabel?*

*Kan de minister dit toelichten? Welke maatregelen zal Infrabel nemen?*

**22.02 Wouter Raskin (N-VA):** *Les travaux sont terminés depuis plus de six mois, mais l'aiguillage est toujours là. Qu'en est-il?*

**22.02 Wouter Raskin (N-VA):** *De werken zijn al meer dan een half jaar afgerond, maar de wissel ligt er nog steeds. Wat is de stand van zaken?*

**22.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** Infrabel prend très au sérieux toute question, suggestion ou plainte qui lui est soumise. Divers contacts ont eu lieu avec Infrabel au cours des dernières semaines: Infrabel Customer Care a reçu une plainte d'un riverain, des questions ont été adressées au service de presse et le service d'aménagement du territoire de la ville de Hasselt a pris contact avec le service Public Affairs.

**22.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Infrabel neemt alle vragen, suggesties en klachten heel ernstig. De voorbije weken werd Infrabel hier meermaals over gecontacteerd: Infrabel Customer Care ontving een klacht van een buurtbewoner, de persdienst werd bevraagd en de dienst Public Affairs werd gecontacteerd door de dienst Ruimte van de stad Hasselt.

L'infrastructure ferroviaire a dû être adaptée aux abords du pont étant donné que le nouvel ouvrage d'art installé par De Vlaamse Waterweg se situe deux mètres plus haut que l'ancien. Le nouvel aiguillage qui a été placé à hauteur de la Paalsteenstraat améliore la fluidité du trafic ferroviaire. Les ingénieurs analysent la situation. Plusieurs contrôles ont déjà été réalisés et une campagne de mesures débutera au mois de mars. Le riverain concerné en a déjà été avisé et continuera à être informé au même titre que la ville de Hasselt.

De spoorinfrastructuur in de zone rond de spoorbrug moest worden aangepast omdat de nieuwe brug van De Vlaamse Waterweg twee meter hoger ligt dan de vroegere brug. De nieuwe wisselverbinding ter hoogte van de Paalsteenstraat zorgt voor een vlottere doorstroming van het treinverkeer. De ingenieurs analyseren dit nu verder. Er werden al meerdere controles uitgevoerd en begin maart zullen er ook metingen gebeuren. De buurtbewoner is hier ook reeds van op de hoogte gebracht en wordt net als de stad Hasselt verder geïnformeerd.

**22.04 Frank Troosters (VB):** *L'aiguillage restera donc en place. Il est étrange que les mesurages se fassent attendre aussi longtemps, alors que les riverains supportent depuis tout un temps déjà des nuisances sonores et des vibrations dans leurs habitations.*

**22.04 Frank Troosters (VB):** *De wissel zal er dus blijven liggen. Het is vreemd dat de metingen zo lang op zich laten wachten, terwijl die mensen al een hele tijd met lawaaihinder en trillingen in huis moeten leven.*

**22.05 Wouter Raskin (N-VA):** *Le ministre a mentionné la plainte déposée par un riverain, mais ils sont plusieurs à être concernés. La fluidité du trafic ferroviaire est importante mais elle doit être en*

**22.05 Wouter Raskin (N-VA):** *De minister heeft het over een klacht van een buurtbewoner, maar ze zijn met meer. De doorstroming van het treinverkeer is belangrijk, maar het moet in evenwicht zijn met*

équilibre par rapport à la qualité de vie dans le quartier. Je demande au ministre de trouver rapidement une solution à ce problème.

*L'incident est clos.*

**23** Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la gare de Tongres" (55024427C)

**23.01** Frank Troosters (VB): À la gare de Tongres, un nouveau parking est actuellement en cours de construction.

*Le parking pour les voitures et l'abri à vélos couvert seront-ils payants? Les autorités de la ville de Tongres ont-elles été consultées? Quelle est la position de la ville?*

**23.02** Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La dernière concertation en date a eu lieu le 18 janvier 2022. Les travaux d'aménagement d'un parking provisoire de 160 emplacements pour voitures et d'un parking couvert pour vélos pouvant accueillir 120 vélos ordinaires et 10 vélos hors gabarit ont débuté le 17 janvier 2022.

Dès la fin juin 2022, le parking sera équipé d'un système de contrôle d'accès. La date précise à laquelle ce parking deviendra payant n'a pas encore été fixée.

*L'incident est clos.*

**24** Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet Stargate de Brussels Airport" (55024433C)

**24.01** Frank Troosters (VB): Dans le cadre du Green Deal, Brussels Airport devrait recevoir 24,8 millions d'euros de l'Europe pour la réalisation du projet Stargate.

*Quel est le coût estimé du projet? Aura-t-il un impact sur le prix des billets d'avion? Réfléchit-on déjà dans ce cadre à des projets d'avions électriques à long terme? Les 24,8 millions d'euros suffiront-ils au développement d'un aéroport zéro émissions? Comment les compagnies aériennes qui desservent Brussels Airport seront-elles encouragées à contribuer au verdissement de l'industrie aéronautique?*

**24.02** Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je vous renvoie à ma réponse à la question n° 586, publiée dans le bulletin des Questions et réponses, ainsi qu'à ma réponse donnée le 18 janvier 2022 en

de leefbaarheid van de buurt. Ik vraag de minister om snel een oplossing te zoeken.

*Het incident is gesloten.*

**23** Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De parking aan het station Tongeren" (55024427C)

**23.01** Frank Troosters (VB): Aan het station van Tongeren wordt momenteel een nieuwe parking aangelegd.

*Zullen de parking voor auto's en de overdekte fietsenstalling betalend zijn? Werd er overlegd met het stadsbestuur van Tongeren? Wat was het standpunt van de stad?*

**23.02** Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het meest recente overleg vond plaats op 18 januari 2022. Op 17 januari 2022 zijn de werken gestart voor de aanleg van een noodparking voor 160 auto's en een overdekte fietsenstalling voor 120 gewone en 10 buitenmaatse fietsen.

Vanaf eind juni 2022 zal de parking uitgerust zijn met toegangscontrole. Over de precieze datum waarop deze parking betalend wordt, moet nog worden beslist.

*Het incident is gesloten.*

**24** Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Stargate-plan van Brussels Airport" (55024433C)

**24.01** Frank Troosters (VB): In het kader van de Green Deal zou Brussels Airport 24,8 miljoen euro Europees geld ontvangen voor de realisatie van het Stargate-project.

