

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,  
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN  
FEDERALE INSTELLINGEN

du

van

MARDI 17 JANVIER 2023

DINSDAG 17 JANUARI 2023

Après-midi

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 23 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.  
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.23 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

*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.*

Le **président**: Chers collègues, beste collega's, en cette première séance de l'année, je voudrais vous présenter à toutes et à tous mes meilleurs vœux pour l'année 2023. Mijn beste wensen! Ik wens iedereen het allerbeste in alle domeinen. Je vous souhaite ainsi qu'à vos proches le meilleur, la santé, le succès et tout ce que vous pouvez souhaiter.

Monsieur le ministre, je vous présente également mes meilleurs vœux et vous souhaite bon travail au cours de cette année. Vous n'en manquerez pas! Pas plus que l'année précédente. Enfin, nous allons également souhaiter plein de succès et nos meilleurs vœux à toutes les institutions que nous représentons ici, nos entreprises publiques, avec une attention particulière pour le rail. Meilleurs vœux au rail! Dans notre pays, les vœux ne sont pas suffisants. Les prières non plus! L'action qui est menée est aussi importante.

Chers collègues, nous entamons cet après-midi une série de questions adressées à M. le ministre de la Mobilité.

**01** Questions jointes de

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

**01** Samengevoegde vragen van

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

**- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken en uitgaven met betrekking tot het station Bergen" (55033209C)**

**01.01** **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je me joins aux bons vœux à l'attention des collègues, du ministre et des services de la commission de la Mobilité.

Ouvrir le débat en 2023 avec la gare de Mons, c'est en quelque sorte un "retour vers le futur" au vu de certains antécédents de ce dossier. Néanmoins, des éléments nouveaux doivent nous amener à nous interroger sur le cadre actuel. Le débat s'élargit au fur et à mesure des questions des différents collègues.

Plus spécifiquement, ma question est relative à des éléments communiqués dans le magazine *L'Écho* en octobre dernier concernant la clé de répartition 60/40 Flandre/Wallonie.

Une des missions principales des services publics et en particulier du rail est de bénéficier au plus grand nombre. Les sommes investies dans le chantier de la gare de Mons en particulier nous paraissent être à l'opposé de ces principes.

*L'Écho* a fait état de l'existence d'un déséquilibre d'environ 28 millions d'euros au niveau de la répartition entre la Wallonie et la Flandre pour 2022, notamment en raison de l'augmentation des coûts du chantier de la gare de Mons. Selon *L'Écho*, une des manières d'équilibrer cette clé serait de diminuer les investissements consacrés au rail en Wallonie.

Confirmez-vous la nouvelle augmentation du coût du chantier de la gare de Mons? Quel est aujourd'hui le montant total du coût de ce chantier?

Confirmez-vous également qu'il existe un déséquilibre au niveau de la clé de répartition (60/40) des investissements? Quelles en sont les conséquences?

Quelles sont les solutions envisagées par la SNCB et par votre cabinet pour pallier ce déséquilibre en 2022 et pour l'avenir?

**01.02** **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, het Rekenhof heeft zijn langverwachte rapport over het station van Bergen afgeleverd. Dat rapport bevat zeer interessante informatie.

Wat zijn de belangrijkste conclusies die u uit dat rapport trekt?

Welke maatregelen stelt u voor om gelijkaardige malversaties in de toekomst uit te sluiten?

Om welke reden kon het Rekenhof niet over alle noodzakelijke werkdocumenten en voorbereidende studies beschikken die tot de verschillende stappen en beslissingen van de bestuursorganen van de NMBS en Eurogare geleid hebben, van de initiële haalbaarheidsstudie tot de keuze van het finale ontwerp?

Bent u van mening dat alle kandidaten die deelnamen aan de overheidsopdracht voor de werken aan het station van Bergen gelijke kansen hebben gekregen? Zo neen, waarom niet?

Kunt u een definitieve einddatum garanderen waartegen de modernisering van het station van Bergen zal zijn voltooid? Zo neen, waarom niet? Zo ja, wat zal die einddatum zijn?

**01.03** **Sophie Rohonyi** (DéFI): Monsieur le président, monsieur le ministre, tout d'abord, je vous présente mes meilleurs vœux. Ce sera une année cruciale pour l'avenir du rail, qui vous – et nous – est si cher.

À l'instar de mes collègues, je souhaite revenir sur ce fameux dossier, au sujet duquel vous aviez été interpellé en séance plénière du 22 septembre dernier. À ce moment-là, nous ne disposions pas du rapport définitif de la Cour des comptes. Entre-temps, c'est chose faite.

Ce rapport est effarant. Je ne vais pas m'étendre sur les dépassements budgétaires exorbitants, sur l'absence d'égalité de traitement et de transparence en matière de désignation du lauréat du concours, mais plutôt sur le suivi des budgets d'investissement en termes de contrôle par le SPF Mobilité et Transports.

La Cour des comptes pointe en effet avec acuité le fait que le rapportage des sociétés de chemin de fer au

sujet des budgets d'investissement au cours des périodes 2004-2007 et 2008-2012 ne permettait pas au SPF Mobilité de suivre la phase de conception de la gare de Mons de manière approfondie et précise.

Ce n'est qu'à partir de 2015 que la Cour note des améliorations en matière de rapportage permettant au SPF de suivre l'évolution budgétaire de façon plus détaillée, même si la description et la justification de ladite évolution demeurent insuffisantes.

Dans le même rapport, la Cour des comptes relève ainsi que le rapportage au ministre de tutelle permet, en tout cas depuis 2015, de suivre l'évolution globale du projet et de se servir des documents pour interroger de manière plus pertinente le SPF Mobilité et Transports.

Je crois que vous voyez où je veux en venir. Vous avez hérité du poste de ministre de tutelle en octobre 2020, quand les dépassements de budget et la méthode de rapportage étaient respectivement bien connus. Vous étiez toutefois, à ce moment-là, tenu de veiller à ce que les responsabilités dans la gestion calamiteuse de ce dossier soient clairement établies.

Monsieur le ministre, où en est aujourd'hui le suivi de la gestion de ce rapport accablant de la Cour des comptes, au niveau des entités fédérées? Qu'en est-il du suivi du monitoring des coûts et du rapportage systématique des projets auprès du SPF Mobilité et Transports? Enfin, pouvez-vous me faire savoir si, au regard des dérives inacceptables de ce dossier, vous entendez saisir la justice et ainsi vous constituer partie civile?

**01.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Mijnheer de minister, de beste wensen voor het nieuwe jaar. Laten we hopen dat veel treinen stipt rijden en dat we op het vlak van openbaar vervoer vooruitgang boeken.

Wat het station van Bergen betreft, is er niet alleen een financieel probleem; de bouw ervan duurt ook langer dan vooropgesteld. Normaal hadden de werken beëindigd moeten zijn in 2015, maar men is nog steeds niet klaar. Het oorspronkelijke budget van 37 miljoen euro is ondertussen opgelopen tot 324 miljoen en de vraag rijst of het daarbij zal blijven. Zal er in de begroting van de NMBS nog genoeg geld zijn om het station af te werken?

Hoe ver staat het met de werken? Zullen die dit jaar klaar zijn?

Zal de NMBS werken moeten uitstellen? Zo ja, welke?

Door de inflatie dreigt de kostprijs nog verder op te lopen. Hoeveel miljoen euro zal de renovatie bij oplevering uiteindelijk hebben gekost?

Zal het hallucinante bedrag van 324 miljoen volstaan om het station in orde te brengen?

**01.05 Georges Gilkinet, ministre:** Monsieur le président, à mon tour de présenter mes meilleurs vœux aux membres de la commission. Mijn beste wensen. Nous avons très bien terminé l'année dernière avec la signature de contrats d'entreprises ferroviaires, dont vous savez que c'était un objectif majeur. J'espère que nous pourrons, au cours de cette année 2023, collaborer positivement et avec vous et avec les entreprises pour concrétiser les intentions qui figurent dans ces contrats.

Chers collègues, je vous remercie pour ces questions relatives aux travaux de la gare de Mons.

Het eindverslag van het Rekenhof over het station van Bergen dat eind oktober werd gepubliceerd, bevat inderdaad een reeks vernietigende bevindingen. Als minister ben ik bezorgd over goed bestuur. Ik heb dan ook de volgende lessen getrokken uit dat rapport van het Rekenhof.

In de toekomst moeten patronen zoals bij de bouw van het station van Bergen worden vermeden. In het nieuwe openbaredienstcontract van de NMBS wordt prioriteit gegeven aan de standaardisering van de ontvangstinfrastuur en aan een versnelde ontwikkeling van de toegankelijkheid.

Ook wil ik het belang van een doeltreffend en transparant toezicht op de investeringen beklemtonen. In het onderhavig geval hebben de herhaalde en aanzienlijke overschrijdingen van de begroting in combinatie met een verschuivende perimeter de doeltreffende toewijzing van de federale middelen en het evenwicht in het hele land duidelijk ondermijnd.

Voorts moeten alle spoorwegprojecten en -investeringen worden ontwikkeld met volledige inachtneming van de huidige wetgeving inzake overheidsopdrachten en via een zo transparant mogelijk besluitvormingsproces. Ik betreur ten zeerste dat het rapport veel disfuncties op dat vlak vaststelt.

Tot slot herhaal ik mijn wens om de diensten van de FOD Mobiliteit een leidende rol te geven bij het beheer van dat soort dossiers. Na de publicatie van het verslag van het Rekenhof behoudt de federale Staat zich het recht voor om alle nodige maatregelen te nemen. De NMBS werkt er nu aan om de werkzaamheden aan het station zo snel mogelijk in de loop van 2023 af te ronden. Zij heeft mij evenwel nog geen gedetailleerde en definitieve timing meegedeeld.

Monsieur Parent, la SNCB m'indique, par ailleurs, que la forte hausse du coût des matériaux a effectivement une incidence sur le coût global final du projet. La partie du budget de la gare de Mons sous gestion de la SNCB a ainsi enregistré une hausse de 16,8 millions d'euros en 2022, (depuis décembre 2021). Cela correspond à ce que la SNCB constate dans d'autres projets et dans d'autres secteurs avec des augmentations de prix de certains matériaux de 50 %. Cela ne fait évidemment qu'alourdir la note finale.

Cela dit, indépendamment de ces éléments conjoncturels, on se rend vite compte, en examinant de plus près ce projet, que celles et ceux qui étaient en responsabilité au moment de la définition de son périmètre ont largement pris leur distance avec le principe que je veux appliquer, selon lequel l'argent investi dans le rail doit d'abord et avant tout servir à faire rouler plus de trains, plus tôt le matin, plus tard le soir et de façon plus ponctuelle. C'est peu de le dire au regard de la note finale.

Certes, ces choix du passé ne sont pas sans conséquence. Vous savez que des règles de répartition d'investissements entre Régions s'appliquent depuis de nombreuses années au niveau de la SNCB et Infrabel: la fameuse règle 60/40. Cela signifie que des investissements dans une Région, qui mobilise beaucoup de moyens budgétaires, comme la construction d'une gare aussi coûteuse que celle de Mons, ralentissent d'autres investissements, par exemple dans le réseau ferroviaire même. C'est logique et mathématique. C'est ce qui peut conduire à des reports d'investissements dans des ouvrages d'art ou des renouvellements de caténaires, avec toutes les conséquences que cela peut engendrer aussi sur l'achèvement de chantiers importants, comme celui du RER ou à une perte de fiabilité du réseau, et donc de ponctualité, voire même parfois, cela peut générer des rumeurs relatives à la fermeture de lignes, ce qui n'est absolument pas à l'ordre du jour.

En ma qualité de ministre de tutelle actuel, il me revient, aujourd'hui, de prendre toutes les dispositions afin, d'une part, de dégager les moyens pour terminer les ouvrages laissés en friche et remettre le réseau en l'état, ce que nous faisons depuis le début de la législature en réinjectant des moyens substantiels et dans la SNCB et dans Infrabel et, d'autre part, d'éviter structurellement que de telles mésaventures budgétaires ne puissent se reproduire à l'avenir.

Pour ce faire, les nouveaux contrats de gestion que nous avons conclus à la fin de l'année passée imposent aux entreprises publiques ferroviaires un certain nombre de balises claires et contraignantes pour éviter à l'avenir de telles mésaventures budgétaires. Je reste évidemment poli en utilisant le terme "mésaventures".

Concrètement, les nouveaux contrats prévoient que, dorénavant, tout nouveau projet de gare se doit d'être exemplaire en matière de durabilité, d'accessibilité et d'intermodalité. Il doit surtout privilégier la sobriété, la frugalité et l'efficacité des choix, y compris en termes de coûts futurs de maintenance.

Au préalable de tout nouveau grand projet d'investissement, au-delà de 50 millions d'euros, un *business case* devra être présenté afin de pouvoir démontrer que le projet en question respecte bien les critères que je viens d'évoquer.

Par ailleurs, un monitoring des coûts et un *reporting* systématique des réalisations reprises dans les plans d'investissement sont prévus sous le regard et sous le strict contrôle du SPF Mobilité. En complément, Infrabel s'est engagé à mettre en place un programme spécifique de maîtrise des surcoûts.

Lors de l'évaluation et de la révision à mi-mandat des contrats, après cinq ans - c'est une nouveauté par rapport au passé, une de plus! -, un bilan devra s'assurer du bon respect des budgets et du timing des projets d'investissement en cours et permettre, le cas échéant, des adaptations pertinentes.

De plus, les indicateurs de performance auxquels des bonus et des malus sont associés viennent compléter les balises reprises dans les contrats que je viens d'énoncer, afin d'inciter nos entreprises publiques ferroviaires à en faire toujours plus et toujours mieux pour les voyageurs.

Je souhaite enfin donner un rôle de premier plan au service du SPF Mobilité dans la gestion de ce type de dossier. Le SPF Mobilité a été un partenaire à part entière du processus de négociation et de conclusion des contrats. Il est sain qu'il puisse assurer la continuité de la supervision des activités des entreprises ferroviaires et apporter son expertise indépendante en vue de contribuer à la réalisation si utile des arbitrages nécessaires.

Je souhaite que les *reportings* tels que prévus dans les contrats permettent au SPF Mobilité de disposer des informations requises, en vue d'effectuer ce travail essentiel de vigilance et de suivi. Dans un secteur ferroviaire où les changements mettent autant de temps à se mettre en place et à se concrétiser, où chaque investissement se chiffre en millions d'euros, où les ambitions sont aussi élevées au bénéfice des voyageurs et des entreprises, nous n'avons plus droit à l'erreur. Vous voyez que tout est mis en oeuvre pour que ces types de choix appartiennent au passé. Je vous remercie.

**01.06** **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie. Il y a beaucoup d'éléments dans votre réponse, notamment sur les commentaires du rapport de la Cour des comptes que nous avons demandé, avec le soutien des collègues. Vous en avez tiré des enseignements pour les contrats de gestion. Ce rapport de la Cour des comptes était indispensable pour avoir un éclairage sur le passé, mais aussi par rapport aux balises que vous avez fixées dans ce contrat de gestion. Je ne peux que saluer les différentes mesures qui ont été évoquées. Les *business cases* pour les projets d'ampleur, le monitoring et le rôle renforcé du SPF Mobilité, l'évaluation via les *midterm reviews* des contrats, avec indicateurs de performances: tout cela nous amène à penser que nous allons dans le bon sens en matière de gouvernance, ce qui est nécessaire.

