

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

du

MARDI 7 MARS 2023

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit,  
Overheidsbedrijven en Federale  
Instellingen

van

DINSDAG 7 MAART 2023

Namiddag

---

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.24 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 24 et présidée par M. Jef Van den Bergh.

*Les textes figurant en italique dans le Compte rendu intégral n'ont pas été prononcés et sont la reproduction exacte des textes déposés par les auteurs.*

*De teksten die in cursief zijn opgenomen in het Integraal Verslag werden niet uitgesproken en steunen uitsluitend op de tekst die de spreker heeft ingediend.*

**01** Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De alternatieve financiering van zonnepanelen bij de NMBS en Infrabel" (55034169C)

**01** Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le financement alternatif des panneaux solaires de la SNCB et d'Infrabel" (55034169C)

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

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

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

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

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

zonnepanelen te installeren op zijn daken in eigen beheer en niet via een derdepartijfinanciering.

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

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

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

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

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**02 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van Brussels Airport-Zaventem" (55034301C)**

**02 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de Brussels Airport-Zaventem" (55034301C)**

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

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

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

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

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

**02.02 Minister Georges Gilkinet:** Mevrouw Vindevoghel, de vernieuwing van de milieuvergunning van de nationale luchthaven is een strikt regionale – dus Vlaamse – bevoegdheid. De gevolgen van die

beslissing zullen echter veel verder reiken dan het Vlaams Gewest gezien de ligging van de nationale luchthaven aan de grenzen van Brussel en Wallonië, en haar statuut als nationale luchthaven die de hoofdstad van Europa bedient.

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

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

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

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**03 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vliegtaks en de privéjets" (55034302C)**

**03 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La taxe aérienne et les jets privés" (55034302C)**

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

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

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

Ik heb dan ook de volgende vragen aan u:

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

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

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

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

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

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

Het aantal privéjetvluchten is de laatste jaren aanzienlijk toegenomen en als we niets doen, wijzen de projecties voor dit verkeer op een toename met 50 % tegen 2030. Dat roept vragen op met betrekking tot het klimaat en de sociale rechtvaardigheid in een tijd waarin van elke burger een inspanning wordt gevraagd.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

#### **04** **Samengevoegde vragen van**

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het nieuwe en het oude vervoersplan van de NMBS" (55034297C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het belang van intermodaliteit in het volgende vervoersplan" (55034415C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het volgende vervoersplan van de NMBS" (55034416C)

#### **04** **Questions jointes de**

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau et l'ancien plan de transport de la SNCB" (55034297C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'importance de l'intermodalité dans le prochain plan de transport" (55034415C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le prochain plan de transport de la SNCB" (55034416C)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Monsieur le ministre, cela signifie-t-il que la préparation du plan de transport en cours est soumise à

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

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

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spooroverwegen" (55034304C)
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De preventie met betrekking tot de veiligheid aan de overwegen" (55034378C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het ANPR-project en de overwegen" (55034804C)

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

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les passages à niveau" (55034304C)
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prévention liée à la sécurité aux passages à niveau" (55034378C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet ANPR et les passages à niveau" (55034804C)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



mise en place de ce dispositif dans la stratégie de sécurisation des passages à niveau?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les essais pour l'étude de faisabilité des caméras ANPR (Automatic Number Plate Recognition) aux

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

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

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

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

**05.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Mijnheer de minister, ik heb geen cijfers gekregen over het budget dat zal worden uitgetrokken voor Infrabel voor het jaar 2023. U hebt dat wel voor 2022 gezegd, maar niet voor 2023. De cijfers zijn immers choquerend: elf doden, dat is superveel.