*Wat is de geschatte kostprijs? Zal dit een invloed hebben op de kostprijs van een vliegticket? Wordt er binnen het project ook al gedacht aan langetermijnplannen voor elektrische vliegtuigen? Zal de 24,8 miljoen euro volstaan voor de realisatie van een nulemissieluchthaven? Hoe zullen de luchtvaartmaatschappijen die Brussels Airport aandoen, worden aangezet om mee te gaan in het verhaal van de vergroening van de luchtvaartindustrie?*

**24.02** Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik verwijs naar mijn antwoord op vraag nr. 586 in het Bulletin van schriftelijke vragen en antwoorden, en naar mijn antwoord in de commissie voor Mobiliteit

commission de la Mobilité.

op 18 januari 2022.

**24.03 Frank Troosters (VB):** Vous n'avez pas répondu à toutes mes questions dans ce bulletin. Je déposerai une nouvelle question écrite.

**24.03 Frank Troosters (VB):** Nog niet al mijn vragen werden daarin beantwoord. Ik zal opnieuw een schriftelijke vraag indienen.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**25 Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation de l'offre de trains" (55024475C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression des trains depuis le début de la pandémie" (55024870C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle réduction du trafic à la SNCB" (55024893C)

**25 Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het aangepaste treinaanbod" (55024475C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van treinen sinds het begin van de pandemie" (55024870C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe beperking van het treinaanbod bij de NMBS" (55024893C)

**25.01 Frank Troosters (VB):** Pour la deuxième fois en peu de temps, la SNCB réduit temporairement l'offre de trains.

**25.01 Frank Troosters (VB):** Voor de tweede keer in korte tijd zal de NMBS zijn treinaanbod tijdelijk verminderen.

*Comment les liaisons ferroviaires concernées sont-elles sélectionnées? Les navetteurs pourront-ils bénéficier d'une compensation? Quand la SNCB reprendra-t-elle le service ordinaire?*

*Hoe worden de betrokken verbindingen gekozen? Komt er een compensatie voor de reizigers? Wanneer zal de NMBS terugkeren naar het gewone aanbod?*

**25.02 Josy Arens (cdH):** Vous avez récemment déclaré qu'omikron changeait la donne et qu'il était temps de passer à autre chose. En mars 2020, dix-huit trains P ont été supprimés. En janvier 2022, onze trains P ont été supprimés. Des trains ont été cadencés par manque de personnel.

**25.02 Josy Arens (cdH):** U hebt onlangs verklaard dat omikron een gamechanger is en dat het tijd was om op andere zaken te focussen. In maart 2020 werden er 18 P-treinen geschrapt. In januari 2022 werden er 11 P-treinen afgeschaft. Het treinaanbod hing af van de personeelsuitval.

*Comment omikron change-t-il la donne concernant la gestion des conséquences de la pandémie sur le ferroviaire? Avez-vous anticipé le retour à la normale dans les projections de mobilité? Comment se prépare ce retour? Avez-vous établi un baromètre en interne pour rétablir les trains qui circulaient avant la pandémie? Où en sont les capacités du personnel de la SNCB et d'Infrabel? Quand avez-vous prévu de rétablir tous les trains supprimés en raison de la pandémie?*

*In welke zin is omikron een gamechanger voor het opvangen van de gevolgen van de pandemie voor het treinverkeer? Hebt u voor de mobiliteitsprognoses geanticipeerd op de situatie waarin we back to normal gaan? Hoe wordt de terugkeer naar de normale situatie voorbereid? Hebt u een barometer voor intern gebruik vastgesteld om te bepalen wanneer de treinen die vóór de pandemie reden, weer ingelegd kunnen worden? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de personeelscapaciteit van de NMBS en Infrabel? Wanneer zullen alle treinen die als gevolg van de pandemie afgeschaft werden, weer rijden?*

**25.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen):** En raison des nombreuses contaminations et des quarantaines parmi son personnel, la SNCB a réduit son offre le 26 janvier. Ainsi, des trains P et S sont supprimés mais également des lignes entières comme le S42 Flémalle-Haute-Seraing-Liège-Guillemins-Liers, ou encore l'IC Mons-Aulnoye-Aymeries ou Namur-Charleroi-Sud-Maubeuge.

**25.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen):** Door het grote aantal personeelsleden dat besmet is of in quarantaine zit heeft de NMBS haar aanbod vanaf 26 januari teruggedroefd. Zo werden er P- en S-treinen geschrapt, maar ook hele lijnen, zoals de S42 Flémalle – Haute-Seraing – Luik-Guillemins – Liers, de IC Bergen – Aulnoye – Aymeries en de IC Namen – Charleroi-Zuid – Maubeuge.

*Quelle est la part du personnel ne pouvant travailler pour cause de covid? Comment éviter ces effets de yo-yo sur l'offre de trains? Combien de navetteurs sont-ils concernés par la suppression des lignes IC ou S? Sur quoi se basent ces suppressions? Quelles sont les alternatives pour les voyageurs? Quelle sera la durée de cette réduction de l'offre?*

*Hoeveel personeelsleden konden er niet werken vanwege covid? Hoe kunnen deze jojo-effecten op het treinaanbod vermeden worden? Hoeveel pendelaars worden er getroffen door de afschaffing van de IC- en S-lijnen? Waarop werd de afschaffing van die treinen gebaseerd? Welke alternatieven zijn er voor de reizigers? Hoe lang zal het aanbod beperkt blijven?*

**25.04** **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): En raison du grand nombre de malades et de quarantaines parmi le personnel de la SNCB, l'offre de trains a été adaptée de façon préventive et provisoire, pour éviter des annulations de dernière minute.

**25.04** Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): Omdat er bij het personeel van de NMBS heel wat mensen ziek zijn of in quarantaine moeten blijven, werd het treinaanbod preventief en tijdelijk aangepast om te vermijden dat er op het laatste moment nog treinen moeten worden geschrapt.

(*En néerlandais*) En raison de la pandémie du coronavirus, la SNCB connaît également des problèmes d'absentéisme parmi ses collaborateurs.

(*Nederlands*) Door de coronapandemie wordt ook de NMBS geconfronteerd met afwezige medewerkers.

(*En français*) Les absences impliquent une réduction de 6,5 % de l'offre planifiée de trains. On a cherché à maintenir en priorité les trains fréquentés par les élèves et les étudiants. Un retour à l'offre complète aura lieu dès que possible. Le but est de garantir une offre claire et prévisible. La SNCB renforcera la composition des trains là où c'est possible et nécessaire.

(*Frans*) Door de afwezigheden moest het geplande treinaanbod met 6,5 % worden ingekrompen. Men heeft ernaar gestreefd om in de eerste plaats de treinen die veel leerlingen en studenten vervoeren te behouden. Men zal zo snel mogelijk weer overstappen naar een volledig treinaanbod. Het is de bedoeling om een duidelijk en voorspelbaar aanbod te garanderen. De NMBS zal waar dat mogelijk en nodig is in een grotere samenstelling van de treinen voorzien.