Néanmoins, nous devons vérifier pas à pas l'application de ces différentes mesures; je rappelle que ce n'est pas tant l'absence de règles qui a conduit au fiasco du dossier de Mons, mais plutôt la manière dont elles ont été contournées. Les contrats de gestion, notamment celui de 2008, n'ont pas été respectés. Le PPI n'a pas été respecté, en ce sens que la SNCB n'a pas transmis des informations correctes au SPF Mobilité pour mener à bien son travail de contrôle. Aujourd'hui, effectivement, des questions restent sans réponse au sujet des lacunes du dossier d'inventaire des pièces de ce dossier.

Il reste des questions sans réponse, mais des enseignements sont tirés pour le futur. La transparence, nous l'exigeons pour le passé, mais aussi pour le futur. Vous avez ici été très clair sur les conséquences actuelles. Vous avez confirmé le surcoût de 16 millions d'euros pour la gare de Mons en raison de l'inflation. Ce sont des chiffres qui s'additionnent à un budget total déjà lourd. Il est aussi lourd de conséquences, puisque vous avez évoqué théoriquement un certain nombre de conséquences sur les investissements en Wallonie. Il s'agira, quand on pourra le faire, d'avoir la pleine mesure des investissements qui n'ont pu être réalisés à cause de ce surcoût.

Je vous remercie d'ores et déjà pour l'éclairage et la transparence. Effectivement, ce sera un bon projet architectural, mais qui a été construit sur le dos des usagers. Il s'agit de solder l'héritage – ce que vous êtes en train de faire – mais aussi de définir un cap de bonne gouvernance pour le futur. C'est également la voie que vous empruntez.

Nous poursuivrons notre travail sur ce dossier, notamment en interrogeant la SNCB dès que possible sur sa lecture complète du rapport de la Cour des comptes, mais également sur les dernières répercussions budgétaires de ce dossier lourd en conséquences.

**01.07** **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, er zaten veel elementen in uw antwoord, zoals het erkennen van de vaststellingen van het Rekenhof en van het belang van toezicht op processen, toewijzingen en dergelijke en de manier waarop u de zaken in de toekomst wilt aanpassen, met een belangrijke rol voor de FOD Mobiliteit en Vervoer. Wat u vertelt, klinkt goed, maar de vraag is of het in de praktijk goed zal werken, hoe het zal worden georganiseerd en hoe de communicatie en de onderlinge afstemming zullen gebeuren. Wij zullen moeten zien hoe dat zal verlopen in de praktijk, maar u hebt al een bepaalde visie aangegeven.

Voor het einde van de werken in 2023, is het blijkbaar wachten op details van de NMBS. Wij zullen

afwachten in welke mate de termijn wordt gerespecteerd. Wij volgen het verder op.

**01.08 Sophie Rohonyi (DéFI):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Deux grandes priorités se dégagent de ce dossier. L'une est d'ordre politique. Vous vous êtes beaucoup exprimé à ce sujet, d'ailleurs à raison. L'autre est d'ordre judiciaire. Vous n'avez absolument rien dit sur la question, ce que je regrette. En effet, les responsables de ce scandale doivent être identifiés et sanctionnés, et vous pouvez agir pour qu'il en soit ainsi, en vous constituant partie civile. Mais vous n'avez pas répondu à ma question sur ce point. Je ressens une grande frilosité, ce que je déplore.

Par ailleurs, vous vous êtes beaucoup exprimé – et je vous en remercie – sur l'importance de tirer les leçons pour l'avenir, pour que l'on ne connaisse plus pareil scandale et que l'on veille à ce que l'argent soit investi où c'est nécessaire et pour répondre aux attentes des navetteurs, avec des trains plus ponctuels, plus rapides, un RER, plus de connexions, etc.

Nous avons présenté nos vœux pour la nouvelle année. Il est plus que temps que ces vœux deviennent réalité.

Vous avez évoqué la nécessité de respecter la loi sur les marchés publics. Cependant, cette loi aurait déjà dû être respectée. Or, on peut constater, comme l'a très justement dit mon collègue, Nicolas Parent, que la clé ne réside pas ici nécessairement dans la réglementation applicable, mais dans le respect de celle-ci par les autorités qui sont censées la respecter.

Au niveau des contrats de gestion, toute une série de mesures sont prévues, y compris le rapportage systématique. Mais je me demande pourquoi il a fallu attendre ce fameux rapport de la Cour des comptes pour mettre en place toutes ces balises et pourquoi ne pas avoir été encore plus loin, en prévoyant un audit par la Cour des comptes. En effet, comme on a pu le voir à travers ce dossier, celle-ci est un allié très précieux pour contrôler la bonne utilisation des deniers publics, en particulier lorsqu'il s'agit de projets d'envergure.

Mon parti a plaidé en faveur d'un audit par la Cour des comptes pour tout ce qui a trait à la construction de méga-prisons. Il serait utile que le gouvernement fédéral suive cette voie pour d'autres projets d'envergure, y compris les infrastructures en matière de mobilité.

**01.09 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Ik verheug me uiteraard over het feit dat er maatregelen zijn genomen om in de toekomst een herhaling van dergelijke zaken te voorkomen, en dat er in de beheersovereenkomst een aantal zaken zullen worden vastgelegd. Dat lost evenwel niet op wat er is fout gelopen. Miljoenen, die voor veel andere zaken zouden kunnen worden bestemd, zijn verdwenen en het probleem van de gewone man is niet opgelost.

Hoe kan het dat zo veel miljoenen daaraan zijn gependeed? Het blijft overigens niet beperkt tot het dossier van Bergen, want ook in Gent is er een dossier lopende aangaande het station. Wie wordt verantwoordelijk gesteld voor dat soort zaken? De dagelijkse treinpendelaars zullen weer de uiteindelijke dupe zijn van het feit dat er minder middelen voorhanden zijn om belangrijke stations in orde te brengen op het vlak van toegankelijkheid en meer.

We blijven ons dus afvragen hoe het kan dat er niemand verantwoordelijk wordt gesteld voor wat er is misgelopen in Bergen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

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

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

**02.01 Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, vooreerst mijn beste wensen voor 2023, ook voor uw naasten en de collega's op uw kabinet.

Ik heb een vraag over een punt uit uw regeerakkoord. Daarin staat dat deze regering in functie van de nakende openstelling van de markt voor binnenlands spoorvervoer een onderzoek zal voeren naar de

manier waarop men private expertise kan binnenbrengen in de NMBS. Voor alle duidelijkheid, private expertise binnenbrengen is bestuurlijk jargon voor het verkopen van aandelen. Dat is wat er meestal onder begrepen wordt. Het gaat dan om de verkoop van een beperkt deel van het aandelenpakket van de overheid, dat 99,9 % bedraagt. Er is al een klein beetje private expertise aan boord, een erfenis uit het verleden.

Graag had ik van u vernomen hoe het staat met dat onderzoek waarvan sprake in uw regeerakkoord. Welke conclusies trekt u daaruit?

**02.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, dank u om mij steeds vriendelijk te herinneren aan het zeer goede regeerakkoord van de federale regering. Dat doet mij telkens plezier.

Ik ben ervan overtuigd dat iedere expertise door de spoorwegen benut moet worden om de dienstverlening verder te optimaliseren, ook los van de openstelling van de markt. Private expertise benutten, is dus voor mij absoluut geen taboe en kan zelfs een mooie meerwaarde bieden.

De NMBS doet regelmatig een beroep op private expertise. Daar zijn uiteenlopende voorbeelden van: diensten in stations, met name in het kader van concessies of joint ventures; internationale spoorwegdiensten die in partnerschap met andere exploitanten worden ontwikkeld of aangeboden, bijvoorbeeld treinen naar Nederland met de NS; partnerschappen in gedeelde modaliteit en intermodaliteit, bijvoorbeeld met aanbieders van gedeelde mobiliteit rond stations; enzovoort.

De basis hiervoor ligt in de wet van 21 maart 1991, artikel 54/4, waarin wordt gesteld dat overheidsbedrijven een beroep mogen doen op onderaanneming, ook in het kader van een openbardienstcontract. Over het openbardienstcontract werd ook onderhandeld met de steun van externe en privé-expertise.

Het nieuwe contract met de NMBS verandert niets aan de situatie die voortvloeit uit de wet van 1991 en herinnert aan de verantwoordelijkheid van de NMBS voor de onderaanneming, met name in artikel 133. Het contract herinnert verder ook aan het beginsel dat de NMBS ervoor moet zorgen dat haar onderaannemers de regels naleven van het sociaal recht, het arbeidsrecht en het milieurecht, met name in artikel 103.

De NMBS werkt dus nu al samen met de privésector en blijft dat ook in de toekomst doen, met name wanneer de privésector een meerwaarde kan bieden, zoals het geval was bij de onderhandelingen over het openbardienstcontract. Er wordt wel op toegezien dat dit gebeurt met strikte inachtneming van de sociale, fiscale en milieuwetgeving.

**02.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Ik dank de minister voor zijn antwoord. U doet echter alsof ik hier een pleidooi zou willen voeren tegen de inbreng van private knowhow, tegen onderaanneming en dergelijke meer. Het zal u niet verbazen dat dat zeker niet het geval is.

Het verbaast me dat u over andere zaken spreekt dan wat ik bedoel. U weet uiteraard dat het mij hier niet te doen is om de concessies in de stations, onderaanneming in de bouw of partnerschappen met de Nederlandse Spoorwegen, die nota bene niet eens privaat zijn. Dat gebeurt inderdaad al dertig jaar, sinds de wet van 1991.

Als er in uw regeerakkoord staat dat men private expertise wil binnenbrengen, dan gaat het natuurlijk over nieuwe zaken. Als ik in uw regeerakkoord lees dat dat moet gebeuren in het kader van de openstelling van de markt, van de liberalisering, dan weten we allemaal dat er wordt bedoeld dat er aandelen moeten worden geprivatiseerd. Daar hebt u het echter in uw betoog niet over gehad, wat mijn vermoeden bevestigt dat dat punt uit het regeerakkoord niet zal worden uitgevoerd.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

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

**03.01 Sophie Rohonyi (DéFI):** *Monsieur le Ministre, vous avez toujours tenté de nous rassurer en affirmant que les guichets qui ont été fermés dans 44 gares seraient remplacés par des automates. Or ils posent de nombreux problèmes.*

*Premièrement: ces automates servent à acheter son ticket de train mais aussi à indiquer les horaires de trains au départ dans les points d'arrêts non gardés (PANG). Autrement dit, les guichets les plus fréquentés le seront encore plus, ce qui peut poser problème lorsqu'approche l'heure du départ du train.*

*Deuxièmement: l'installation de ces guichets ne compense pas les effets pervers de la suppression des guichets pour les personnes non voyantes ou malvoyantes.*

*A ce sujet, dans votre réponse à ma question écrite n° 1091 du 28 juin 2022, vous indiquez, "La SNCB insiste sur le fait que les titres de transport ne sont pas exclusivement disponibles aux automates. Les clients ont également la possibilité d'acheter leur titre de transport sur le site web ou sur l'application et ce jusqu'à 30 jours à l'avance".*

*Vous conviendrez que cette réponse ne tient pas compte de la fracture numérique, ni d'une flexibilité nécessaire lorsqu'il faut organiser ou changer son itinéraire le jour même à la gare.*

*Troisièmement: le positionnement de l'automate dans certains PANGs reste problématique: au niveau du temps de parcours pour atteindre l'automate ou de son orientation, par exemple avec l'écran orienté sud lorsque le soleil brille sur le temps de midi, de même que son état: il arrive souvent que l'écran tactile soit brisé, abîmé ou sale, et donc difficilement lisible/utilisable.*

*Dans certains cas, le détour s'avère tellement long pour aller d'un quai à l'autre (Lens, Herseaux, Fontaine Valmont...) qu'il serait nécessaire d'insérer le critère de topographie dans les motifs de décision d'ajout d'un automate; ainsi que le nombre de montées.*

*Enfin, l'application SNCB bloque lors de la validation du paiement du titre de transport au moment de l'embarquement, les voyageurs ne sont pas certains d'être en possession d'un titre digital valable et craignent donc d'être débités du montant une seconde fois, s'ils forcent l'application, par exemple, en rafraichissant la page.*

*En conséquence:*

*- Le critère de la topographie du point d'arrêt constitue-t-il un critère quant à la possibilité de revoir la position des automates voire d'en prévoir au moins deux pour certaines des 44 gares concernées?*

*- Quelles sont les modalités du monitoring quotidien des automates (organisation, nombre de personnes y affectées)?*

*- Avez-vous pris connaissance des problèmes liés à l'application SNCB? Quelles sont les mesures qu'il compte prendre pour y remédier?*

*- Des mesures pourront-elles être prises afin d'aider les personnes non voyantes ou malvoyantes, les PMR, mais aussi les personnes souffrant d'isolement, dans l'achat de leur titre de transport dans ces gares?*

*- Des mesures sont-elles prises afin d'éviter que la responsabilité des problèmes inhérents à ces automates (tickets mal imprimés, pas le temps de l'acheter, etc.) n'incombe pas aux accompagnateurs de train déjà accoutumés aux frustrations et agressions de certains voyageurs?*

**03.02 Georges Gilkinet,** ministre: *Madame Rohonyi, l'accessibilité du rail est un sujet important pour moi. C'est un sujet également bien présent dans les nouveaux contrats. Le rail doit être accessible pour toutes et tous, jeunes ou plus âgés, valides ou moins valides, voyants ou malvoyants, des mamans avec un landau, des personnes victimes d'un accident sportif, bref, tout le monde.*

*Concernant le positionnement des automates, la SNCB m'informe qu'elle choisit leur emplacement en tenant compte des critères de sécurité, de flux de voyageurs, d'accessibilité (dont la distance entre l'automate et les différents accès aux quais), de faisabilité technique (l'emplacement idéal pour nos clients ne peut parfois pas être choisi à cause de raisons techniques) et des retours des voyageurs et du personnel de la SNCB.*



L'orientation choisie pour placer un automate fait partie des critères d'accessibilité. Il est d'ailleurs tenu compte, autant que possible, du risque de reflet du soleil sur l'écran de l'automate. En cas de signalements répétés de difficultés d'utilisation de l'automate pour cette raison, il peut être envisagé l'installation d'une casquette pour limiter au maximum cet inconvénient.

Le choix du nombre d'automates dans une gare est déterminé en fonction du nombre de ventes enregistrées pour cette gare.

La SNCB effectue un suivi continu du parc de ses automates de manière à pouvoir non seulement s'assurer de leur fiabilité, mais également pour pouvoir réagir rapidement en cas de défaut de fonctionnement. Si d'aventure un automate tombe en panne, et ce partout à travers le pays, cet automate transmet un signal. En 2021, le taux de disponibilité des automates était de près de 99 %.

Les personnes malvoyantes peuvent aussi toujours appeler le *contact center*, qui peut guider et aider la personne à distance. L'opérateur peut même lui-même réaliser la vente pour le compte du voyageur si nécessaire.