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

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

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

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

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

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

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

dossier à suivre. Je vous remercie déjà.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**06** Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La baisse du volume de marchandises transportées par le rail" (55034327C)

**06** Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De daling van het volume van het goederenvervoer per spoor" (55034327C)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**07** **Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conditions d'embauche à la SNCB" (55034328C)**

**07** **Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanwervingsvoorwaarden bij de NMBS" (55034328C)**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Président: Jean-Marc Delizée.*

*Voorzitter: Jean-Marc Delizée.*

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

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

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

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

**08 Vraag van Joris Vandebroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De breedtespiegels bij bussen" (55034440C)**

**08 Question de Joris Vandebroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les rétroviseurs grand-angle pour les bus" (55034440C)**

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

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

*Ik heb daarover volgende vragen:*

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

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

*3. Bent u van mening dat we breedtespiegels voor bussen (categorie M2 en M3) beter verplicht kunnen maken?*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mijn administratie en ik blijven alert voor technische ontwikkelingen en vooruitgang op het vlak van direct of indirect zicht, zoals de installatie van lichten op voertuigen om kwetsbare weggebruikers te waarschuwen voor de aanwezigheid van een dode hoek. Ik ben in dit stadium echter niet op de hoogte van de resultaten van tests met voertuigen die hiermee zijn uitgerust.

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

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

Tegelijk is het goed nieuws dat voor nieuwe voertuigen die nieuwe dodehoekdetectiesystemen verplicht

zullen worden. Ondertussen rijden er natuurlijk wel heel veel bussen rond zonder breedtespiegel. Voor mij blijft dat problematisch. Ik kan alleen maar hopen dat touringcarmaatschappijen spontaan die beperkte investering zullen doen die de verkeersveiligheid ten goede komen.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En tant que ministre de la Mobilité, vous avez certainement participé à la concertation au sein du gouvernement quant à l'élaboration et la mise en place de ce quinzième parquet. Pouvons-nous obtenir votre retour à ce sujet? Son efficacité a-t-elle fait l'objet d'une évaluation? Dans quelle mesure le travail



de ce parquet a-t-il effectivement permis de renforcer nos capacités de garantir la sécurité sur nos routes? Ces possibilités de renforcement ont-elles fait l'objet de discussions avec vos collègues du gouvernement, mais également des entités fédérées?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**09.04** **Minister Georges Gilkinet**: Collega's, dit is een zeer belangrijke vraag, met een lang antwoord. Er werden veel voorstellen gedaan en initiatieven genomen voor de verkeersveiligheid. De laatste

cijfers van het Vias institute zijn inderdaad zorgwekkend, zeker wat betreft actieve weggebruikers die het slachtoffer worden van verkeersongelukken. Die vaststelling zou ons ertoe moeten aanzetten meer te doen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

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

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

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

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

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

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

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

Op federaal niveau werken wij ook aan een effectievere en strengere bestrijding van recidive. Wij hebben eerst een benchmarkstudie gedaan, zoals in het regeerakkoord stond. Uit de ervaringen in het buitenland kunnen wij het beste uit elk systeem recupereren voor een rijbewijs met punten *à la belge*. Op basis van die conclusie heb ik, samen met de minister van Binnenlandse Zaken en de minister van Justitie, een voorstel uitgewerkt. In november 2022 werd het een eerste keer besproken door het kernkabinet. De tekst ligt er, maar zijn nog opmerkingen gekomen van verschillende collega's. Er moet dus verder worden gewerkt. Zo moeten er in de wettekst meer preciseringen worden toegevoegd over de overtredingen die in het rijbewijs met punten moeten worden opgenomen.

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

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

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

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

Enfin, la Commission européenne propose d'instaurer une tolérance zéro pour les jeunes sous l'emprise de l'alcool. Les conducteurs novices ne seront pas autorisés à boire une goutte d'alcool au volant durant les deux premières années suivant l'obtention de leur permis. Ils peuvent continuer après sans difficulté, évidemment! Cette proposition est intéressante et devrait nous permettre d'améliorer la sécurité routière et de sauver des vies, notamment celle des jeunes qui constituent un groupe à risque important. Je trouve, toutefois, important de ne pas pointer certains groupes de personnes du doigt. C'est avant tout la conduite sous influence de drogue ou d'alcool qui est problématique, quelle que soit la personne concernée, son âge ou son statut.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