(*En néerlandais*) En semaine, l'un des quatre trains IC par heure entre Anvers et Bruxelles a été suspendu. Les trains IC entre Mons et Aulnoye et entre Namur, Charleroi et Maubeuge sont également suspendus temporairement, tant en semaine que le week-end. En outre, un certain nombre de liaisons ferroviaires suburbaines seront temporairement suspendues ou modifiées, des ajustements étant effectués sur les lignes S7, S9 et S32.

(*Nederlands*) Op weekdays werd één van de vier IC-treinen per uur tussen Antwerpen en Brussel geschorst. Ook de IC-treinen tussen Bergen en Aulnoye en tussen Namen, Charleroi en Maubeuge worden tijdelijk geschorst, zowel tijdens de week als in het weekend. Daarnaast wordt een aantal voorstedelijke treinverbindingen tijdelijk geschorst of aangepast, met aanpassingen binnen de lijnen S7, S9 en S32.

(*En français*) Le S42 Flémalle-Haute-Liège-Liers est suspendu, à l'exception de deux trains (un dans chaque sens le matin pour se rendre à l'école).

(*Frans*) De S42 Flémalle-Haute-Luik-Liers is tijdelijk geschrapt, met uitzondering van twee treinen (één in elke richting 's morgens voor schoolgaande kinderen).

(*En néerlandais*) La ligne S53 entre Gand-Saint-Pierre et Lokeren est temporairement supprimée. La gare de Beervelde est desservie par un arrêt supplémentaire du train IC circulant entre Ostende et Anvers.

(*Nederlands*) De S53 tussen Gent-Sint-Pieters en Lokeren wordt geschorst. Het station van Beervelde wordt bediend door een extra stop van de IC-trein tussen Oostende en Antwerpen.

(*En français*) Le S61 Charleroi-Namur-Jambes passe à un train par heure. Avant et après les heures de classe, un deuxième train par heure est maintenu. Aux heures de pointe, deux trains S63, deux trains P Ostende-Bruxelles et un train P le soir

(*Frans*) Op de S61-lijn Charleroi-Namen-Jambes zal er maar één trein per uur meer rijden. Voor en na de schooluren wordt de tweede trein per uur behouden. Op de spitsuren worden er twee S63-treinen, twee P-treinen Oostende-Brussel en een P-

entre Bruxelles-Midi et Visé sont suspendus.

trein 's avonds tussen Brussel-Zuid en Visé tijdelijk geschrapt.

Nous faisons tout pour écourter cette période et pour informer les voyageurs. À circonstances exceptionnelles, réponse exceptionnelle.

Wij doen er alles aan om die periode zo kort mogelijk te houden en de reizigers te informeren. Dit zijn uitzonderlijke omstandigheden die een uitzonderlijk antwoord vergen.

**25.05 Frank Troosters (VB):** Je peux comprendre que les gens tombent malades. Un vaste plan de transport nous a été dévoilé, mais en peu de temps, l'offre a dû être réduite à deux reprises. J'espère cependant que les voyageurs lésés pourront tout de même bénéficier d'une forme de compensation.

**25.05 Frank Troosters (VB):** Ik heb er begrip voor dat mensen ziek worden. Er werd uitgekapt met een uitgebreid vervoersplan, maar op korte tijd moest er al twee keer gesnoeid worden in het aanbod. Ik hoop echter dat er alsnog een vorm van compensatie komt voor gedupeerde reizigers.

**25.06 Josy Arens (cdH):** Je comprends les circonstances, mais il faut remettre les trains sur les rails au plus vite: je ne voudrais pas que cette situation temporaire devienne définitive sur des lignes moins fréquentées.

**25.06 Josy Arens (cdH):** Ik heb begrip voor de omstandigheden, maar alle treinen moeten zo snel mogelijk weer rijden: het mag niet zo zijn dat deze tijdelijke situatie definitief wordt op de lijnen met minder reizigers.

**25.07 Nicolas Parent (Ecolo-Groen):** Merci pour les précisions, notamment pour la ligne S42 qui assure le service pour les heures d'école. Cela témoigne d'une certaine capacité d'adaptation dans des circonstances difficiles.

**25.07 Nicolas Parent (Ecolo-Groen):** Ik dank u voor die toelichtingen, meer bepaald met betrekking tot lijn S42 en de dienstverlening tijdens de schooluren. Dat getuigt van een groot aanpassingsvermogen in moeilijke omstandigheden.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**26 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les adaptations climatiques aux chemins de fer" (55024078C)**

**26 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De klimaatadaptatie bij de spoorwegen" (55024078C)**

**26.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen):** J'avais déjà demandé au ministre, dans une question écrite, de me fournir la liste des projets visant à renforcer la résistance des lignes ferroviaires aux intempéries. Il ressort de la réponse à cette question qu'Infrabel n'a pas encore répertorié spécifiquement les lignes ferroviaires situées dans des zones inondables et ne dispose actuellement pas d'un plan d'action.

**26.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen):** Ik had de minister al eerder in een schriftelijke vraag om een lijst gevraagd van de plannen om de spoorlijnen klimaatrobuster te maken. In haar antwoord heeft Infrabel echter nog niet specifiek de spoorlijnen in overstromingsgevoelig gebied in kaart gebracht en er is momenteel ook geen verder plan van aanpak.

Quelles mesures sont-elles nécessaires pour améliorer la résistance de notre réseau ferroviaire? Un plan d'action sera-t-il élaboré?

Welke maatregelen zijn nodig om ons netwerk robuuster te maken? Komt er een actieplan?

**26.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** Les équipes d'Infrabel ont effectué un travail remarquable après les inondations de cet été. La catastrophe de l'année dernière confirme une fois de plus qu'il est urgent de prendre toutes les mesures nécessaires pour lutter contre le dérèglement climatique. Les actions prévues dans le précédent Plan national d'adaptation aux changements climatiques 2016-2020 ont été initiées par Infrabel, tel qu'indiqué dans la réponse à la question n°706 de Mme Buyst. L'objectif est

**26.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** De Infrabelteams hebben opmerkelijk werk geleverd na de overstromingen deze zomer. De ramp van vorig jaar is een zoveelste bevestiging van de urgentie om alle noodzakelijke maatregelen te nemen om de klimaatontwikkeling tegen te gaan. De acties in het vorige Nationaal Klimaatadaptatieplan – 2016 tot 2020 – werden door Infrabel opgestart zoals omschreven in de antwoorden op de vraag 706 van mevrouw Buyst. Het doel is inderdaad om die opdracht helemaal uit te voeren.

effectivement d'accomplir pleinement cette mission.