Par ailleurs, une nouvelle génération d'automates dénommés TVM sera déployée dans les prochaines années. Cette nouvelle génération inclura des interfaces encore plus conviviales, simples d'utilisation et conformes aux normes d'accessibilité en vigueur. Les nouveaux automates seront équipés d'une assistance vocale par interphone, disponible tous les jours pendant les heures d'ouverture du centre d'appel.

La SNCB est consciente du fait que l'application mobile est encore perfectible. Je peux le confirmer. Chaque retour rendu par les voyageurs, les collaborateurs, les groupes d'intérêt ou les députés, madame Rohonyi, est soigneusement analysé et traité.

L'application mobile fait l'objet d'améliorations continues sur la base de ce retour d'informations et de la feuille de route informatique. Des bugs existants sont corrigés et de nouvelles applications sont intégrées afin d'évoluer vers une application plus performante pour les voyageurs.

**03.03 Sophie Rohonyi (DéFI):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse qui était fondamentale pour tous les navetteurs qui sont aujourd'hui impactés par la suppression des guichets de gare. Vous êtes revenu sur le droit fondamental des navetteurs à accéder à des informations en temps réel pour toutes et tous, quelle que soit leur situation sociale et quel que soit leur handicap. Cependant, force est de constater que cette suppression de guichets de gare a mis fin à un droit acquis. C'est en cela qu'on attendait beaucoup de ces automates et de la manière dont ils sont à même de fonctionner, d'être réparés suffisamment à temps lorsqu'ils sont défectueux, etc. Or, on voit que, jusqu'ici, la situation n'est pas optimale.

J'entends toutes les mesures qui peuvent être prises avec le *contact center*, avec l'installation d'une casquette éventuelle pour certains cas. Mais j'attends aussi beaucoup des mesures qui ne sont pas encore de mise, comme ces fameux automates de nouvelle génération et l'amélioration des applications mobiles. Vous nous dites qu'un travail est en cours mais j'aurais voulu en savoir plus sur le timing. Quand les navetteurs seront-ils en droit de voir ces améliorations effectivement opérées?

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

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

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

**04.01 Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, ik heb u al een paar vragen gesteld over de schuld van Infrabel in het kader van eerdere actualiteitsdebatten en bij de opmaak van de begroting. Het antwoord is tot dusver uitgebleven.

Ik had graag voor alle duidelijkheid vernomen hoeveel de schuld van Infrabel bedroeg op het einde van het jaar 2022, zowel volgens de begrotingsopmaak als volgens de recentste herzieningen, voor zover beschikbaar. We zijn half januari, dus allicht zullen die rekeningen nog niet afgesloten zijn, maar een

realistische inschatting zou zeker van pas komen.

Ten tweede verneem ik graag wat het geplande traject is. Wordt de historische schuldenberg van Infrabel afgebouwd of voorziet men een toename in de komende jaren? Wat staat daarmee te gebeuren?

**04.02** Minister **Georges Gilkinet**: Het verbaast me niet dat u terugkomt op een van uw stokpaardjes in deze commissie, met name de schuld van de NMBS en Infrabel.

Wat Infrabel betreft, betreffen de schulden van 4,64 miljard euro in de jaarrekening van 2021 alle schulden in de boekhouding van Infrabel. Hierin zitten bijvoorbeeld ook de handelsschulden en de overlopende rekeningen die variëren in functie van de economische activiteit van Infrabel. Het beheerscontract legt Infrabel op om haar netto financiële schuld te beheren. De netto financiële schuld bestaat uit de financiële schulden, alsook de prefinanciering van het Gewestelijk Expresnet (GEN), vermeerderd met de schuld in het kader van de PPS Liefkenshoek Rail Link en *burden finance* Bascoup en de thesaurievoorschotten ten aanzien van dochterondernemingen, dat alles verminderd met de beschikbare middelen in thesauriebeleggingen.

Op 31 december 2021 bedroeg de netto financiële schuld 2,02 miljard euro. Volgens de recentste cijfers bedroeg de netto financiële schuld van Infrabel op 31 december 2022 nog steeds 2,02 miljard euro.

U weet ook dat het mijn prioriteit is om te investeren in de spoorwegen, teneinde goed te maken wat de vorige regeringen niet hebben gedaan en om perspectief te bieden. Elke euro die in het spoor wordt geïnvesteerd, brengt de economie drie euro op. De investeringen dienen niet alleen om de dienstverlening te verbeteren, maar ook om de toegankelijkheid van de stations te verhogen, zoals bijvoorbeeld in Dendermonde. Ik veronderstel dat ook u dat een goede zaak vindt.

De **voorzitter**: We zullen zien.

**04.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, het is positief dat er geen schuldtoename is, althans inzake de gefinancierde schuld, bij Infrabel voor het voorbije jaar 2022.

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

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

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

**05.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, uit vorige toelichtingen bleek dat een stijging van de historische schuld van de NMBS te verwachten valt. Graag kreeg ik duidelijkheid hieromtrent, door middel van enkele bedragen.

**05.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Roggeman, de NMBS heeft de verschillende scenario's van de evolutie van haar schuldgraad gedetailleerd toegelicht op de hoorzitting met haar CEO over de strategische visie van het overheidsbedrijf, enkele maanden geleden in deze commissie voor Mobiliteit.

De schuld van de NMBS wordt geraamd op 2,3 miljard euro. Dat zijn de laatste cijfers voor 2022.

Ook hier benadruk ik graag nogmaals dat investeren de prioriteit geniet. Ik denk daarbij in het bijzonder aan de aankoop van nieuwe treinen, die ongetwijfeld de dienstverlening, op onder andere uw lijn, verder zullen optimaliseren op het vlak van stiptheid en van toegankelijkheid.

**05.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het valt mij op dat dit antwoord iets minder precies is dan het antwoord over de schuld van Infrabel. U zegt dat het gaat om de recentste cijfers. Daarmee begint het al. Wat zijn de recentste cijfers? Van wanneer dateren die?

U zegt dat 2022 afgesloten wordt met 2,3 miljard. Dat is hetzelfde bedrag als de schuld waarmee het jaar 2021 afgesloten werd. Als dat juist is, is dat zeer goed. Er is dan echter een verschil ten opzichte van de

hoorzitting waarnaar u verwees. Daar liet de CEO van de NMBS, mevrouw Dutordoir, immers een stijgende curve zien met betrekking tot de evolutie van de schuld. U stelt het hier voor alsof die stijging er niet is. Dat verwondert mij. Dan is ofwel de toelichting van u verkeerd ofwel die van mevrouw Dutordoir. Iemand maakt hier ergens een fout of geeft een verkeerde toelichting van de historische schuld. Dat zit dus niet helemaal snor.

Ik betreur dat na herhaling van die vraag het keer op keer onmogelijk blijkt om een correct en accuraat cijfer te krijgen. Ik hoop dat u correct bent, maar dat zou betekenen dat de CEO van de NMBS haar eigen schuldevolutie niet kent, wat mij ook zou verwonderen. Als het omgekeerde het geval is, geeft u verkeerde informatie aan het Parlement. Ik hoop toch ook dat dat niet het geval is, mijnheer de minister.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

Le **président**: M. Bihet est excusé, il ne posera pas sa question n° 55031484C aujourd'hui.

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

- **Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact op de privacy van het proefproject van Vias inzake bellen achter het stuur" (55031718C)**

- **Wouter Raskin aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "Het gebruik van ANPR-camera's in het kader van de handhaving van de openbare orde" (55031820C)**

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

- **Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impact sur la vie privée du projet pilote de Vias relatif à l'utilisation du téléphone au volant" (55031718C)**

- **Wouter Raskin à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Le recours aux caméras ANPR dans le cadre du maintien de l'ordre public" (55031820C)**

**06.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik wil even terugkomen op het proefproject van Vias over het bellen achter het stuur.

Deze vraag dateert al van november. U kondigde toen aan dat er in 2023 een proefproject van start zou gaan om bestuurders te betrappen die een inbreuk plegen op de regels inzake het gebruik van de mobiele telefoon achter het stuur.

Dat was opvallend en u kon dat toen ook aan de reacties merken. De privacywaakhond van de politie was immers niet op de hoogte en werd ook niet geraadpleegd. In het verleden had het COC (Controleorgaan op de politionele informatie) zich nochtans al kritisch uitgelaten toen wij twee gelijkaardige wetsvoorstellen in deze commissie bespraken. Kort daarna liet u in *Le Soir* optekenen dat de impact op de privacy toch zou worden onderzocht.

Die impactanalyse werd midden november verwacht. Ik neem aan dat u daarover vandaag veel uitleg kunt geven. Aan welke externe consultant werd de opdracht gegund? Kunt u meer duiding geven over de gunningsprocedure, bijvoorbeeld de voorwaarden, de kostprijs en de kandidaten die intekenden? Waarom werd er gekozen voor een externe consultant in plaats van een advies door het COC? Vindt u deze manier van werken, waarbij de experts werden genegeerd, de juiste? Ten slotte, kunt u toelichten waar voor u het evenwicht ligt tussen privacy en veiligheid?

**06.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Raskin, wat betreft mijn motivatie voor het opzetten van een dergelijk proefproject, verwijs ik naar mijn uitgebreide antwoorden op uw vragen in de plenaire vergadering en in deze commissie.

In antwoord op uw specifieke vragen verduidelijkt de FOD Mobiliteit verschillende elementen. Artikel 62, tweede lid, van de wegverkeerswet geeft bijzondere bewijskracht aan alle vaststellingen gesteund op materiële bewijsmiddelen die door bemande, automatisch werkende toestellen worden opgeleverd voor alle overtredingen op de wegverkeerswet en haar uitvoeringsbesluiten, totdat het tegendeel is bewezen.

De adviezen van het COC hebben betrekking op projecten met vaststellingen gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande, automatisch werkende toestellen worden opgeleverd. Daarom zijn de opmerkingen van het COC over artikel 62 van de wegverkeerswet niet van toepassing op het nieuwe pilootproject. De keuze voor bemande, automatisch werkende toestellen geeft de betrokken actoren de

mogelijkheid de focus ook op de privacyaspecten van de nieuwe technologie te leggen, naast de praktische en logistieke aspecten.

Aangezien het project een andere wettelijke basis heeft dan de vorige pilootprojecten, zal ik het COC vragen een nieuw advies uit te brengen. Mijn kabinet staat in contact met het COC, dat te horen heeft gekregen dat het binnenkort om advies zal worden gevraagd.

Ik heb gekozen om een externe expert aan te stellen met de opdracht een *data protection impact analysis* uit te voeren die als basis voor de adviesaanvraag zal dienen. Hiervoor vond een aanbestedingsprocedure plaats waarop vier kandidaten hebben ingetekend. De criteria van de aanbesteding waren, naast de prijs, de aantoonbare expertise inzake nieuwe technologieën, zoals zelflerende software, kennis van de AVG, kennis van de wet op het politieambt, de regelgeving op camera's en de wegverkeerswetgeving. De opdracht werd uiteindelijk gegund voor 25.000 euro.

**06.03 Wouter Raskin (N-VA):** Mijnheer de minister, ik wil het verhaal niet op de spits drijven, want het is heel duidelijk dat uw motivatie om dit verhaal in de picture te zetten en er werk van te maken, namelijk de bekommernis over de verkeersveiligheid, Kamerbreed wordt gedeeld. Zoals ik toen in de plenaire vergadering heb gezegd, is het natuurlijk van het allergrootste belang om in een robuust juridisch kader te voorzien. Dat leek niet zo te zijn afgaande op de kritieken van privacyspecialisten en van het COC, maar het doet mij plezier dat u ondertussen in contact staat met het COC, dat u *on speaking terms* bent, dat er een nieuw advies komt en dat wij allicht binnenkort van start kunnen gaan om te bekijken of een beter juridisch kader mogelijk is.

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

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

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

**07.01 Kris Verduyckt (Vooruit):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag gaat over vliegtuigen. De aanleiding was de stijging van de ticketprijzen van de NMBS. Wij weten immers dat vliegen goedkoop is. Het is vaak heel goedkoop om de wereld rond te vliegen. De meeste gebruikers weten ondertussen ook wel dat ze daarmee onze planeet flink vervuilen. Dat is een beetje een ongemakkelijke waarheid. Het onfaire aan heel het systeem is dat er vandaag geen btw wordt geheven op vliegtuigtickets, vanwege het verdrag van Chicago uit de beginjaren van de commerciële luchtvaart. In hoeverre is dat verdrag bindend?

Ik stel vast dat heel wat landen eigen maatregelen beginnen nemen. Oostenrijk en Nederland voeren vliegtaksen in. Ik had het daarnet nog met uw collega Khattabi over het Europese ETS. Dat is op zich een goede zaak. Ik zag ook een opmerkelijk wetsvoorstel in Frankrijk. Men stelt daar een vliegquotum per burger voor, dat is minder asociaal. Graag weet ik hoe u daarnaar kijkt.

Bent u het met me eens dat die maatregelen een te beperkte impact hebben? Welke voorstellen zouden volgens u echt een effect hebben? Hoe kunnen we daar geraken?

Is er in een evaluatie voorzien van de Belgische vliegtuigtaks die deze regering heeft ingesteld?

**07.02 Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer Verduyckt, als de luchtvaart nog een toekomst wil hebben, is het noodzakelijk dat zij haar impact op het milieu drastisch vermindert, zowel op het vlak van geluidsoverlast als van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Dat houd ik mijn Europese collega's telkens voor tijdens de verschillende raden van de Europese ministers van Transport. De laatste keer was op 5 december in Brussel.

Het ReFuelEU Aviation Initiative van de Europese Commissie maakt deel uit van het Fit for 55-pakket en is gericht op de invoering van duurzame brandstoffen in de luchtvaart, de SAF, *sustainable aviation fuels*. Ik beschouw dit als een stap in de goede richting naar een koolstofvrije luchtvaart.

We moeten echter heel voorzichtig zijn met wat we verstaan onder duurzame brandstoffen. Het Franse voorzitterschap heeft in juni tijdens de Raad van de Europese ministers van transport in Luxemburg een

compromistekst gepresenteerd. Net als andere landen, zoals Duitsland, heeft België zich bij de stemmingen van die tekst onthouden, omdat het gebruik van *low carbon fuels* volgens ons veel te algemeen is. Dat zal er dus niet voor zorgen dat de luchtvaartsector zijn klimaatverantwoordelijkheid zal nemen. Wij waren van oordeel dat dit compromisvoorstel niet tegemoetkwam aan de legitieme verwachtingen van de burgers, noch aan de ambities die de sector voor zichzelf gesteld heeft.

Tijdens diezelfde Raad stemde België voor het AFIR-initiatief, de Alternative Fuels Infrastructure Regulation. In die verordening wordt een verplichting voorgesteld om elektriciteit te leveren aan geparkeerde vliegtuigen en een plan voor de invoering van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in luchthavens. Naast de ReFuelEU Aviation- en AFIR-initiatieven zullen andere maatregelen in het Fit for 55-pakket de luchtvaartsector ertoe aanzetten zijn CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen. Het doel van de herziening van het ETS voor de luchtvaart is de EU-regeling van de handel in emissierechten op kosteneffectieve en coherente wijze te herzien. Die tekst wordt besproken in de formatie milieu van de Raad met mevrouw Khattabi. De herziening van de Energy Taxation Directive omvat een voorstel om de uitzondering voor de belasting op de kerosine in de commerciële luchtvaart geleidelijk af te schaffen. die tekst wordt besproken in de formatie ECOFIN van de Raad met de heer Van Peteghem.