#### **10** **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Erbarmelijke werkomstandigheden bij de NMBS" (55034551C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werkomstandigheden van het NMBS-personeel en de sanitaire voorzieningen" (55034666C)

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onbeschikbaarheid van treintoiletten" (55034839C)

#### **10** **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conditions de travail déplorables à la SNCB" (55034551C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conditions de travail du personnel de la SNCB et les installations sanitaires" (55034666C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'indisponibilité des toilettes dans les trains" (55034839C)

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

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

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

Ik heb bijgevolg een aantal vragen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**11 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verdere onderzoek naar de uitbreiding van het goederenspoor Gent-Terneuzen" (55034565C)**

**11 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La poursuite de l'enquête sur l'extension de la ligne de transport de marchandises Gand-Terneuzen" (55034565C)**

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

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

**11.02 Minister Georges Gilkinet:** In de periode 2017-2020 werden door North Sea Port, de provincie Zeeland in Nederland en de gemeente Terneuzen een elftal studies uitgevoerd en medegefinancierd door het CEF-programma (Connecting Europe Facility). Daarmee is er zicht op de knelpunten in het spoornetwerk alsook op de haalbaarheid en technische uitvoerbaarheid van de meest logische oplossingen. Ik geef een aantal voorbeelden van die studies. Er werd een vervoers- en capaciteitsanalyse uitgevoerd, een geotechnisch bodemonderzoek, een milieu-effectenbeoordeling, onderzoek naar spoortrajecten op de North Sea-Mediterranean- en Rhine-Alpinecorridors en financiële studies. Voor de verdere inhoud van de studie wordt verwezen naar de projectenwebsite.

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

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

Die door Europa gefinancierde studies zijn inderdaad zeer interessant. Ze vormen een goede basis om

op verder te werken. Er zijn maar liefst tien instanties en overheden die de intentieverklaring hebben ondertekend en dat zegt natuurlijk veel over de ambitie. Hoe meer ondertekenaars er zijn, hoe meer overleg en samenwerking nodig is en hoe groter de vrees is dat bij een eventueel falen of een vertraging van de werken de verschillende ondertekenaars en belanghebbenden zich daarachter zullen verschuilen.

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

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

## **12** Questions jointes de

- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux en gare de Louvain-la-Neuve" (55034622C)

- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux à la gare de Louvain-la-Neuve" (55034865C)

## **12** Samengevoegde vragen van

- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken in het station Louvain-la-Neuve" (55034622C)

- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken in het station Louvain-la-Neuve" (55034865C)

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

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

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

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

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

Il n'en reste pas moins que ces travaux témoignent du fait que Louvain-la-Neuve est bien évidemment

une priorité en matière de mobilité multimodale. En effet, en ce qui concerne l'accessibilité de la gare de Louvain-la-Neuve, celle-ci est équipée de trois accès aux quais, dont un avec ascenseur. Un quatrième accès sera disponible directement depuis le parking, après la finalisation des travaux de prolongement des quais.

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

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

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

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

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

*Het incident is gesloten.*  
*L'incident est clos.*

**13 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De testrit met de hybridelocomotief in België" (55034636C)**

**13 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le test réalisé par la locomotive hybride en Belgique" (55034636C)**

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

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

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

**13.02 Minister Georges Gilkinet:** Infrabel heeft me laten weten dat het vooralsnog geen officieel standpunt heeft ingenomen, maar zeker geen twijfel heeft omtrent hybride locomotieven. Integendeel, Infrabel moedigt de ontwikkeling van milieuvriendelijke technologieën aan, zoals vermeld in zijn milieubeleidsplan.

Infrabel deelt evenwel mee dat het niet verantwoordelijk is voor de homologatie van rollend materieel



dat op spoor in dienst rijdt. Dat is namelijk de bevoegdheid van het ERA (European Railway Agency) en van de NSA (National Safety Authority).