Des informations supplémentaires telles que des cartes numérisées des zones inondables sont nécessaires pour pouvoir poursuivre la réalisation. Ces cartes seront établies dans les prochains mois. L'an dernier, l'Institut Royal Météorologique a établi des prévisions climatiques jusqu'en 2100 pour la Belgique. Infrabel dispose de plans d'été, d'automne et d'hiver qui comportent des mesures destinées à limiter ou à éviter l'impact de phénomènes météorologiques extrêmes. Par ailleurs, une cartographie complète de la zone sensible de l'infrastructure ferroviaire est utile et nécessite la collaboration des autorités, services et organismes d'expertise régionaux et/ou locaux.

**26.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen):** Il est de toute façon important de rendre les chemins de fer plus résistants aux changements climatiques afin qu'ils puissent mieux faire face aux vagues de chaleur et aux inondations.

*L'incident est clos.*

**27 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'embranchement ferroviaire d'Oude Landen" (55024082C)**

**27.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen):** Le choix de construire un saut-de-mouton sur le site de Oude Landen implique qu'il ne reste qu'une seule option pour l'aménagement du deuxième accès ferroviaire, à savoir une infrastructure de surface. Or cette option se heurte à de fortes oppositions.

Où en sont les projets de bifurcation à Oude Landen et de deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers? Dans quel délai l'exécution est-elle prévue? Quel est le coût estimé des travaux? Ces moyens seront-ils inclus dans le plan d'investissement? Cette décision permet-elle encore d'envisager un projet souterrain pour le deuxième accès? De nouvelles études seront-elles réalisées concernant l'aménagement du deuxième accès ferroviaire?

**27.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** Début décembre, Infrabel a obtenu le permis d'environnement pour le projet Oude Landen. Nous avons déjà connaissance d'un recours introduit contre ce projet. Le début de l'aménagement de la bifurcation à niveaux séparés d'Oude Landen dépendra de l'évolution de la procédure. Seuls quelques travaux préparatoires et la rénovation du pont de la Statiestraat débiteront à court terme.

Le coût estimé est de l'ordre de 150 millions

Voor de verdere concretisering is er nog bijkomende informatie nodig, zoals gedigitaliseerde kaarten van de overstromingsgevoelige gebieden. Die worden de komende maanden opgemaakt. Het Koninklijk Meteorologisch Instituut heeft vorig jaar klimaatvooruitzichten tot 2100 voor België opgesteld. Infrabel heeft al zomer-, herfst- en winterplannen met maatregelen om de impact van extreme weergeerelateerde fenomenen te beperken en te voorkomen. Daarnaast is een volledige cartografie van de gevoelige zone van de spoorweginfrastructuur nuttig, wat de medewerking van regionale en/of lokale overheden, diensten en kennisinstellingen vergt.

**26.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen):** Het is sowieso belangrijk om de spoorwegen klimaatrobuuster te maken zodat zij beter kunnen weerstaan aan hittegolven en wateroverlast.

*Het incident is gesloten.*

**27 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorvertakking Oude Landen" (55024082C)**

**27.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen):** De keuze voor de aanleg van de ongelijkgrondse vertakking Oude Landen zorgt ervoor dat er maar één uitvoeringsvariant voor die tweede spoortoegang mogelijk blijft, namelijk de bovengrondse, wat op zwaar verzet stuit.

Wat is de stand van zaken voor het project van de vertakking Oude Landen en voor de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven? Op welke termijn wordt de uitvoering geprogrammeerd? Wat is de geraamde kostprijs? Zullen deze middelen opgenomen worden in het investeringsplan? Is een niet-bovengrondse uitvoering van het project tweede spoortoegang door deze beslissing nog mogelijk? Worden er nog nieuwe studies uitgevoerd rond de aanleg van de tweede spoortoegang?

**27.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Begin december heeft Infrabel de omgevingsvergunning verkregen voor het project Oude Landen. Wij hebben al weet van een beroep hiertegen. De start van de bouw van de ongelijkgrondse kruising Oude Landen zal afhangen van het verdere procedurele verloop. Enkel wat voorbereidende werken en de vernieuwing van de brug Statiestraat zullen op korte termijn al starten.

De geraamde kostprijs ligt in de grootteorde van

d'euros, auxquels il faut encore ajouter les mesures d'atténuation et les conditions supplémentaires imposées dans le permis. L'actuel plan pluriannuel d'investissement (PPI) 2022-2024 ne mentionne pas encore de solde à financer.

Le projet de bifurcation à niveaux séparés d'Oude Landen, officiellement autorisé, implique simplement le croisement de la ligne à grande vitesse et de la E19 en surface lorsqu'un deuxième accès ferroviaire sera aménagé. Le deuxième accès ferroviaire sera entièrement souterrain à partir de Merksem. Les variantes souterraines à la hauteur d'Ekeren ont fait l'objet d'explications détaillées ces dernières années. Les différentes configurations ont fait l'objet d'une étude approfondie, par exemple en termes d'impact sur l'environnement.

Non seulement l'aménagement d'un tunnel à partir de la Kloosterstraat entraînerait un coût supplémentaire élevé, mais impliquerait également de réaliser immédiatement le deuxième accès au port jusqu'à Lierre, pour lequel aucun budget n'est actuellement prévu dans le PPI stratégique (PSPI). Sur la base des études réalisées, le gouvernement flamand a opté, en décembre 2018, pour les configurations en surface à Ekeren. À la suite de l'enquête publique, le gouvernement a décidé le 28 juin 2019 de rétablir définitivement le plan régional d'exécution spatiale Infrastructure ferroviaire et parc naturel Oude Landen à Ekeren.

Le PSPI prévoit effectivement, aujourd'hui, la reprise de l'étude portant sur ce deuxième accès ferroviaire. La procédure selon le rapport d'impact environnemental du plan intégré débutera dans le courant de l'année 2022. Un cahier des charges pour la désignation d'un bureau pour le rapport d'impact environnemental est en cours d'élaboration. Deux millions d'euros sont prévus dans le PSPI pour cette étude.

**27.03 Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Ce dossier préoccupe énormément les habitants de la région. Un second désenclavement du port d'Anvers est crucial, précisément parce qu'il faut donner toutes les chances au renforcement du transport de marchandises par rail. Ceci doit être réalisé au maximum en équilibre avec l'environnement.