U stelde vragen over de btw op transport. Ik ben het met u eens dat het logisch is om de btw op transport hetzelfde te maken voor trein en vliegtuig. De vorig jaar door de federale regering vastgestelde instapbijdrage ligt in overeenstemming met die logica.

Voor meer informatie hierover verwijs ik u graag door naar mijn collega, de minister van Financiën. Ik vind het hoe dan ook een goed idee om de instapbijdrage aan een evaluatie te onderwerpen. Zoals u weet, bepleit ik een nultarief van btw op treintickets. Ik dank overigens uw partij voor de steun in dezen.

Ik wil echter nog verder gaan. De meest ecologische vervoerswijzen moeten fiscaal worden aangemoedigd. Op internationaal niveau is het Verdrag van Chicago helaas bindend. Toch bepleit ik op Europees niveau de herziening van de huidige belastingvrijstelling op kerosine. Zoals al aangegeven, kunnen we wel degelijk vooruitgang boeken op Belgisch niveau, en daarom pleit ik dus voor een verlaging van de btw tot 0 % op een ticket voor het openbaar vervoer. U kunt in elk geval rekenen op mijn vastberadenheid om de *modal shift* te bevorderen.

**07.03 Kris Verduyckt** (Vooruit): Ik dank de minister voor zijn insteek. Het debat is wellicht morgen nog niet achter de rug. U hebt gelijk inzake de duurzame brandstoffen. Ik heb gemerkt dat men daarover een proefproject loopt in Zaventem. Allemaal best interessant, maar ik ben het met u eens dat het geen *greenwashing* mag zijn.

Het belangrijkste is minder vliegen. Als men de vervuiler laat betalen, zal er wellicht een merkbaar effect zijn. Ook het btw-tarief op treintickets op nul zetten, of ze fiscaal interessanter maken, zal een soortgelijk effect hebben. De impact van het ETS valt nog af te wachten. Op zich is het wel een gunstige evolutie. Het Verdrag van Chicago is een voorbeeld van een oud verdrag, afgesloten in een ander tijdperk toen de Sovjetunie uiteenviel. De wereld is inmiddels veranderd en de klimaatopwarming een feit. Ik zie de steun stilaan afbrokkelen voor de Energy Treaty. Het zal misschien nog enige tijd vergen, maar ik ben ervan overtuigd dat we op de nagel moeten blijven kloppen. U doet dat, en u blijft onze steun daarin genieten. Die zal nodig zijn om het beleid volledig om te gooien.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **08 Questions jointes de**

- Nabil Boukili à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'octroi de licences de vol" (55031756C)

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

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

#### **08 Samengevoegde vragen van**

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

- Nabil Boukili aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tijdelijke toegangsbadges op Brussels Airport" (55031766C)

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

**08.01** Nabil Boukili (PVDA-PTB): Monsieur le président, par souci de clarté envers le cabinet du ministre, je vois que mes trois questions sont jointes, alors qu'elles abordent des sujets différents. Dois-je les poser successivement?

Le **président**: Vous les poserez toutes les trois, pas de problème.

**08.02** Nabil Boukili (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, voici près d'un an, la Commission européenne a ouvert une procédure d'infraction contre la Belgique pour que nous appliquions correctement les exigences des règlements 2018/1139 et 1178/2011 concernant l'octroi de licences de vol.

Lors d'inspections effectuées de 2018 à 2021, l'Agence de l'Union européenne pour la Sécurité aérienne a constaté une pénurie grave du personnel en charge de délivrer ces licences aux membres d'équipage. Le risque est tout simplement de perdre la reconnaissance des licences belges - ce qui serait dramatique. La privatisation de la formation des pilotes de ligne est, du reste, pointée par les syndicats comme la cause de la dégradation de la sécurité dans le transport aérien.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous dire ce qui a été mis en place depuis un an pour remédier à cette situation et engager du personnel au SPF Mobilité et Transports? Quelle réponse la Belgique a-t-elle apportée à la mise en demeure n° 2159 de la Commission européenne en date du 12 novembre 2021?

J'en viens à ma deuxième série de questions. Monsieur le ministre, l'aéroport de Bruxelles délivre trois types de badges aux personnes y travaillant. Le badge permanent d'une validité de cinq ans est obtenu après une enquête et sur présentation d'un casier judiciaire vierge. Il est payant et, une fois reçu, la personne qui le détient est libre de circuler seule pour travailler dans les zones attribuées.

Le badge visiteur est destiné aux personnes devant se rendre immédiatement dans les zones aéroportuaires (un ambulancier, un livreur, etc.), mais aucune enquête n'est faite à leur rencontre. Le travailleur doit uniquement faire une demande d'accès. Les personnes ayant reçu un badge visiteur ne peuvent le récupérer et se déplacer qu'en présence de la personne renseignée en tant qu'accompagnateur.

Le badge temporaire peut servir dans différentes situations: si la personne a oublié son badge permanent à la maison ou pour une personne devant travailler sur une période déterminée. Il n'y a pas d'obligation d'accompagnement. Ces badges visiteurs deviennent donc la norme et sont octroyés pour des périodes plus longues que prévu, évitant aux entreprises le paiement de l'accès à l'aéroport aux travailleurs qu'ils engagent et qu'ils veulent mettre au travail sans délai.

Les détenteurs doivent en théorie circuler dans l'aéroport, accompagnés d'une personne détenant un badge permanent. Sur le terrain, cela ne se passe pas comme cela. Les personnes disposant d'un badge temporaire sont régulièrement laissées seules dans les zones sécurisées.

Les badges sont délivrés sans *screening* préalable par la police ou les renseignements et par la société Brussels Airport Company (BAC) exploitante de l'aéroport alors que le rapport de la commission d'enquête Attentats terroristes indique que la délivrance des badges devrait relever de la compétence du SPF Mobilité.

Ces situations problématiques en terme de sécurité et de sûreté aéroportuaire ont été soulignées depuis plus de six ans. Ni le ministre Jambon ni la ministre Verlinden n'ont mis en place de solution permettant de les résoudre jusqu'ici.

Restreindrez-vous l'utilisation des badges temporaires afin que leur utilisation ne soit plus détournée? Allez-vous transférer la délivrance des badges de l'entreprise BAC au SPF Mobilité comme le rapport de la commission d'enquête Attentats le prévoit?

Sept inspecteurs de sûreté aéroportuaire ont été recrutés en février 2022 pour l'aéroport de Zaventem. Il serait nécessaire d'en recruter une dizaine supplémentaire. Selon l'AR du 4 mai 1999, la European Aviation Security Training Institute est supposée délivrer la formation des inspecteurs aéroportuaire pour la branche sûreté.

Bien que cette école soit toujours mentionnée dans l'arrêté royal, il subsiste actuellement une interrogation quant à qui s'occupe des formations, étant donné que cette école était fictive. En s'appuyant sur l'arrêté royal régissant ces formations, l'alternative serait qu'une école reconnue les prenne en charge.

Les aspirants lauréats du cursus sont mandatés nominativement et individuellement par la DGTA. Cela leur donne le pouvoir d'établir des PV, et de faire des constatations ou des corrections nécessaires aux manquements constatés. Il s'agit bien de prérogatives étatiques. Nous entendons que c'est le gestionnaire de l'aéroport de Brussels Airport Company, en tant que société privée, qui a repris cette mission avec la société Aviato, créée par l'aéroport afin de former à toutes sortes de métiers. Cela démontre clairement un conflit d'intérêts flagrant. Ceci a d'ailleurs été bien souligné lors de la commission Attentats, à la page 469: la recommandation suggère très fortement de détacher les membres de ce service vers la DGTA c'est-à-dire vers la mobilité, en tant que membres statutaires, afin de garantir leur indépendance par rapport aux gestionnaires de l'aéroport de Bruxelles.

Les syndicats réclament une école publique belge indépendante de l'entreprise gestionnaire de l'aéroport en complément des écoles agréées par l'EASTI (European Aviation Security Training Institute). Ils demandent également un statut et un mandat fédéraux afin d'avoir une liberté d'action reconnue. Pour rappel, leur autorité était exercée, de manière intrinsèque, avant la privatisation de l'aéroport en 2004.

Monsieur le ministre, quelles sont les conditions de recrutement pour ces inspecteurs à compétence étatique? Quelles mesures envisagez-vous pour recruter de nouveaux inspecteurs de sûreté à l'aéroport de Zaventem et rendre la fonction attrayante du point de vue salarial? Pouvez-vous garantir que la formation des inspecteurs de sûreté aéroportuaire sera assurée par des écoles publiques et que l'entreprise privée BAC n'interviendra pas dans cette formation? Où en êtes-vous avec la recommandation de la commission Attentats citée plus haut? Je vous remercie.

**08.03 Georges Gilkinet**, ministre: Merci monsieur Boukili, je vais regrouper mes réponses à vos trois questions qui concernent toutes la DGTA. En ce qui concerne l'octroi des licences de vol, la Belgique a bien entendu répondu à la mise en demeure n° 2159 de la Commission européenne par un courrier détaillant toutes les mesures prises par mes services et approuvées sur ma proposition par le gouvernement. En effet, c'est à ma demande expresse et pour répondre aux manquements relevés lors des différentes inspections que le directeur général de la DGTA a mis en place un plan d'action pour restructurer et rationaliser le fonctionnement de la Direction des licences, et cela sur une période allant de février 2021 à décembre 2024.

Ce plan d'action approuvé par le gouvernement a démarré avec des actions immédiates dès février 2021 pour alléger la charge de travail supportée par le Service des licences. Les différents services concernés – les services licences, formations, médical – ont pris des dizaines de mesures très concrètes pour répondre point par point à l'audit de l'EASA. Je rappelle également que, à mon initiative, le gouvernement a décidé en 2021 de la réorganisation de la DGTA, avec notamment le recrutement de 25 équivalents temps plein supplémentaires. Ces recrutements complémentaires s'inscrivent dans l'élaboration d'une vision stratégique à moyen et long terme pour faire de la DGTA une administration encore plus performante qu'aujourd'hui.

À propos des badges d'accès temporaires à l'aéroport de Zaventem, la DGTA m'informe que ces badges sont délivrés aux employés de l'aéroport qui ont déjà déposé une demande pour un badge d'aéroport permanent. Par ailleurs, le badge aéroportuaire temporaire ne peut être délivré que si un certain nombre de conditions sont remplies: le fait qu'une demande de badge permanent ait été effectuée et une vérification standard des antécédents effectuée avec succès par l'employeur. En outre, le titulaire d'un badge temporaire doit être accompagné à tout moment par le titulaire d'un badge permanent. Le badge temporaire a également une présentation distincte afin que l'Inspection de l'aéroport ou la DGTA puisse clairement voir de loin si une personne disposant d'un badge temporaire est accompagnée ou non. Ces badges aéroportuaires temporaires ont été autorisés par la DGTA pour pouvoir faire face à l'augmentation de la charge de travail de l'Agence nationale de sécurité. La délivrance d'un tel badge temporaire n'est qu'une mesure, par définition, provisoire.

En ce qui concerne votre troisième question, qui porte sur la formation des inspecteurs chargés de la sûreté de l'aéroport de Bruxelles-National, ces inspecteurs sont recrutés par Brussels Airport Company conformément aux procédures standard prévues. Cette sélection tient compte d'un certain nombre de caractéristiques cognitives et psychologiques et est donc plus rigoureuse pour les inspecteurs aéroportuaires que pour un simple employé. En matière de rémunération, les conditions que l'aéroport offrira à ses inspecteurs sont au moins comparables et sans doute supérieures à celles susceptibles d'être offertes

par le SPF.

La DGTA m'informe, par ailleurs, que la formation des inspecteurs de sûreté aéroportuaire est approuvée par elle-même. Le programme, le contenu des cours et l'examen ont été évalués par la DGTA. Celle-ci est tenue au fait de la planification complète et peut participer à tout moment aux cours et aux évaluations. L'évaluation de la partie dépistage par rayons X est même entièrement réalisée par la DGTA, par le biais de tests informatisés effectués dans les bureaux mêmes du SPF Mobilité.

**08.04 Nabil Boukili** (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, merci pour vos réponses.

En ce qui concerne le recrutement et les licences de pilotes, ce qui se produit en l'occurrence est une conséquence directe de la privatisation de l'aéroport. C'est là le prix à payer quand on privatise nos biens publics. Et d'ailleurs, même l'Europe – qui invite à la privatisation – nous met en demeure, ce qui montre à quel point nous sommes allés loin dans cette logique.

J'évoque ici le manque de personnel, et vous me répondez en parlant de rationalisation.

**08.05 Georges Gilkinet**, ministre: Je n'ai pas cité une seule fois le mot "rationalisation", je viens de vous expliquer que nous engageons 25 personnes supplémentaires! Écoutez-vous les réponses qu'on vous donne?

**08.06 Nabil Boukili** (PVDA-PTB): Bien sûr que je vous écoute, monsieur le ministre. Toutefois, dans votre réponse, vous évoquez ce genre de rationalisation et ce n'est pas rassurant. Vous pouvez ne pas être d'accord sur ce point, mais c'est ce que je vous dis.

**08.07 Georges Gilkinet**, ministre: Je vous répète que je n'ai pas prononcé le mot "rationalisation", je vous ai expliqué qu'on engageait du personnel supplémentaire.

**08.08 Nabil Boukili** (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, quand vous dites par exemple "administration performante" ...

**08.09 Georges Gilkinet**, ministre: Je ne suis effectivement pas contre une administration performante.

**08.10 Nabil Boukili** (PVDA-PTB): Mais, dans la logique que vous avez développée, ce n'est pas rassurant. On évoque un manque de personnel criant et, à ce niveau-là, votre réponse n'est pas rassurante.

Pour ce qui concerne les badges, vous soulignez que les personnes en possession d'un badge temporaire sont accompagnées. Ça, c'est la théorie. Sur le terrain, ce n'est pas ce qui se passe. Si vous êtes convaincu de votre réponse, je vous invite à aller faire un tour à l'aéroport. En effet, si vous me donnez cette réponse, c'est que vous ne connaissez pas la réalité du terrain. Je me suis rendu à l'aéroport et j'y ai constaté que ce n'était pas le cas. Je ne comprends donc pas votre réponse. Elle est théorique. Les faits ne correspondent pas à cela et les échos que nous avons ne correspondent pas à votre réponse. C'est pourquoi je vous interpelle.

Des recommandations de la Commission Attentats doivent être mises en place depuis six ans. Quand le ferez-vous? Vous êtes en contradiction avec ces recommandations. C'est le personnel de l'aéroport qui nous le dit. Je ne l'invente pas. Si on ne m'avait pas interpellé sur la question, je ne l'aurais pas su, et je ne vous aurais pas posé la question si je n'avais pas vérifié la véracité de ces interpellations qui m'ont été transmises. À cet égard, votre réponse ne règle donc pas non plus le problème.