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

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

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**14 Samengevoegde vragen van**

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Bedreigingen en geweld ten aanzien van het spoorpersoneel" (55034651C)**

- **Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onveilige situaties waaraan de treinbegeleiders het hoofd moeten bieden" (55034749C)**

**14 Questions jointes de**

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les menaces et la violence envers le personnel des chemins de fer" (55034651C)**

- **Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'insécurité à laquelle sont confrontés les accompagnateurs de trains" (55034749C)**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**15** **Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe mandaat van de CEO van de NMBS" (55034753C)**

**15** **Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau mandat de la CEO de la SNCB" (55034753C)**

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

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

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

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

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

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

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

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**16** **Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinramp in Griekenland" (55034754C)**

**16** **Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La catastrophe ferroviaire en Grèce" (55034754C)**

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

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

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

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

voor de reizigers?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**17** Question de Daniel Senesael à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne de train reliant Tournai à Lille" (55034757C)

**17** Vraag van Daniel Senesael aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding tussen Doornik en Rijsel" (55034757C)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**18** Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vakbondsprotest tegen de liberalisering van het openbaar vervoer" (55034758C)

**18** Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'action de protestation des syndicats contre la libéralisation des transports en commun" (55034758C)

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

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

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

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

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

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

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

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**19** Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinstaking" (55034761C)

**19** Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève des chemins de fer" (55034761C)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**20** Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking bij Aviapartner op Brussels Airport" (55034831C)

**20** Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève chez Aviapartner à Brussels Airport" (55034831C)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



bevoegdheden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

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

**21** Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de collaboration entre les CFL et la SNCB" (55034869C)

**21** Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mogelijke samenwerking tussen de CFL en de NMBS" (55034869C)

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

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

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

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

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

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

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

Maintenant que nous disposons des résultats de l'enquête de mobilité transfrontalière entre la province et le Grand-Duché de Luxembourg, l'étude SNCB-CFL a pu démarrer. Une fois que nous disposerons des résultats de cette étude, nous serons en mesure de déterminer comment améliorer la desserte ferroviaire de Luxembourg-Ville. Une piste intéressante serait que certains trains CFL puissent rouler en Belgique plus loin qu'Arlon, avec le nouveau matériel roulant CFL qui sera disponible au plus tôt début 2024, et grâce à la réélectrification de la ligne. Nous avons en effet inauguré il y a quelques mois la nouvelle cabine électrique sur la ligne. Ces trains pourraient assurer des services omnibus par exemple jusqu'à Libramont. Cela me semble une perspective tout à fait intéressante: à la fois renforcer l'offre de parking dans les différentes gares et créer ce service omnibus-L depuis Libramont jusque Luxembourg-Ville, d'abord, une étude, puis du matériel disponible homologué tout début 2024. L'électrification a, elle, déjà été faite, puisque nous investissons sur cette ligne. Nous travaillons de

façon systématique et mon objectif est surtout de pouvoir faire rouler plus de trains parce qu'il y a effectivement une demande potentielle à activer. J'en partage la conviction avec vous, monsieur Arens.

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

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

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

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

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

*Het incident is gesloten.*  
*L'incident est clos.*

**22 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Europees jaar van de fiets" (55034703C)**

**22 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'année européenne du vélo" (55034703C)**

**22.01 Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het Europees Parlement keurde midden februari een resolutie goed die de commissie oproept om van 2024 het Europees jaar van de fiets te maken, net zoals 2021 het jaar van de trein was. In die goedgekeurde resolutie legt het Europees Parlement duidelijke criteria op waarmee de overheden van de lidstaten, maar ook lokale overheden en de Europese Commissie, verder aan de slag moeten, bijvoorbeeld meer gescheiden fietsinfrastructuur, meer plaats voor de fiets op de trein, meer en veilige fietsenstallingen enzovoort. De resolutie vraagt ook om de fiets centraal te stellen en in een jaar van de fiets te voorzien.

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

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

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

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

economie en de mobiliteit en het maakt de mensen goedgehumeurd, ook de minister van Mobiliteit.

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

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

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

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

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

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

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

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

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**23 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias (vervolgvraag)" (55034878C)**

**23 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit auprès de l'institut Vias (question de suivi)" (55034878C)**

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

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

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

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

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

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

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

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

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

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