*L'incident est clos.*

**28 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les sanctions luxembourgeoises dans les trains belges transfrontaliers" (55024532C)**

150 miljoen euro, waarbij nog rekening gehouden dient te worden gehouden met de extra in de vergunning opgelegde milderende maatregelen en voorwaarden. In het huidige meerjareninvesteringsplan (MIP) 2022-2024 zit er geen te financieren saldo.

Het vergunde project ongelijkgrondse kruising Oude Landen betekent enkel dat bij de aanleg van een tweede spoortoegang de kruising over de hogesnelheidslijn en de E19 bovengronds zal gebeuren. Vanaf Merksem zal de tweede spoortoegang volledig ondergronds worden. De ondergrondse varianten in Ekeren werden de afgelopen jaren zeer uitvoerig toegelicht. De verschillende varianten werden grondig onderzocht, bijvoorbeeld op het vlak van impact op de omgeving.

De ondertunneling vanaf de Kloosterstraat zou niet alleen een grote meerprijs hebben, maar in dat geval zou de tweede havenpoorttoegang ook onmiddellijk uitgevoerd moeten worden tot Lier, waarvoor nu in het strategische MIP (SMIP) niet in budget is voorzien. Op basis van de onderzoeken heeft de Vlaamse regering in december 2018 gekozen voor de bovengrondse varianten in Ekeren. Na het openbaar onderzoek heeft de regering op 28 juni 2019 beslist om het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Spoorweginfrastructuur en natuurpark Oude Landen te Ekeren definitief te herstellen.

In het SMIP is vandaag inderdaad in de heropstart van de studie van deze tweede spoortoegang voorzien. De procedure volgens het geïntegreerd plan milieueffectrapport (MER) zal in de loop van 2022 opstarten. Een bestek voor de aanduiding van een MER-bureau is in opmaak. Voor deze studie is in het SMIP in 2 miljoen euro voorzien.

**27.03 Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Dit dossier leeft heel erg in de regio. Net omdat we alle kansen moeten geven om het goederenvervoer per spoor te versterken, is een tweede havenontsluiting voor Antwerpen cruciaal. Dit moet maximaal in evenwicht met de omgeving gebeuren.

*Het incident is gesloten.*

**28 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Luxemburgse sancties in Belgische treinen die de grens met Luxemburg oversteken" (55024532C)**

**28.01 Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Fin janvier, une navetteuse reliant Marbehan à Luxembourg a écopé d'une amende de 300 euros pour avoir enlevé son masque le temps de manger, ce qui est autorisé en Belgique.

Ne serait-il pas opportun de mieux informer les voyageurs transfrontaliers? Les règlements liés au covid changent de pays en pays et de mois en mois.

Confirmez-vous la légitimité de la sanction infligée par les Chemins de fer luxembourgeois? Une meilleure information des voyageurs est-elle envisagée?

**28.02 Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Je regrette la mauvaise expérience de cette voyageuse. Cette amende a été prononcée par les agents de la douane luxembourgeoise. Les agents des Chemins de fer luxembourgeois (CFL) ne peuvent pas prononcer des amendes dans un tel cas mais simplement faire un rappel des mesures.

Il ne me revient pas de me prononcer sur la légitimité d'une sanction imposée par un autre État sur son territoire.

Le port du masque est obligatoire sur les trains circulant au Grand-Duché mais, contrairement à ce pays, le masque peut être retiré en Belgique pour se nourrir. Des visuels rappelant les mesures de sécurité sanitaire sont présentes en gare et sur les écrans de train, où le personnel de bord rappelle aussi les mesures. J'ai demandé à la SNCB une communication claire, y compris sur les trains transfrontaliers.

**28.03 Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): N'ayant plus entendu d'incidents au Grand-Duché, je présume que des annonces plus régulières y sont faites.

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions n° 55024547C de M. Piedboeuf et n° 55024548C de M. Vandenput sont transformées en questions écrites.

## **29 Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La démolition du pont ferroviaire surplombant la Meuse" (55024566C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM

**28.01 Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Eind januari kreeg een reizigster tijdens de rit van Marbehan naar Luxemburg een boete van 300 euro opgelegd, omdat ze haar mondmasker afgezet had om te eten, wat in België toegestaan is.

Zou het niet opportuun zijn om de reizigers op grensoverschrijdende treinverbindingen beter te informeren? De coronaregels verschillen van land tot land en wijzigen van maand tot maand.

Bevestigt u dat de sanctie van de Luxemburgse Spoorwegen rechtmatig was? Zullen de reizigers beter worden geïnformeerd?

**28.02 Minister Georges Gilkinet** (*Frans*): Ik betreur dat die reizigster voor een onaangename verrassing is komen te staan. Die boete werd uitgeschreven door Luxemburgs douanepersoneel. Het personeel van de Luxemburgse Spoorwegen (CFL) kan in zo een geval geen boete opleggen, maar enkel wijzen op de maatregelen.

Het is niet aan mij om me uit te spreken over de rechtmatigheid van een sanctie die door een ander land op diens grondgebied opgelegd werd.

Op de treinen in het Groothertogdom geldt er een mondmaskerplicht, maar anders dan in dat land mag men in België het masker afnemen om te eten of te drinken. In de stations en op de schermen in de treinen zijn er visuals om de beschermingsmaatregelen in herinnering te brengen en in de treinen herinnert het boordpersoneel eveneens aan de te volgen maatregelen. Ik heb de NMBS gevraagd om hierover helder te communiceren, ook op treinen die rijden op grensoverschrijdende lijnen.

**28.03 Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Aangezien ik niets meer vernomen heb over eventuele incidenten in het Groothertogdom vermoed ik dat er hierover vaker mededelingen worden omgeroepen.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De vragen nr. 55024547C van de heer Piedboeuf nr. 55024548C van de heer Vandenput worden omgezet in een schriftelijke vragen.

## **29 Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afbraak van de spoorbrug over de Maas" (55024566C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM

**Mobilitéé) sur "Le projet de démolition du pont ferroviaire de Maastricht" (55024617C)**

**29.01 Frank Troosters (VB):** L'infrastructure pour une liaison ferroviaire entre Hasselt et Maastricht est restée presque entièrement intacte. J'ai interpellé le ministre à ce sujet en février 2020 et je lui ai demandé de prendre contact avec les autorités néerlandaises pour éviter la démolition du pont surplombant la Meuse.

Quelles démarches a-t-il entreprises depuis? La démolition de ce pont s'inscrit-elle dans sa vision de l'amélioration des liaisons ferroviaires internationales?