Concernant le recrutement des inspecteurs de la DGTA, l'arrêté royal relatif aux inspecteurs aéroportuaire a été signé par le Roi le 31 août 2022. Il a ensuite été retenu pour publication pendant près de trois mois avant d'être débloqué après le dépôt de ma question. Je me réjouis de voir que les choses ont avancé et j'espère qu'elles vont s'améliorer.

Monsieur le ministre, je reviendrai donc vers vous concernant la question des badges car votre réponse est largement insuffisante. Elle ne correspond en tout cas pas à la réalité sur le terrain.

**Le président:** Le Parlement a toujours le dernier mot. C'est ainsi!



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

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

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stiptheid bij de NMBS" (55031816C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het in aanmerking nemen van de afgeschafte treinen bij de berekening van de stiptheidsindex" (55032463C)

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

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ponctualité à la SNCB" (55031816C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prise en compte des trains supprimés dans l'indice de ponctualité" (55032463C)

**09.01** **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag is al enige tijd geleden ingediend. Ik zal dus gewoon verwijzen naar de schriftelijke versie.

*De stiptheid van de passagierstreinen op het spoornet van dit land is tot een dieptepunt gezakt. In oktober 2022 daalde het stiptheidscijfer tot 85,2%. Het betreft enkel de treinen met een vertraging van minimum 6 minuten. Een maand eerder bedroeg het stiptheidscijfer nog 88,7%.*

*Welke maatregelen zal de minister nemen opdat het stiptheidscijfer bij de NMBS de hoogte in zal gaan?*

*Heeft de minister overleg gehad met de NMBS over hun lage stiptheidscijfers? Zo ja, met welke inhoud en resultaat?*

*Welke ambities/doelen stelt de minister inzake het stiptheidsniveau bij de NMBS?*

*Verbindt de minister eventuele sancties aan het niet behalen van die doelen door de NMBS? Zo ja, welke?*

**09.02** **Josy Arens** (Les Engagés): *Monsieur le Ministre, si les derniers chiffres concernant la ponctualité des trains révèlent une hausse de 3% en 2 ans du nombre de retards, ces chiffres continuent de prétendre que 9 trains sur 10 arrivent à l'heure.*

*Pourtant, aucun navetteur régulier ne considère ces chiffres comme réels. Et pour cause: les suppressions de trains ne sont toujours pas comptabilisées dans l'indice officiel de ponctualité.*

*Or, comme le rappelle une nouvelle fois Navetteurs.be: la SNCB continue à se reposer sur un indice de ponctualité biaisé pour justifier une augmentation des tarifs au-delà de ce que permet l'indice santé.*

*Monsieur le Ministre, allez-vous demander à la SNCB d'intégrer les suppressions de trains dans le calcul d'indice de ponctualité afin que les navetteurs disposent enfin d'une estimation réelle de la fiabilité du transport par rail? Je vous remercie.*

**09.03** **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, je salue M. Arens à qui je présente mes meilleurs vœux.

Collega's, stiptheid is voor mij sinds mijn aantreden een grote prioriteit en zal dat ook blijven. Ik verwijs naar de uitgebreide gedachtewisseling die wij hierover hadden naar aanleiding van mijn beleidsnota en naar de vragen in dat verband zowel in plenaire vergadering als in commissievergaderingen.

De NMBS en Infrabel beschikken over een actieplan om de stiptheid te verbeteren en hebben dat een paar maanden geleden voorgesteld aan mijn kabinet. Naast de maatregelen op korte termijn om de stiptheid te verbeteren, voorziet het nieuwe openbaredienstencontract van de NMBS in een stiptheid van 91% van het binnenlandse passagiersvervoer van de NMBS tegen 2032. Eventuele bonussen en malussen zijn gekoppeld aan de naleving van de tien nieuwe indicatoren door de NMBS en Infrabel.

Monsieur Arens, s'agissant de votre question en particulier, comme vous le savez, l'indicateur de performance relatif à la ponctualité reste inchangé dans le nouveau contrat de service public de la SNCB, mais nous en avons ajouté un nouveau: le taux de suppression totale de trains à charge de la SNCB. Leur combinaison offrira à l'avenir une vision plus objective de la fiabilité du service ferroviaire et, partant, des objectifs encore plus élevés à nos deux entreprises ferroviaires. Par ailleurs, nous aurons l'occasion de

débatte plus en détail de ces nouveaux indicateurs de performance lors de la présentation et de la discussion des nouveaux contrats, comme je m'y étais engagé. Cette réunion est prévue pour le 1<sup>er</sup> février prochain. Monsieur le président, je pense que vous avez reçu copie de ces contrats dès leur adoption.

**09.04 Frank Troosters (VB):** Ik dank de minister voor zijn antwoord. Op 1 februari zullen we inderdaad een en ander nader kunnen bespreken.

**09.05 Josy Arens (Les Engagés):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Comme mon collègue, j'attends le 1<sup>er</sup> février pour pouvoir discuter plus en profondeur de toutes ces mesures.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

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

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

**10.01 Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, ik heb nogmaals een vraag over uw regeerakkoord, dat ik zeer graag lees en te berde breng, zeker wanneer het gaat over punten die u niet lijkt uit te voeren. Dat lijkt ook het geval voor de in het regeerakkoord aangekondigde studie die moet nagaan of het hr-beleid van de NMBS de spoormaatschappij genoeg voorbereidt om competitief te zijn, in overeenstemming met de nieuwe Europese regels. De goede verstaander heeft al snel door dat het gaat over een evaluatie van onder andere de statutaire aanwerving en het voortbestaan van HR Rail.

Als een van de weinige aspecten die de sociale organisatie van de spoorwegen betreft, lijkt dat wel geconcretiseerd te worden. In de begrotingsnotificaties heb ik daarvan namelijk een vermelding teruggevonden die stipuleert dat u uiterlijk op 30 juni van dit jaar op de ministerraad een voorstel moet indienen op basis van een internationale benchmark dat de richtsnoeren zal bevatten voor de modernisering van het personeelsbeheer binnen de overheidsbedrijven, onder andere door een herziening van de wet van 1991, die een hoeksteen is voor de werking van de overheidsbedrijven.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken van die studie, die u dient uit te voeren? Meent u ook dat er een ommekeer nodig is in de werkwijze van het hr-beleid bij de NMBS? Welke verwachtingen mogen wij nog hebben?

Weliswaar hebben heel wat bepalingen omtrent het sociaal beleid van de NMBS niet hun grondslag in de wet van 1991, maar in de wet van 1926. Mogen wij daaromtrent nog herzieningen verwachten, of zult u alleen wetswijzigingen binnen de contouren van de wet van 1991 voorstellen?

**10.02 Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer Roggeman, het personeel van HR Rail, de NMBS en Infrabel vormt de hoeksteen van de dienstverlening. Ik ben de personeelsleden dan ook steeds zeer erkentelijk voor hun dagelijkse inspanningen.

Het klopt dat mij in het kader van het begrotingsconclaf werd gevraagd om aan de ministerraad een voorstel te bezorgen betreffende een modernisering van het personeelsbeheer bij de overheidsbedrijven. Leidende principes daarin zijn voor mij onder meer sociale dialoog met werknemers, permanente vorming, duurzaamheid, diversiteit en corporate governance. Het voorstel wordt met een open blik voorbereid door de bevoegde diensten, waardoor ik nog niet al uw vragen kan beantwoorden. Ik kan u echter alvast het volgende meegeven:

Voor de sollicitatieprocedures worden nu al de stage- en opleidingsvoorwaarden voor nieuw personeel versoepeld, zodat kandidaat-werknemers sneller beschikbaar zijn om in dienst te treden. Dat is een belangrijk onderdeel van het actieplan dat de NMBS op mijn vraag uitwerkte om het personeelsbestand sneller in te vullen.

Wat uw vraag over de contractuele aanwervingen bij de NMBS betreft, bevestig ik u duidelijk dat ik de continuïteit van het huidig beleid zal waarborgen conform het regeerakkoord en het nieuwe openbardienstencontract. Er zullen dus nog steeds statutaire aanwervingen blijven plaatsvinden bij de spoorwegen, wat belangrijke voordelen biedt voor de aantrekkelijkheid van de jobs.

Tot slot, inzake uw vragen over de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische spoorwegen, is op er het moment geen sprake van een herziening in de bredere studie naar het hr-beleid van de NMBS. De wet van 1991 zal daarentegen wel deel uitmaken van de reflectie, zoals opgenomen in de notificatie.

**10.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik begrijp dat wij mogen uitkijken naar een wetsontwerp over het hr-beleid van de NMBS. Het is belangrijk dat wij daarbij echte structurele moderniseringën durven door te voeren. Het hr-beleid van de NMBS doet vandaag immers denken aan een ministerie uit de jaren 80. Dat heeft niet zozeer met de sollicitatieprocedure te maken, maar wel met zaken zoals de statutaire benoeming, het bestaan van de hr-dienst zelf, die uit drie personeelsdiensten voor twee bedrijven bestaat, het afzonderlijke ziekenfonds en de totaal achterhaalde pensioenleeftijd.

Laten we verder kijken dan de onschuldige kleinigheden zoals sollicitatieprocedures. Laten we grondig moderniseren. Zo niet dreigt het proces een maat voor niets te worden.

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

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

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

**11.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, krachtens het koninklijk besluit van 7 maart 2013 betreffende het gebruik van lpg voor de aandrijving van wagens is het verboden in een wagen te beschikken over meer dan twee brandstofopslagsystemen. Dat betekent bijvoorbeeld dat een wagen die al beschikt over een benzinetank en een cng-installatie, niet bijkomend mag worden uitgerust met een lpg-installatie.

Ik heb drie concrete vragen.

Mijnheer de minister, wat is de ratio van het verbod? Ik kan mij er iets bij voorstellen, maar ik had het graag ook eens van u gehoord.

Ten tweede, op welke manier wordt het verbod gehandhaafd? Hebt u eventueel weet van inbreuken?

Ten slotte verneem ik dat een aantal gewestelijke keuringscentra in het verleden al eens zondigden tegen het verbod en een groen keuringsbewijs afleverden voor wagens die in weerwil van het verbod beschikten over drie brandstofopslagsystemen. Hebt u weet van dergelijke praktijken? Hebt u daarover eventueel al overleg gepleegd met uw gewestelijke collega's?

Ik dank u alvast voor uw antwoord.

**11.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Raskin, naar aanleiding van uw vraag laat de FOD Mobiliteit het volgende weten.

Ik begin met uw eerste vraag. Bij de publicatie in 2013 waren de voorziene inbouwrichtlijnen een afspiegeling van wat in de praktijk gebruikelijk was, namelijk een benzinevoertuig of een dieselvoertuig waarin een bijkomende lpg-installatie werd ingebouwd. De mogelijkheid om een derde brandstofopslagsysteem toe te voegen, is derhalve niet onderzocht, omdat er geen vraag naar was.

Recent werd de vraag gesteld of een voertuig dat al is uitgerust met een benzine- en een cng-installatie, bijkomend mag worden voorzien van een lpg-installatie. De FOD Mobiliteit heeft bevestigd dat een voertuig met meer dan twee brandstofopslagsystemen volgens het koninklijk besluit van 7 maart 2013 niet is toegestaan.

Ik zal nu antwoorden op uw tweede vraag. Voertuigen waarin een lpg-installatie werd ingebouwd, dienen zich binnen een termijn van dertig dagen na de inbouw aan te bieden bij de technische keuring. De FOD

Mobiliteit heeft de verschillende controleorganen en de erkende lpg-installateurs laten weten dat een lpg-installatie niet mag worden ingebouwd indien het voertuig al over twee brandstofopslagsystemen beschikt. In het verleden had niemand hierover vragen en werden er, weliswaar zeer beperkt, enkele voertuigen voorzien van een bijkomende lpg-installatie.

Wat uw derde en laatste vraag betreft, levert de erkende lpg-installateur bij elke ombouw een getuigschrift af waarmee wordt verklaard dat de ingebouwde lpg-installatie voldoet aan de eisen en voorwaarden van het koninklijk besluit. De keuringsinstellingen hebben zich in het verleden op die verklaring gebaseerd om het voertuig toe te laten op de openbare weg.

De FOD Mobiliteit is op de hoogte van enkele voertuigen die in het verleden werden uitgerust met een extra lpg-installatie en waarvoor een goedkeuringsbewijs werd afgeleverd. Collega's in het Waalse Gewest vroegen de FOD Mobiliteit om uitleg. Die informatie werd via e-mail verstrekt. De FOD Mobiliteit werd niet gecontacteerd door de andere gewesten.

**11.03** **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw gedetailleerd antwoord.

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

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

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

**12.01** **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

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

*Kan de minister bevestigen dat er in de schoot van de regering gedacht wordt aan het gelijkschakelen van de bestaande preferentiële pensioenleeftijden van NMBS-personeel met de wettelijke pensioenleeftijd voor de rest van de bevolking? Zo neen, waarom dan deze passage in de beleidsnota van uw collega?*

*Wat is het standpunt van de minister ter zake?*

*Zal de minister hierover ruggenspraak plegen met de NMBS, de vakorganisaties en/of andere instanties? Zo ja, wanneer? Zo neen, waarom niet?*

*Wat zou de budgettaire impact zijn van de geopperde gelijkstelling?*

**12.02** Minister **Georges Gilkinet**: De federale regering heeft in juli de sociale partners gevraagd zich te buigen over meerdere zaken, waaronder de gelijkschakeling van de bestaande preferentiële pensioenleeftijden met de wettelijke pensioenleeftijd voor de rest van de bevolking. Dat was een van de conclusies van de pensioendeal. De regering heeft hierover echter nog geen standpunt ontvangen van de sociale partners.

Voor onder andere de becijfering van de impact verwijs ik u naar mijn collega, minister van Pensioenen Lalieux.

**12.03** **Frank Troosters** (VB): Ik dank de minister voor zijn antwoord.

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

**13** **Samengevoegde vragen van**  
**- Peter De Roover aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding tussen Antwerpen en Brussel" (55031500C)**

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verminderde treinaanbod in Mortsels-Oude-God" (55031722C)

- Gitta Vanpeborgh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opheffing van het beperkte treinaanbod in het station Mortsels-Oude-God" (55032437C)

13 Questions jointes de

- Peter De Roover à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire entre Anvers et Bruxelles" (55031500C)

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre de trains réduite à Mortsels-Oude-God" (55031722C)

- Gitta Vanpeborgh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de la limitation de l'offre de trains à la gare de Mortsels-Oude-God" (55032437C)

13.01 **Peter De Roover** (N-VA): Mijnheer de minister, ik ben zelf een regelmatig treingebruiker op de lijn waarover ik het heb. Wat daar gebeurt, is bijzonder ontmoedigend, voor de treinen die er al zijn. De vraag gaat specifiek over de reductie van het theoretische aanbod. Dit betreft een bijzonder drukke lijn. De stad Mortsels heeft zelf nogal wat inwoners aangetrokken, net omdat zij aan die lijn ligt en er een gemakkelijke verbinding met Brussel is. Men voelt zich er nu wat bij de bok gezet, omdat het aanbod op een van de drukste lijnen net die reductie van het aantal IC-treinen met één per uur heeft gezien. Bij de oude dienstregeling deed de helft van de treinen het relatief kleine station Mortsels-Oude-God aan, dat door zijn centrale ligging veel wordt gebruikt door pendelaars die uiteraard niet met de wagen naar Brussel gaan als ze de trein kunnen nemen. Door de schrapping van de vierde IC-trein stopt er nu nog maar één trein per uur in Mortsels-Oude-God en dat heeft vragen opgeroepen.

Waarom is de oude dienstregeling tussen Antwerpen en Brussel met twee stops per uur in Mortsels-Oude-God nog niet terug in voege? Hebt u een zicht op het aantal reizigers dat dagelijks de trein neemt in Mortsels-Oude-God? Zijn er plannen om in de afzienbare toekomst de oude regeling weer in te voeren?

13.02 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, de coronamaatregelen dwongen de NMBS de voorbije jaren om het treinaanbod terug te schroeven. In de rest van de samenleving zijn ondertussen bijna alle coronamaatregelen vervallen. Dat is niet zo bij de NMBS. De heer De Roover schetste het al. Sinds het voorjaar van 2022 is het aantal treinen tussen Antwerpen en Brussel met stopplaats in Mortsels-Oude-God, een klein, maar heel belangrijk station voor de regio, gehalveerd naar één trein per uur.

De voltallige gemeenteraad heeft hierover in juni een brief geschreven aan de NMBS. Net als u pleit Groen-Mortsels terecht voor een sterk openbaar vervoer met voldoende treinen, trams en bussen. Treinen schrappen past volgens hen niet in die visie Ik denk dat u het daarmee eens bent. In een sterke visie op openbaar vervoer past het schrappen van treinen niet. Daarom hebben zij een petitie opgestart. Die wil een heel sterk signaal sturen naar de top van de NMBS, degenen die de dagelijkse leiding hebben over het inzetten van die treinen. Zij willen hun laten weten dat die trein heel belangrijk is voor de reizigers op die lijn

Waarom werd die trein nog niet opnieuw ingelegd? Wanneer zal de trein opnieuw ingelegd worden?

Zijn er ook andere treinverbindingen die nog steeds structureel geschrapt zijn sinds corona? Waarom is dat het geval en wanneer zullen die opnieuw in gebruik worden genomen?

13.03 **Gitta Vanpeborgh** (Vooruit): Mijnheer de minister, ik ben blij dat ik mijn vraag mag stellen, want ik ben een inwoner van Mortsels en ik ben ook schepen in Mortsels. Ik ben ook heel blij met de aandacht van de collega's voor het station van Mortsels en voor het feit dat er veel minder treinen rijden dan voorheen. Dat is een grote frustratie van de inwoners. Het stadsbestuur, waarvan ik deel uitmaak, heeft u niet één, maar twee brieven geschreven. Ik zeg steeds dat toeval niet bestaat, maar het toeval wil dat wij vandaag een antwoord hebben gekregen van u op die twee brieven, uit juni 2022 en december 2022. Ik heb uw antwoord met de nodige aandacht gelezen. Het geeft hoop, maar is nog niet concreet.

Ik wil nog even duiden dat Mortsels niet zomaar een stad is. Het is een voorstad van Antwerpen. Wie Mortsels zegt, zegt file en wie file zegt, zegt Mortsels, want in de zuidostrand kampen wij met ontzettend grote mobiliteitsproblemen. De stad investeert ongelofelijk veel om haar inwoners aan te zetten om alternatieve vervoersmiddelen te gebruiken. De trein is in dat opzicht voor ons dus bijzonder belangrijk. Ik wil nog even zeggen dat wij begrip konden opbrengen voor het feit dat u begin vorig jaar, gelet op het personeelstekort en de crisis, beslist hebt om het aanbod in te perken, maar vandaag krijgen wij dat niet meer uitgelegd.

Ik had oorspronkelijk drie vragen voor u, maar ik zal ze inperken, omdat wij intussen een antwoord op onze brieven hebben gekregen.

Mijn eerste vraag was wanneer het Mortselse stadsbestuur eindelijk een positief antwoord mag ontvangen van u, na de twee brieven in juni en december 2022. Dat antwoord hebben wij vandaag wel ontvangen, maar het is wat mij betreft nog niet concreet genoeg.

Wanneer kunnen de treinreizigers in het station Mortsel-Oude-God opnieuw rekenen op twee treinen per uur in elke rijrichting? Dat is voor ons cruciaal. Ik zou graag een concrete timing of minstens een indicatie daarvan krijgen over het herstellen van het treinverkeer zoals het vroeger was.

**13.04** Minister **Georges Gilkinet**: Geachte leden, het is de eerste keer dat ik de eer heb vragen van mevrouw Vanpeborgh en van de heer De Roover te beantwoorden. Ik heb meer de gewoonte aan mevrouw Buyst te antwoorden.

Wij moeten de situatie op de lijn Antwerpen-Brussel verbeteren. Wij werken daaraan met een actieplan dat een beetje tijd vergt. Het is moeilijk mensen aan te werven in de regio Antwerpen. Als u kandidaten kent die voor de NMBS willen werken, zijn zij welkom. Hoe vlugger wij nieuwe mensen kunnen aanwerven, hoe vlugger wij alle treinen kunnen laten rijden.

Tot januari 2022 waren er op weekdagen inderdaad twee IC-verbindingen per uur op de lijn Antwerpen–Mortsel-Oude-God–Brussel. Een van de twee IC-verbindingen werd geschrapt omwille van het personeelstekort in de regio Antwerpen. U weet dat de NMBS op mijn vraag grote inspanningen levert om dat personeelstekort zo snel mogelijk weg te werken, met versoepelde voorwaarden voor stages en een reserve van 300 mensen. Dat vraagt evenwel tijd en we moeten de kandidaten vinden.

De S1-verbindingen die de andere Mortselse stations, Mortsel en Mortsel-Liersesteenweg, bedienen, rijden zoals gepland om het half uur, van maandag tot en met zaterdag. Het verminderde aanbod treft momenteel enkel het station Mortsel-Oude-God.

Mijnheer De Roover, volgens de reizigerstellingen uit 2019, dus voor corona, telde de NMBS 1.109 reizigers per dag tijdens de week, 442 reizigers per dag op zaterdag, en 388 op zondag in Mortsel-Oude-God. Tijdens corona, in 2020 viel dit aantal terug tot respectievelijk 710, 328 en 306 reizigers. We wachten nu op de resultaten van de meest recente tellingen in oktober 2022.

Het tijdstip waarop de tweede IC-verbinding Antwerpen–Mortsel-Oude-God–Brussel opnieuw zal worden ingevoerd is voornamelijk afhankelijk van de beschikbaarheid van het personeel. U weet dat ik een actieplan heb opgesteld, samen met de NMBS en Infrabel, om de problemen van aanbod en dienstverlening aan te pakken. Het is een probleem van materiaal, van spoorweglopen, en in de regio Antwerpen vooral een probleem van aanwervingen. Wij werken eraan, maar we zijn er nog niet.

Collega Vanpeborgh, het klopt dat er vertraging werd opgelopen in het beantwoorden van de brieven van de stad Mortsel. Dat is niet de gewoonte, ik moet me daarvoor excuseren. Zoals u weet, is dat intussen rechtgezet.

**13.05** **Peter De Roover** (N-VA): De communicatie met in eerste instantie de reiziger, maar in dit geval dus ook met de stad Mortsel laat toch echt wel te wensen over als het meer dan een halfjaar duurt vooraleer men voor een dergelijke belangrijke aangelegenheid zelfs maar een antwoord krijgt dat niet eens bevredigend is.

De cijfers die u hebt genoemd van het aantal reizigers zijn natuurlijk zeer geconcentreerd tijdens de spitsuren. Dat betekent dat het belang daarvan toch wel bijzonder groot is. Die mensen staan nu beteuterd te kijken. Bovendien is de ene trein die dan rijdt nog bijzonder onbetrouwbaar. Als die ook nog eens geschrapt wordt, staat men echt voor problemen. Is die trein niet geschrapt, maar te laat, is het bijzonder oncomfortabel om de reis te ondernemen. Een onzeker aanbod en oncomfortabele treinen zorgen er concreet voor dat die mensen de wagen nemen. Dat is het omgekeerde van wat de bedoeling is van uw beleid. Ik betreur het dan ook heel erg dat u geen concreet antwoord geeft. U zegt eigenlijk dat het ooit in orde komt, maar dat u niet weet wanneer. Er is natuurlijk een personeelsprobleem, zoals u zegt. Ze zullen in elk geval niet met de trein naar Mortsel moeten komen. Dan zullen ze er immers niet zijn om de dienst te verlenen.

Uw antwoord kan mij niet meteen tevredenstellen. In Mortsel, maar ook in de omgeving ervan – aangezien het station Mortsel niet alleen wordt gebruikt door mensen die in Mortsel wonen –blijven trouwe gebruikers van de NMBS hier eigenlijk in de kou staan, letterlijk zelfs. Dat discrediteert uw beleid in deze regio toch wel zwaar. Ik had graag een concreet en meer hoopgevend antwoord gekregen.

**13.06 Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik besef dat dit alles uiteraard een van de gevolgen is van de jarenlange besparingen door de voorgaande regeringen die zich nu wreken. De NMBS-top heeft daarenboven onvoldoende geanticipeerd op de aangroei van reizigers na de coronacrisis. De werkdruk is verhoogd voor wie wel werkt, met opgestapelde overuren en een grote uitval tot gevolg.

Ik begrijp ook de verontwaardiging van de reizigers. U hebt de cijfers genoemd: niet weinig reizigers stappen op in Mortsel-Oude-God. Mevrouw Vanpeborgh, ik heb het voor u nagevraagd: op twee afwezigen na, was blijkbaar iedereen op de gemeenteraad het er mee eens om het gezamenlijke standpunt van de gemeenteraad over te maken aan de minister en de NMBS. Ik steun dus de vraag van de gemeenteraad en van Groen Mortsel om zo snel mogelijk die tweede trein per uur in te lassen. Ik dank u alvast.

**13.07 Gitta Vanpeborgh** (Vooruit): Mijnheer de minister, ik heb uw antwoord en uw verontschuldiging goed gelezen.

Er is een actieplan, zo zegt u. U geeft aan dat er een personeelstekort is, maar ik merk toch dat er in andere stations wel een terugkeer naar het oude normaal is. Ik hoop dat dat hier ook zo snel mogelijk aan de orde is. Ik had gehoopt van u te kunnen vernemen dat een en ander bijvoorbeeld nog voor de zomer zou zijn opgelost. Net als de heer De Roover wil ik benadrukken dat, als het dan toch bij één trein per uur blijft, die ene trein ten minste op tijd zou moeten rijden en niet mag worden afgeschaft. Dat wekt enorm veel frustratie op bij de mensen. Hoe langer de problemen aanslepen, hoe meer mensen we terug de auto in jagen. Ik hoop dat u, samen met de NMBS, extra inspanningen zult doen om alles zo snel mogelijk naar het oude normaal te krijgen.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

**14.01 Sophie Rohonyi** (DéFI): *Monsieur le Ministre, en février dernier, un incendie d'une voiture électrique à Bruxelles, aux abords de la Gare Centrale, a relancé les inquiétudes, notamment des pompiers, quant à la sécurité du parc automobile électrique, dont la généralisation sera accélérée dans les prochaines années.*

*Cet incendie est intervenu au troisième niveau souterrain d'un parking, alors même que le véhicule n'était pas en charge.*

*En mai dernier, la ministre bruxelloise de la Mobilité évoquait qu'un groupe de travail, au niveau fédéral, avait été lancé. Il aurait pour objectif le développement d'une législation fixant le niveau de sécurité des parkings souterrains accueillant des véhicules électriques et devrait rendre ses conclusions en fin d'année.*

*Il faut en effet rappeler qu'intervenir auprès d'un véhicule électrique en feu implique de l'extraire à la surface, pour pouvoir ensuite l'immerger dans une cuve pendant 24 à 48 heures. Des moyens techniques particuliers sont donc requis.*

*En conséquence, Monsieur le Ministre:*

- Disposez-vous de chiffres quant au nombre de voitures électriques qui ont pris feu, en charge ou non, dans notre pays ces dernières années? Ce chiffre augmente-t-il au fil des années et de la plus grande proportion de voitures électriques au sein de notre parc automobile?*

- Avez-vous analysé les causes de ces incendies et la dangerosité que présentent les voitures électriques?*

- *Comment comptez-vous répondre aux défis de l'électrification de notre parc automobile, en particulier pour ce qui concerne la sécurité des automobilistes?*
- *En attendant le développement de normes de sécurité pour les parkings souterrains et les voitures électriques, quelles mesures entendez-vous prendre sur le court terme pour éviter que des accidents plus graves ne se produisent et, par conséquent, rassurer les pompiers?*
- *Enfin, pouvez-vous faire un état des lieux de l'avancement des travaux du groupe de travail évoqué par votre homologue bruxelloise? Comment est-il constitué? Rendra-t-il bien ses conclusions d'ici la fin d'année? Des premières conclusions et recommandations ont-elles déjà pu être établies? Dans l'affirmative, lesquelles?*

**14.02 Georges Gilkinet**, ministre: Madame Rohonyi, les causes potentielles de l'incendie d'un véhicule électrique sont multiples. Il s'agit le plus souvent d'un échauffement incontrôlé de la batterie. Un incendie peut être particulièrement problématique dans le cadre des batteries de type lithium-ion endommagées, défectueuses ou trop fortement sollicitées dont l'emballement thermique peut entraîner la libération d'électrolytes inflammables qui rendent l'extinction de l'incendie plus difficile.

Il n'y a toutefois pas de preuve à ce jour que des véhicules électriques soient proportionnellement davantage concernés par ces incendies que des véhicules conventionnels. Le SPF Mobilité ne dispose malheureusement pas de chiffres en la matière. Il serait effectivement utile de les collationner le cas échéant.

Les véhicules électriques et leurs batteries doivent déjà respecter de nombreuses normes de sécurité parmi lesquelles des essais de chocs thermiques, de résistance au feu, de protection contre les courts-circuits externes et de protection contre la surchauffe. De plus, la technologie évolue et de nouveaux types de batteries sont en développement constant. Parmi les nouvelles technologies testées, on travaille justement à limiter l'emballement thermique des batteries et à améliorer leur comportement au feu.

Même si une prise en charge spécifique des incendies de voitures électriques se justifie pleinement, il n'y a pas de raison de penser à ce jour que leur fréquence ou leurs conséquences se distinguent significativement des incendies de voitures conventionnelles.

Par ailleurs, en ce qui concerne les mesures à prendre de manière plus générale en cas d'incendie d'un véhicule électrique, des règles de bonnes pratiques peuvent d'ores et déjà s'appliquer comme celles émanant du Fireforum.

Pour plus d'informations à ce sujet, je vous invite à vous adresser à ma collègue ministre de l'Intérieur, Annelies Verlinden, tout comme pour obtenir des réponses à vos questions concernant les travaux du groupe de travail que vous évoquez, et qui ne relèvent pas de ma compétence.