**29.02 Wouter Raskin (N-VA):** La destruction du pont sur la Meuse rendrait définitivement impossible une liaison ferroviaire entre la Belgique et le Limbourg néerlandais.

À quel point les plans de démolition de ProRail revêtent-ils un caractère concret? Le ministre a-t-il déjà été en contact avec ses collègues néerlandais à ce propos? Inscrit-il le dossier à l'ordre du jour de la prochaine concertation belgo-néerlandaise?

**29.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** Comme vous, j'ai été informé par la presse du projet de démolition de ProRail. Ce point a été discuté entre les administrations belge et néerlandaise le 31 janvier 2022 lors de la réunion du groupe de pilotage bilatéral relatif au transport ferroviaire transfrontalier de courte distance. À l'heure actuelle, la demande de permis de démolition est suspendue. Une nouvelle entrevue avec mes collègues néerlandais compétents est prévue prochainement.

**29.04 Frank Troosters (VB):** Je me réjouis que la demande du permis de démolition ait été suspendue, mais cela ne signifie pas pour autant que le projet soit écarté. Le désenclavement est un projet important pour l'ensemble de la Flandre. Dès lors qu'on s'acharne à réaliser le projet Spartacus en Flandre, les Néerlandais ont l'impression que la liaison serait devenue inutile.

**29.05 Wouter Raskin (N-VA):** Il sera nécessaire de poursuivre la discussion avec les collègues néerlandais, parce que la liaison qui relie les gares des deux capitales limbourgeoises ne doit pas disparaître.

*L'incident est clos.*

**30 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Les travaux à la gare**

**Mobiliteit) over "De geplande afbraak van de spoorbrug in Maastricht" (55024617C)**

**29.01 Frank Troosters (VB):** De infrastructuur voor een treinverbinding tussen Hasselt en Maastricht is bijna volledig intact gebleven. Ik interpelleerde de minister hierover in februari 2020 en vroeg hem om contact op te nemen met de Nederlandse autoriteiten om de afbraak van de Maasbrug te voorkomen.

Welke stappen heeft hij sindsdien ondernomen? Past de afbraak van de Maasbrug in zijn visie op het verbeteren van de internationale treinverbindingen?

**29.02 Wouter Raskin (N-VA):** Door het slopen van de Maasbrug zou een grensoverschrijdende treinverbinding tussen België en Nederlands Limburg definitief onmogelijk gemaakt worden.

Hoe concreet zijn de afbraakplannen van ProRail? Heeft de minister reeds contact gehad met zijn Nederlandse collega's hierover? Zal hij het dossier agenderen op het volgende Belgisch-Nederlands overleg?

**29.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Ook ik las in de pers over de afbraakplannen van ProRail. Dit werd op 31 januari 2022 besproken op de bilaterale stuurgroep Kort Grensoverschrijdend Spoorvervoer tussen de Belgische en Nederlandse administratie. Op dit moment staat de aanvraag voor de sloopvergunning on hold. Ik spreek binnenkort opnieuw met de bevoegde Nederlandse collega's.

**29.04 Frank Troosters (VB):** Het is goed dat de sloop on hold is gezet, maar daarmee is het probleem nog niet van de baan. De ontsluiting is belangrijk voor heel Vlaanderen. Doordat men in Vlaanderen het Spartacusproject blijft doordrijven, krijgt men in Nederland de indruk dat de verbinding geen nut meer zou hebben.

**29.05 Wouter Raskin (N-VA):** Het zal nodig zijn om het dossier verder te bespreken met de Nederlandse collega's, want de verbinding tussen de stations van beide Limburgse hoofdsteden mag niet verdwijnen.

*Het incident is gesloten.*

**30 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan het station**

**d'Athus" (55024567C)**

**30.01 Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Au printemps, ce sera le début d'un an de travaux pour la gare d'Athus, dans le but de moderniser les quais et de créer un accès PMR aux quais et entre les deux quartiers séparés par les voies. Les places de parking seront réduites et la traversée actuelle sera déplacée, interdisant les correspondances en gare.

Que prévoyez-vous pour minimiser les inconvénients? L'accès PMR sera-t-il garanti? Avez-vous des garanties sur la durée des travaux? Prévoit-on des alternatives pour les correspondances? Prévoit-on l'installation de rampes PMR dans d'autres gares?

**30.02 Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Nous voulons rendre les gares accessibles à tous dans les plus brefs délais. D'ici 2030, la moitié des gares devra être équipée de quais dont la hauteur est adaptée au nouveau matériel roulant. Une grande partie des 250 millions d'euros d'investissements prévus lors du dernier conclave budgétaire a été attribuée aux travaux d'accessibilité.

À Athus, la SNCB a planifié de 2022 à 2024 les travaux d'entretien et d'aménagement du parking de 250 places et l'installation du contrôle d'accès. Infrabel a prévu la création du couloir sous voie et de rampes d'accès. Les travaux de rehaussement des quais et les abords devraient être entrepris en 2023.

La SNCB et Infrabel tentent de limiter les désagréments pour les voyageurs. On appose de la signalétique pour l'informer, des accès provisoires sont aménagés, une traversée provisoire a été créée pour que les voyageurs effectuent leur correspondance. En avril, seuls deux quais resteront accessibles et l'offre de trains sera adaptée en conséquence. Pendant plusieurs week-ends, Infrabel organisera des travaux exigeant une coupure totale de la circulation des trains. Un service de bus de substitution est prévu.

**30.03 Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Je me réjouis de ces ambitions pour cette gare et pour d'autres.

*L'incident est clos.*

**Athus" (55024567C)**

**30.01 Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Dit voorjaar start men met de werken in het station Athus. Die zullen een jaar duren en hebben als doel de perrons te moderniseren en zowel de perrons als de twee door het spoor gescheiden wijken toegankelijk te maken voor mensen met beperkte mobiliteit. Het aantal parkeerplaatsen zal verminderd worden en de huidige doorgang zal verplaatst worden, waardoor aansluitingen onmogelijk worden.

Hoe zult u de hinder tot een minimum beperken? Zal de toegang voor mensen met beperkte mobiliteit gegarandeerd worden? Hebt u garanties over de duur van de werken? Zullen er voor de aansluitingen alternatieven georganiseerd worden? Zijn er plannen om andere stations uit te rusten met hellingbanen voor mensen met beperkte mobiliteit?

**30.02 Minister Georges Gilkinet** (*Frans*): We willen de stations zo snel mogelijk voor iedereen toegankelijk maken. Tegen 2030 moet de helft van de stations voorzien zijn van perrons waarvan de hoogte aangepast is aan het nieuwe rollend materieel. Een groot deel van de 250 miljoen euro aan investeringen die tijdens het jongste begrotingsconclaaf uitgetrokken werden, zal besteed worden aan toegankelijkheidswerkzaamheden.

In Athus heeft de NMBS de werken voor het onderhoud en de aanleg van de parking van 250 plaatsen en de installatie van een toegangscontrolesysteem gepland voor 2022-2024. Infrabel zal een tunnel onder de sporen en hellingbanen aanleggen. De werken voor de verhoging van de perrons en de perronomgeving zouden in 2023 uitgevoerd moeten worden.

De NMBS en Infrabel trachten de hinder voor de reizigers te beperken. Er worden informatieborden geplaatst, tijdelijke toegangen aangelegd en er is een voorlopige oversteekplaats gecreëerd, zodat de reizigers kunnen overstappen. In april zullen er nog slechts twee perrons toegankelijk zijn en het treinaanbod zal dan ook aangepast worden. Gedurende verscheidene weekends zal Infrabel werken uitvoeren waarvoor het treinverkeer volledig moet worden onderbroken. Er zullen vervangbussen ingelegd worden.

**30.03 Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Ik ben blij met die ambitieuze plannen voor dit station en andere stations.

*Het incident is gesloten.*

**31** Question de Malik Ben Achour à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La formation continue pour les chauffeurs titulaires d'un permis C" (55024564C)

**31.01** Malik Ben Achour (PS): Un automobiliste qui possède le permis de conduire de catégorie C avec délivrance d'un certificat d'aptitude professionnel (CAP) est tenu de suivre une formation continue. L'arrêté royal du 4 mai 2007 stipule que l'exigence ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules utilisés pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines dans l'exercice de leurs fonctions, si la conduite du véhicule n'est pas l'activité principale.

Prenons l'exemple d'un ouvrier communal qui travaille sur les voiries et est chargé de la conduite du camion pour déplacer du matériel et évacuer les terres vers un centre de traitement. La condition "d'activité principale" doit être considérée par activité et non de manière globale. Lorsque l'agent transporte des terres, il doit être en possession du CAP, mais il n'en a pas besoin lorsqu'il livre le tarmac. Mais le texte peut laisser penser que le transport est une activité accessoire de l'activité principale du chauffeur. Le SPF Mobilité et transports a diffusé la liste des catégories de conducteurs dispensés du CAP. Elle comprend les ouvriers communaux.

Quelle est la portée de cette dispense pour les ouvriers communaux? Sont-ils dispensés d'office ou s'ils n'effectuent jamais d'activité de conduite?

**31.02** Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Depuis avril 2020, la dispense est d'application pour les ouvriers communaux. L'exigence d'aptitude professionnelle ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules utilisés pour le transport non commercial de voyageurs ou de marchandises. La Commission européenne a été confrontée à des applications divergentes de ces dispenses lorsque certains États ont fait comprendre qu'il fallait analyser les buts privés non pas au regard du conducteur mais de la société pour laquelle il travaillait. La dispense a été retravaillée pour étendre sa portée, supprimer tout doute et mieux cerner les cas où le CAP devrait être obligatoire.

Un FAQ sur le site de mon administration permet au

**31** Vraag van Malik Ben Achour aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nascholing van chauffeurs met een rijbewijs C" (55024564C)

**31.01** Malik Ben Achour (PS): Chauffeurs die over een rijbewijs C met een getuigschrift van vakbekwaamheid beschikken, moeten nascholing volgen. Bij het koninklijk besluit van 4 mei 2007 wordt bepaald dat die vereiste niet van toepassing is op de chauffeurs van voertuigen die gebruikt worden voor het vervoer van materieel, uitrusting of machines tijdens de uitoefening van hun beroep, op voorwaarde dat het besturen van het voertuig niet hun hoofdactiviteit vormt.

Laten we het voorbeeld nemen van een gemeentearbeider die straatwerken uitvoert en een vrachtwagen bestuurt om materiaal te vervoeren en grond naar een verwerkingscentrale af te voeren. De voorwaarde met betrekking tot het vervoer als 'hoofdactiviteit' moet per activiteit beoordeeld worden en niet op een globale manier. Wanneer de arbeider grond vervoert, moet hij in het bezit zijn van een getuigschrift van vakbekwaamheid, maar hij heeft dat niet nodig, wanneer hij het tarmac levert. De tekst kan echter de indruk wekken dat het vervoer een nevenactiviteit is bij de hoofdactiviteit van de chauffeur. De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft de lijst van de categorieën van chauffeurs die niet over een getuigschrift van vakbekwaamheid moeten beschikken gepubliceerd. De gemeentearbeiders staan daar ook op.

In hoeverre geldt die vrijstelling voor de gemeentearbeiders? Worden ze ambtshalve vrijgesteld of enkel als ze nooit een voertuig besturen als hoofdactiviteit?

**31.02** Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Sinds april 2020 geldt die vrijstelling voor de gemeentearbeiders. De vakbekwaamheidsvereiste geldt niet voor de bestuurders van voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel vervoer van personen of goederen. De Europese Commissie werd geconfronteerd met uiteenlopende toepassingen van zulke vrijstellingen en sommige EU-lidstaten hebben het standpunt ingenomen dat men de privédoeleinden niet moest analyseren met betrekking tot de bestuurder, maar met betrekking tot de onderneming waarvoor hij werkt. Men heeft de vrijstelling herwerkt om het toepassingsgebied ervan uit te breiden, elke twijfel uit te bannen en beter af te bakenen in welke gevallen het getuigschrift van vakbekwaamheid verplicht moet zijn.

Via een FAQ op de website van mijn administratie

secteur de savoir si un conducteur peut jouir de cette dispense. Il n'y a jamais de dispense d'office, sauf quand elle est liée au véhicule en tant que tel. En cas de doute, la possession d'un CAP est la seule solution sûre, en particulier en cas de franchissement d'une frontière, chaque État étant libre d'appliquer les dispenses européennes sur son territoire.

**31.03 Malik Ben Achour (PS):** Je transmettrai votre réponse.

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions n<sup>os</sup> 55024583C et 55024584C de M. Roggeman sont reportées.