**14.03 Sophie Rohonyi (DéFI)**: Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. Dans un premier temps, vous reconnaissez les incendies endommageant ces véhicules de par la présence en leur sein de batteries au lithium, sans pour autant aller jusqu'à conclure que ces automobiles seraient plus dangereuses que les traditionnelles. Cependant, rien ne nous permet d'aboutir à une telle conclusion ni même à la conclusion contraire. Il me semble donc pertinent de pouvoir objectiver la situation, mais aussi de veiller au contrôle de ces véhicules avant leur mise en circulation. J'entends que c'est aujourd'hui le cas, mais il importe que cela le reste.

Dès lors, cet enjeu est fondamental pour notre sécurité, étant donné que nous nous dirigeons vers une électrification accrue de notre parc automobile qui doit aller de pair avec sa sécurisation. C'est précisément l'objet d'une proposition de résolution qui est actuellement examinée en commission de l'Énergie. Son objectif est d'aboutir à une meilleure sécurisation des batteries au lithium, qui sont nécessaires aux véhicules électriques en dépit de leur caractère hautement inflammable. Nous disposons de suffisamment d'études pour étayer ce constat. C'est la raison pour laquelle j'appelle mes collègues à soutenir ce texte en commission de l'Énergie. En outre, nous veillerons à déposer d'autres questions afin d'objectiver la situation dans la perspective d'une plus grande sécurisation. Je vous remercie de votre attention.

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



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

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

**15.01** Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar mijn schriftelijk ingediende vraag.

*Zopas werd een driedaagse spoorstaking beëindigd. Het spoorpersoneel staakte omdat ze ontevreden waren over hun slechte arbeidsomstandigheden, het structureel personeelstekort en het gebrek aan investeringsbereidheid van de vivaldiregering in het spoor.*

*Gelijktijdig met het afronden van deze (ongeziene) stakingsactie vallen er al signalen te noteren dat nieuwe toekomstige stakingsacties niet uit te sluiten zijn. De overheid slaagde er immers niet in om de onvrede en de ongerustheid bij het spoorpersoneel weg te nemen.*

- 1. Wat is de reactie van de minister op het feit dat mogelijk nieuwe stakingsacties zullen volgen?*
- 2. Vindt de minister (nieuwe) stakingsacties een goed signaal voor de treinreizigers? Acht hij de acties van het spoorpersoneel in lijn met zijn ambitie om meer mensen te bewegen tot het nemen van de trein?*
- 3. Heeft de minister begrip voor de acties van het spoorpersoneel? Erkent hij de problemen die het spoorpersoneel aankaart?*
- 4. Welke acties zal de minister ondernemen om eventuele nieuwe spoorstakingen te voorkomen?*

**15.02** Minister **Georges Gilkinet**: Er werd geen nieuwe staking aangekondigd, mijnheer Troosters. (*gelach*)

**15.03** Frank Troosters (VB): Dat klopt volledig, mijnheer de minister, want de vraag dateert al van enige tijd geleden. Ik heb mijn vraag destijds ingediend in het licht van de toenmalige berichtgeving. Daarom verwijs ik ook naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

**15.04** Minister **Georges Gilkinet**: Ik maakte een grapje, mijnheer Troosters. Ik heb wel degelijk een uitgebreid antwoord voor u.

Mijnheer Troosters, ik heb al een paar keer in het Parlement, alsook via andere kanalen, opgeroepen tot snelle en concrete actie om de situatie te verbeteren in het belang van het personeel en de reizigers. Ik heb daarvoor een zeer duidelijk signaal gegeven aan de directies van de NMBS en Infrabel, die de dagelijkse operationele verantwoordelijkheid van het spoor dragen. Ze hebben een actieplan opgesteld om op zeer korte termijn te zorgen voor extra en snellere personeelsaanwervingen.

Het afsluiten van ambitieuze contracten met NMBS en Infrabel voor tien jaar benadrukt het sterke engagement van de Belgische Staat en de federale regering op vlak van het spoorbeleid. Dat is ook een duidelijk signaal voor het personeel. Investeren in een duurzame toekomst voor het spoor is zowel mijn verantwoordelijkheid als die van de voltallige federale regering. Daarom hebben we voor twee miljard euro bijkomende middelen vrijgemaakt.

Als minister kan ik niet tevreden zijn met herhaalde of nieuwe oproepen tot stakingsacties, ook al zal ik het stakingsrecht altijd blijven verdedigen. Het is immers een fundamenteel recht in onze democratische rechtsstaat.

Voor het overige ligt de functionele verantwoordelijkheid voor de sociale dialoog bij de bedrijfsleiding van de NMBS en Infrabel, die nu samen met de vertegenwoordigers van de werknemers moeten zoeken naar een uitweg uit deze situatie. De dialoog om een nieuw sociaal akkoord te vinden is al begonnen.

**15.05** Frank Troosters (VB): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

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

**16** **Samengevoegde vragen van**

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

**16** **Questions jointes de**

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

De **voorzitter**: Ik laat opmerken dat we op 1 februari een hele namiddag zullen wijden aan een gedachtewisseling over het beheerscontract.

**16.01** **Frank Troosters** (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

*Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, voor het einde van dit jaar dienen de door de minister aangekondigde beheerscontracten tussen de federale overheid en de spoorbedrijven NMBS en Infrabel ondertekend te worden. Vanaf 1 januari 2023 zal dan ineens ook de NMBS een award voor 10 jaar als uniek operator op het Belgische spoornet toegekend worden.*

*Gezien het feit dat de overheid minder financiële middelen voor de spoorbedrijven toezegde dan vooraf verwacht werd, dienen er in laatste instantie nog enkele aanpassingen onderhandeld te worden aan het initieel ontwerp van de beheerscontracten.*

*1. Welke aanpassingen werden er nog gedaan aan het beheerscontract met de NMBS als gevolg van het feit dat de vivaldiregering minder financiële middelen beloofde voor de spoorsector dan verwacht werd?*

*2. Welke aanpassingen hebben rechtstreeks invloed op de dienstverlening aan de treinreizigers?*

*In welke zin: stiptheid, betrouwbaarheid, comfort, aanbod, veiligheid, betaalbaarheid?*

*3. Gaf de voltallige Raad van Bestuur van de NMBS unaniem goedkeuring aan het ontwerp van beheerscontract zoals dat aan hen voorgelegd werd? Zo neen, wie was niet akkoord en over welke aspecten handelde dit?*

**16.02** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ook al volgt er nog een uitgebreide gedachtewisseling over het beheerscontract, ik hoop dat u vandaag al een tipje van de sluier kunt oplichten.

Wij hebben het al vaker aangeklaagd dat het budget voor het spoor ontoereikend is om alles wat er moet gebeuren, te kunnen uitvoeren.

Is er ondertussen al een aangepast vervoersplan besproken in de raad van bestuur van de NMBS? Zo ja, hoe ziet dat plan eruit?

Welke beslissingen zijn er uiteindelijk uit de bus gekomen?

Welke investeringen zal de NMBS uitstellen in 2023? Zijn er gevolgen voor het treinaanbod?

Kunt u de gevolgen van de minimale spoorbegroting voor de reizigers verduidelijken?

In hoeverre worden sociale partners en reisorganisaties bij de voorbereidingen betrokken?

**16.03** **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

*Het is gelukt. Eindelijk een beheersovereenkomst met de NMBS en Infrabel. En de beheersovereenkomst is ambitieus: een belangrijke doelstelling is de verbetering van het treinaanbod. Er is sprake van een toename van het aantal treinen met 10 procent over een periode van tien jaar. Dat betekent ook meer treinen tijdens de week en in het weekend.*

*De komende tien jaar zal ook de helft van de vloot worden vernieuwd. In de nieuwe treinen zal sprake zijn van meer toegankelijke rijtuigen, meer comfort en meer zitplaatsen. En ook een nieuw prijzenbeleid.*

*Het is de bedoeling dat 5,9 miljard euro wordt geïnvesteerd in de verbetering van de stijfheid. Dat gebeurt via een plan voor de modernisering van het net. Dankzij de geleidelijke verbetering van het netwerk zullen alle trajecten waar de snelheid momenteel door technische redenen laag is (60,8 kilometer in 2021) aan het einde van de contracten verdwenen zijn, belooft minister Gilkinet.*

*1. Welke stappen hebt u reeds gezet om het proefproject te realiseren? Welke stappen zijn nog nodig en welke timing stelt u hierbij voorop?*

*2. Overleg met de gewesten zal een sleutel tot succes zijn. Hebt u hieromtrent reeds overleg gehad met de gewesten? Zo ja, wat was het resultaat? Welke stappen zal u concreet nog zetten om tot een optimale samenwerking te komen om een proefproject te starten?*

*3. Er werden de afgelopen legislaturen heel wat resoluties geschreven die u volgens het parlement moet meenemen in de nieuwe beheersovereenkomst? In welke mate zijn deze resoluties mee opgenomen? Welke rol ziet u verder voor het parlement in kader van de beheersovereenkomst?*

*4. Wat zijn de verdere stappen om deze beheersovereenkomst in de praktijk om te zetten? Welke timing staat hierbij voorop?*

**16.04** Minister **Georges Gilkinet**: Collega's, de federale regering stemde op 23 december 2022 in met het nieuwe openbaredienstcontract met de NMBS en het performantiecontract met Infrabel. Ik ben zeer fier op die echte mijlpaal, niet alleen omdat de vorige contracten al dateren van 2008 en 2012, maar ook omdat ze het spoor een duidelijk en ambitieus kader voor de komende tien jaar bieden.

Beide raden van bestuur hebben unaniem het ontwerp van ondernemingsplan en het meerjareninvesteringsplan voor 2023-2032 goedgekeurd en kennisgenomen van de geactualiseerde versie van de contracten.

Het is mijn bedoeling om de definitieve versie hier in de komende weken voor te stellen, zoals ik in de zomer van vorig jaar al heb aangekondigd. U hebt die documenten ook in alle transparantie ontvangen op de dag van de goedkeuring door de ministerraad.

Wanneer de NMBS zich in de ontwerpfase van het nieuwe vervoersplan bevindt, zal de hele procedure opnieuw worden opgestart, met inbegrip van de raadpleging van de betrokken instanties. De raad van bestuur zal zoals gewoonlijk op het einde van de maand bijeenkomen.

**16.05** **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

**16.06** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik had gehoopt dat u al iets meer zou zeggen. Ik zal wachten tot de volgende vergadering.

De **voorzitter**: Dan zullen we daarover urenlang kunnen debatteren.

**16.07** **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik kijk uit naar het urenlange debat begin februari.

De **voorzitter**: Het is beloofd, met de medewerking van iedereen.

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

**17** **Question de Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le manque de financement et**

de personnel à la gare d'Arlon" (55032383C)

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

Le **président**: Madame Rohonyi, vous avez déjà une "ardeur d'avance" sur un collègue qui vous écoute attentivement!

**17.01** **Sophie Rohonyi** (DéFI): *Monsieur le ministre, le 30 novembre dernier, en pleine grève des cheminots, l'association les Amis du Rail dénonçaient le manque de financement et de personnel auquel devait faire face la gare d'Arlon. Non seulement il ne manquerait pas moins de 30 % du cadre du personnel, mais en plus de cela, les travaux qui ont été réalisés sur la voie 2/3 auraient également été complètement bâclés, de sorte que les responsables de la gare craignent pour la sécurité des voyageurs.*

*D'où mes questions, monsieur le ministre:*

*- Les cheminots craignent que le manque d'investissement mette à mal l'avenir du rail en Province du Luxembourg. Quelles garanties pouvez-vous leur donner pour les rassurer? Le rail en Province du Luxembourg, déjà très peu desservi, fera-t-il l'objet d'une stratégie de redéveloppement et de refinancement particulière?*

*- Quelles mesures pouvez-vous prendre sur le court terme pour soulager le personnel à la gare d'Arlon en attendant les nouveaux effectifs? Depuis quand le cadre du personnel n'est plus rempli? Quelles initiatives avez-vous prises pour, d'une part, remplir les cadres et, d'autre part, éviter qu'une telle situation ne se reproduise à l'avenir?*

*- Avez-vous pu effectuer une analyse qualitative des travaux réalisés sur la voie 2/3? Rejoignez-vous les constats des Amis du Rail? Comment envisagez-vous renforcer la sécurité des voyageurs à la gare d'Arlon? Entendez-vous procéder également à l'entretien de la gare, notamment des grilles latérales?*

**17.02** **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Arens, faites attention, Mme Rohonyi prépare son déménagement dans la belle province de Luxembourg avec une "ardeur d'avance"!

Madame Rohonyi, je connais bien les préoccupations des Amis du Rail, des amis de mes amis car j'ai eu l'occasion d'avoir plusieurs échanges avec eux depuis mon entrée en fonction. Mon cabinet va d'ailleurs, une nouvelle fois, les rencontrer très prochainement. En outre, je fréquente régulièrement la gare d'Arlon quand je me rends notamment au Conseil européen à Luxembourg. La dernière fois, la circulation de mon train y était limitée, ce qui m'a permis de constater sur place les travaux en cours.

Avec les travaux de l'axe 3 qui relie Bruxelles à Luxembourg, la province de Luxembourg reçoit une part substantielle des budgets d'investissements ferroviaires de l'État fédéral. J'aime à le rappeler. Je sais que les collègues luxembourgeois, M. Arens et M. Vajda, sont très attentifs aux investissements en province de Luxembourg. Des moyens substantiels sont consacrés à l'amélioration du réseau sur la ligne entre Namur et Luxembourg. Il est vrai que cela prend du temps, mais les travaux sont effectués la nuit.

Dans le cadre du Plan Boost et du Plan de transition 2030, j'ai dégagé des budgets complémentaires pour accélérer les travaux sur cet axe. Ces travaux sont essentiels pour le Sud du pays notamment pour que les nombreux frontaliers qui vont travailler chaque jour à Luxembourg-Ville puissent s'y rendre en train plutôt qu'en voiture. C'est aussi une liaison internationale essentielle entre deux capitales, comme me le rappellent régulièrement les collègues luxembourgeois.

Je suis, néanmoins, conscient que ces travaux engendrent des désagréments temporaires pour les habitants de la province de Luxembourg. C'est pourquoi, à ma demande, la SNCB et la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL) étudient la manière d'améliorer à court terme la desserte de Luxembourg-Ville. Une étude cofinancée par l'État fédéral a été lancée à ce sujet.

En ce qui concerne plus spécifiquement la gare d'Arlon et ses quais, Infrabel me communique les éléments suivants. Les travaux de la gare d'Arlon n'ont pas été bâclés, mais ils ont été étalés dans le temps, vu le peu de coupures de voies disponibles. En effet, la gare d'Arlon est fortement fréquentée par les trains de la SNCB tout comme par ceux des CFL en provenance d'Autelbas et d'Athus. Il faut donc coordonner les travaux avec les CFL et la SNCB, mais aussi avec la SNCF. Cela rend donc la planification plus complexe et n'offre des disponibilités que pour des chantiers nocturnes avec des plages de travail très brèves.

Le quai de la voie 2 + 3 est à présent entièrement terminé et praticable. Infrabel m'informe qu'il n'y a plus de

problèmes et que les travaux finalisés sont de qualité et conformes aux normes en vigueur. L'entretien des grils de garage des trains est régulièrement fait. Il n'y a ni ralentissement imposé dedans ni travaux de renouvellement prévus, vu le bon état général.