**32 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le délai d'obtention d'une carte de conducteur et d'un certificat d'aptitude professionnelle" (55024616C)**

**32.01 Wouter Raskin (N-VA):** *Le métier de chauffeur de camion est un métier en pénurie, mais un chauffeur de camion étranger ne peut être employé dans notre pays que s'il a été enregistré dans notre pays pendant au moins 185 jours.*

*Le ministre est-il au courant de cette situation? Existe-t-il une solution à ce problème?*

**32.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** Les conducteurs de poids lourds étrangers peuvent également conduire dans notre pays avec une carte de conducteur étrangère, délivrée dans un État membre de l'Union européenne ou de l'*European Agreement on Road Transport*. Nous ne pouvons accorder d'exception pour les conducteurs ayant un permis de conduire non européen. Le règlement européen ne permet la délivrance d'attestations de conducteur temporaires que dans des cas exceptionnels. L'article ne peut être appliqué systématiquement. Une carte temporaire n'est délivrée dans aucun État membre européen.

*L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 55024729 de Mme Verhaert est reportée.

**33 Question de Sigrid Goethals à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le renforcement de la DGTA" (55024783C)**

**33.01 Sigrid Goethals (N-VA):** L'une des recommandations de la commission d'enquête

kan de sector nagaan of een bestuurder voor zo een vrijstelling in aanmerking komt. Er zijn geen ambtshalve vrijstellingen, behalve wanneer deze verband houden met het voertuig zelf. In geval van twijfel is het houderschap van een getuigschrift van vakbekwaamheid de enige veilige oplossing, vooral bij het overschrijden van een grens, want het staat elke EU-lidstaat vrij om de Europese vrijstellingen al dan niet op zijn grondgebied toe te passen.

**31.03 Malik Ben Achour (PS):** Ik zal uw antwoord doorgeven.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55024583C en 55024584C van de heer Roggeman worden uitgesteld.

**32 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De wachtperiode voor een bestuurderskaart en een bewijs van vakbekwaamheid" (55024616C)**

**32.01 Wouter Raskin (N-VA):** *Vrachtwagenchauffeur is een knelpuntberoep, maar een buitenlandse vrachtwagenchauffeur kan pas in ons land tewerkgesteld worden als hij minstens 185 dagen in ons land is ingeschreven.*

*Is de minister daarvan op de hoogte? Is hiervoor een oplossing?*

**32.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Buitenlandse vrachtwagenchauffeurs kunnen in ons land ook rijden met een buitenlandse bestuurderskaart, afgeleverd in een Europese of een European Agreement on Road Transport – lidstaat. We kunnen geen uitzondering toestaan voor bestuurders met een niet-Europees rijbewijs. De Europese verordening laat toe om tijdelijke bestuurdersattesten af te leveren, maar slechts in uitzonderlijke gevallen. Het artikel mag niet systematisch worden toegepast. In geen enkele Europese lidstaat wordt een tijdelijke kaart afgegeven.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 55024729 van mevrouw Verhaert wordt uitgesteld.

**33 Vraag van Sigrid Goethals aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De versterking van het DGLV" (55024783C)**

**33.01 Sigrid Goethals (N-VA):** Een van de aanbevelingen van de parlementaire

parlementaire, était de renforcer la Direction générale Transport aérien (DGTA), notamment en raison de la discontinuité du management. Entre-temps, sept ETP, dont deux experts en sécurité, ont été engagés. La DGTA devait également prendre des initiatives afin de poursuivre l'optimisation de la sécurité aérienne. Comment la DGTA fonctionne-t-elle à présent? Les problèmes ont-ils été réglés?

**33.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Les problèmes au sein de la DGTA ne sont pas nouveaux. J'ai hérité d'une situation particulièrement délicate, mais j'ai immédiatement pris toutes les mesures nécessaires. Le recrutement de 25 équivalents temps plein supplémentaires est en cours. Un plan d'action est mis en œuvre au sein du service Sûreté. Il comporte notamment un plan de formation pour se conformer à la réglementation européenne. En raison de la pandémie de coronavirus, il n'a pas été facile de respecter le plan de formation, mais il n'y a pas de problèmes aigus.

La DGTA a communiqué à la Commission européenne le plan d'action visant à traiter systématiquement les points d'amélioration et rend régulièrement compte de sa mise en œuvre.

Le programme national de contrôle de la qualité est élaboré par la DGTA elle-même et communiqué à la Commission européenne. Il a récemment été ajusté pour tenir compte de la pandémie de covid

L'intégration physique du service Sûreté dans le bâtiment qui abrite également les autres services garantit également une meilleure coopération.

Depuis les attentats de 2016, de nombreux recrutements ont eu lieu et les exigences ainsi que la réalité du terrain ont considérablement évolué, induisant un plan comportant divers points d'action sur les relations interpersonnelles, qui ont été mis en œuvre dans l'intervalle. On vérifie également si les collaborateurs confirment l'existence d'une confiance mutuelle et d'une bonne entente.

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions restantes sont reportées.

*La réunion publique de commission est levée à 18 h 08.*

onderzoekscommissie was de versterking van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV), onder meer wegens de discontinuïteit in de leiding. Ondertussen werden al zeven vte's, onder wie twee veiligheidsexperts, aangeworven. Het DGLV moest ook initiatieven nemen om de luchtvaartveiligheid verder te optimaliseren. Hoe functioneert het DGLV vandaag? Zijn de problemen van de baan?

**33.02** Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De problemen bij het DGLV zijn niet nieuw. Ik erfde een bijzonder heikele situatie, maar heb onmiddellijk alle nodige maatregelen genomen. De aanwerving van 25 extra voltijdse equivalenten loopt. Binnen de dienst Beveiliging wordt een actieplan uitgevoerd, met onder meer een opleidingsplan om te voldoen aan de Europese regelgeving. Door de coronapandemie was het evenwel niet evident om het opleidingsplan te respecteren, maar er stellen zich geen acute problemen.

Het DGLV bezorgde het actieplan om de verbeterpunten systematisch aan te pakken, aan de Europese Commissie en rapporteert op geregelde tijdstippen over de implementatie ervan.

Het nationale kwaliteitscontroleprogramma wordt door het DGLV zelf opgesteld en wordt meegedeeld aan de Europese Commissie. Recent werd het nog bijgeschaafd om rekening te houden met de covidpandemie.

De fysieke integratie van de dienst Beveiliging in het gebouw waar ook de overige diensten zijn ondergebracht, zorgt ook voor een betere samenwerking.

Sinds de aanslagen van 2016 zijn er veel aanwervingen gebeurd en zijn de vereisten evenals de realiteit op het werkveld sterk veranderd. Dat leidde tot een plan met diverse actiepunten rond interpersoonlijke relaties, die inmiddels gerealiseerd zijn. Er wordt ook opgevolgd of medewerkers aangeven dat er onderling vertrouwen en een goede verstandhouding zijn.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De overige vragen worden uitgesteld.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.08 uur.*