De plus, la SNCB et Infrabel rencontrent un déficit de personnel. En province de Luxembourg, avec la concurrence du Grand-Duché, nous connaissons les mêmes difficultés qu'en province d'Anvers (avec la concurrence du port). Cela vaut aussi pour la gare d'Arlon. Dans la province de Luxembourg, le recrutement n'est pas le plus aisé vu les distances à parcourir au-delà de l'attractivité du Grand-Duché.

En 2022, la SNCB souhaitait recruter 1 300 collaborateurs. L'objectif a été atteint avant la fin de l'année dernière. Mais compte tenu des difficultés actuelles sur le rail, j'ai demandé à la SNCB de recruter 300 effectifs complémentaires au personnel nécessaire pour effectuer les remplacements et atteindre les objectifs afin que la pression sur son personnel soit réduite et cela, principalement dans des fonctions opérationnelles. Ce recrutement massif se poursuivra en 2023.

**17.03** **Sophie Rohonyi** (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse complète et pour avoir rappelé que nous venons de fort loin en province de Luxembourg qui, pendant longtemps et même des décennies, a été le parent pauvre de la politique du rail. Il était plus que temps de dégager des moyens pour améliorer le réseau de et vers Arlon.

Je rebondirai sur deux éléments parmi les nombreux cités. Tout d'abord, concernant le fait de savoir comment limiter les désagréments causés aujourd'hui par les travaux, vous nous dites qu'une étude est en cours. Qui réalise cette étude et quand recevrons-nous ses résultats? Dans le chef des navetteurs impactés, l'attente est bel et bien là.

Ensuite, pour ce qui concerne le recrutement, vous annoncez que des effectifs complémentaires ont été débloqués. Quel est votre objectif en termes de timing, compte tenu des difficultés réelles pour recruter dans cette région du pays?

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

Le **président**: La question n° 55032432C de M. Patrick Prévot est transformée en question écrite.

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

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

**18.01** **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, je l'ai encore répété il y a quelques semaines dans cette commission, il est impératif de favoriser les offres de transports en commun les plus intégrées et les plus adaptées aux besoins de nos concitoyens. Il faut rendre le chemin de fer plus attractif, non seulement sur le plan financier, un aspect auquel je suis particulièrement attachée, mais également du simple point de vue de l'organisation pratique des trajets.

Ce dernier point est complexe et reste une question qui, idéalement, doit s'analyser au cas par cas. C'est ainsi que je suis régulièrement interpellée sur la liaison entre Bruxelles et Maastricht via Liège. Actuellement, il n'existe pas de liaison directe entre ces deux villes, un changement est nécessaire en gare de Liège-Guillemins. Or, jusqu'en 2011, la ligne Bruxelles-Maastricht existait bel et bien. Elle a été supprimée en raison des nombreux retards qui y étaient constatés. En effet, au-delà de 17 minutes, le réseau néerlandais n'acceptait plus les trains belges, et les navetteurs se retrouvaient alors bloqués en gare de Visé.

Dans votre note de politique générale, vous évoquez la poursuite de vos contacts avec vos homologues des pays limitrophes, et donc avec les Pays-Bas. Vous rappelez certains des engagements pris dans le cadre de la convention Thalassa, mais la problématique de la liaison Bruxelles-Maastricht en est absente.

Monsieur le ministre, ce point a-t-il été évoqué à l'occasion de ces discussions avec le gouvernement néerlandais? Le cas échéant, qu'en est-il ressorti?

Le rétablissement de cette ligne fait-il partie de vos priorités? Quelles perspectives pouvez-vous nous

donner en ce sens?

**18.02 Georges Gilkinet**, ministre: Madame Bonaventure, je vous présente mes meilleurs vœux.

Les liaisons ferroviaires transfrontalières sont et resteront une priorité de ma politique en la matière. Cependant, compte tenu des équipements techniques spécifiques qui diffèrent d'un pays à l'autre et du fait que le matériel roulant peut faire l'objet d'une homologation spécifique dans chaque pays, l'établissement de nouvelles liaisons transfrontalières n'est pas chose aisée.

Le rôle croissant de la European Railway Area et le déploiement du système européen de contrôle des trains (ETCS) – dans le cadre duquel la Belgique joue un rôle de pionnier – permettront à l'avenir de faciliter la mise en place de ces nouvelles liaisons transfrontalières, qui s'inscrivent dans notre vision de l'avenir.

En ce qui concerne les liens avec les Pays-Bas, nous avons une bonne alliée dans nos ambitions en la personne de la nouvelle secrétaire d'État néerlandaise aux Infrastructures et à la Gestion de l'eau, à savoir Mme Viviane Heijnen, qui est par ailleurs originaire de Maastricht. En témoigne la mise à jour de la déclaration d'intention belgo-néerlandaise autour du trafic transfrontalier de passagers, que nous avons signée en avril 2022 à l'occasion d'un sommet entre nos deux pays. Mon administration entretient des contacts réguliers avec nos homologues néerlandais pour discuter des améliorations possibles de ces connexions et de l'exécution des intentions figurant dans cette déclaration.

En ce qui concerne la liaison avec Maastricht, l'accent est mis sur la réalisation de ce que l'on appelle le "Drielandentrein", qui reliera non seulement Liège à Aix-la-Chapelle et Maastricht, mais également à d'autres villes plus éloignées des Pays-Bas – et ce, sans rupture de charge. J'espère qu'un accord, notamment financier, sera bientôt conclu entre la SNCB et la NS. Compte tenu de la bonne liaison entre Bruxelles ainsi que d'autres gares et Liège, cette ligne constituera pour notre pays une amélioration des déplacements vers les Pays-Bas et l'Allemagne. De même, ce train permettrait aussi de relier toute la région aux gares TGV de Liège et Aix-la-Chapelle.

Je puis vous informer qu'il n'existe pour l'heure aucun projet complémentaire de réintroduction de la liaison directe entre Bruxelles et Maastricht. Mme Heijnen a déjà indiqué que les Pays-Bas étaient cependant intéressés par une liaison plus longue à partir de Maastricht. Dans sa présentation à la Chambre basse du Parlement néerlandais de la vision "Transport par train international", elle a aussi mentionné le train direct Maastricht-Bruxelles en service lorsqu'elle travaillait elle-même dans notre capitale. Par conséquent, vous comme moi, nous trouverons une alliée en la personne de la secrétaire d'État Heijnen pour ce projet, mais la priorité reste donc l'entrée en service du Drielandentrein.

En conclusion, nous allons d'abord essayer de conclure cet accord, avant d'évaluer les besoins complémentaires ainsi que la place en vue d'une connexion supplémentaire éventuelle.

**18.03 Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos bons vœux et pour votre réponse, qui, j'en suis certaine, intéressera un grand nombre de navetteurs qui empruntent cette ligne. J'en profite pour souligner l'utilité de cette ligne, notamment pour les étudiants très attachés à l'opportunité de pouvoir suivre leur cursus à l'Université de Maastricht.

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

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

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

**19.01 Anneleen Van Bossuyt** (N-VA): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn mondelinge vraag.

*Graag breng ik u ter kennis van de ervaringen van een reizigster met Lufthansa.*

*De dame in kwestie vloog afgelopen zomer heen&terug van Brussel naar Bogota. Tijdens de heenreis, met overstap in Londen, miste zij door vertraging haar aansluiting. Hierdoor bracht zij de hele nacht door in de luchthaven, zonder enige assistentie, maaltijden of overnachtingen. Zij kwam met 15 uren vertraging toe op*

haar bestemming.

*Bij aankomst op bestemming bleek de bagage verloren, deze werd na 6 dagen teruggevonden. Na ontvangst van de bagage, bleken er ook items geheel verdwenen.*

*De terugvlucht werd vervolgens 'per ongeluk' door Lufthansa geannuleerd en de dame kreeg, in de periode van 7 dagen voor het geplande vertrek, een alternatieve vlucht die weliswaar 2u20 vroeger vertrok dan de oorspronkelijke vlucht. Ook bij de terugvlucht geraakte de bagage verloren. Die werd gevonden na 4 dagen.*

*De reiziger diende klacht in bij Lufthansa en vroeg compensatie van €600pp voor de vertraagde heenvlucht van 15 uren, een compensatie van €600pp voor de geannuleerde terugvlucht, de terugbetaling van een drankje tijdens de vertraagde heenvlucht, de terugbetaling van de aankoop van basisartikelen tijdens gedurende de periode van verloren bagage, en de terugbetaling van de verdwenen items uit de bagage. Geheel volgens de Europese verordening voor passagiersrechten dus.*

*Na 3 maanden kreeg de dame een bericht van Lufthansa om haar 'in het licht van een pragmatische oplossing' een vergoeding van €250 euro aan te bieden. Nadat de dame dit weigerde, ontving zij een week later een bericht van Lufthansa dat men 'als teken van hoffelijkheid €500 zou overmaken' maar het dossier hiermee ook afsluit en geen gevolg meer zou geven aan enige verdere correspondentie hierover.*

*Hoe evalueert u deze praktijken? Gaat u ermee akkoord dat het ongehoord is om de consument op dergelijke wijze te behandelen? Gaat u ermee akkoord dat Lufthansa hiermee de Europese wetgeving inzake passagiersrechten moedwillig naast zich neer legt?*

*Vindt u het normaal dat Lufthansa een compensatie- en terugbetalingsvraag afwijst zonder enige motivatie of argumentatie?*

*Zal u hierover contact opnemen met Lufthansa?*

*Hoe zal u ervoor zorgen dat Lufthansa haar verplichtingen t.a.v. de reiziger en consument nakomt?*

*Hoe zal u ervoor zorgen dat Lufthansa stopt met consumenten uit te putten en hen de facto te dwingen zich tot de rechtbank te richten om hun rechten juridisch af te dwingen?*

**19.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Van Bossuyt, ik betreur de slechte ervaring van de passagier in kwestie, maar met die gefragmenteerde informatie kan mijn administratie, het DGLV, geen definitief standpunt innemen.

Naar aanleiding van uw vraag nodigt de dienst Passagiersrechten van het DGLV de passagier in kwestie uit om via de website een klacht in te dienen. Indien zou blijken dat Lufthansa zijn verplichtingen onder de Europese verordening 261/2004 niet is nagekomen, zullen de gepaste maatregelen worden genomen. Voor de volledigheid, indien mijn diensten dergelijke klacht zouden ontvangen, zouden zij in eerste instantie Lufthansa contacteren om na te gaan wat er is misgegaan met de betrokken vlucht. Indien zou blijken dat de ene vlucht niet was vertraagd door buitengewone omstandigheden zouden zij Lufthansa verzoeken om overeenkomstig de Europese verordening een compensatie van 600 euro te betalen. Daarnaast zou Lufthansa ook moeten voorzien in de terugbetaling van de gemaakte kosten voor de passagier tijdens het wachten op een alternatieve vlucht.

Uit dit relaas kan niet worden afgeleid of de terugvlucht zou hebben plaatsgevonden met een tussenstop in Londen. Daarom is het moeilijk om hierover een uitspraak te doen. Bovendien creëert de Europese verordening geen bevoegdheid voor problemen die zouden ontstaan met betrekking tot bagage. Bijgevolg kan de dienst Passagiersrechten hierover geen uitspraak doen.

Zoals ik u al heb meegedeeld, heb ik mijn collega's die verantwoordelijk zijn voor Consumentenbescherming voorgesteld om de verjaringstermijn voor overeenkomsten inzake personenvervoer te verlengen van een tot twee jaar. De termijn van een jaar is bijzonder kort voor benadeelde passagiers en moet worden verlengd om de consument beter te beschermen. Die verlenging is opgenomen in het ontwerp van wet houdende diverse bepalingen inzake economie van minister Dermagne, dat momenteel door de regering wordt besproken.

**19.03** **Anneleen Van Bossuyt** (N-VA): Mijnheer de minister, over de verlenging van de termijn van een naar twee jaar heb ik staatssecretaris Bertrand al ondervraagd.

Ik zal de betrokkene laten weten dat zij daadwerkelijk klacht moet indienen. Zij heeft trouwens al een klacht ingediend bij de Belgische tak van het Europese Centrum voor de Consument.

Het is vreemd dat u spreekt over fragmentarische informatie. Dat heeft waarschijnlijk te maken met het feit dat het vluchtnummer en dergelijke u niet bekend is, maar die informatie kan u zeker worden bezorgd. U 'zou' bepaalde stappen zetten. Ik veronderstel dus dat als de betrokkene u daadwerkelijk de nodige informatie verstrekt, u dan contact zult opnemen met Lufthansa?

**19.04** Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Van Bossuyt, de betrokken passagier moet een klacht indienen, waarbij hij het vluchtnummer, de datum enzovoort vermeldt. Dan zal de dienst bij DGLV zijn werk doen.

Een minister kan zich niet over specifieke dossiers uitspreken. Ik moet u dus een algemeen antwoord geven. U hebt me geen informatie bezorgd om te checken of er echt een probleem is met Lufthansa. Als dat het geval is, zal de dienst bij DGVL zijn werk doen.

**19.05** **Anneleen Van Bossuyt** (N-VA): Mijnheer de minister, er is wel degelijk een probleem. Dat is voldoende bewezen door het feit dat Lufthansa in eerste instantie een compensatiebedrag voorstelde dat beduidend lager lag dan het bedrag waarop de betrokkene recht had. Toen de betrokkene naar de geldende Europese wetgeving verwees, stelde Lufthansa een hoger bedrag voor, dat evenwel nog altijd ruim de helft minder was dan waar zij recht op had. Daarop heeft Lufthansa verklaard dat het geen hoger bedrag zou betalen en verdere mails niet meer zou beantwoorden.

We zullen het dossier verder opvolgen.

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

## **20** **Samengevoegde vragen van**

- **Frank Troosters** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "Het geen boetes opleggen door de politie als protestactie" (55032568C)
- **Wouter Raskin** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De impact van de actie van de politievakbonden op de verkeersveiligheid" (55032607C)
- **Maria Vindevoghel** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De boetestaking van de federale politie" (55032630C)

## **20** **Questions jointes de**

- **Frank Troosters** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La grève des amendes annoncée par la police en guise d'action de protestation" (55032568C)
- **Wouter Raskin** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "L'incidence de l'action des syndicats de police sur la sécurité routière" (55032607C)
- **Maria Vindevoghel** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La grève des amendes de la police fédérale" (55032630C)

**20.01** **Frank Troosters** (VB): *Mijnheer de minister, uit protest tegen de woordbreuk van de federale Regering inzake de gemaakte loonafspraken met de politie kondigen de vier politiebonden VSOA, NSPV, ACV en ACOD aan gedurende een maand geen parkeer- of verkeersboetes meer te zullen geven. Tijdens een boeteloze maand die start op 15 januari zullen parkeerovertredingen van de eerste en de tweede graad door de vingers worden gezien.*

1. *Vindt de minister de acties van de politiebonden gerechtvaardigd?*
2. *Is de minister van oordeel dat de aangekondigde acties zijn doelstellingen tot het verhogen van de verkeersveiligheid ten goede komen zullen?*
3. *Wat zal de geschatte budgettaire impact (gederfde inkomst) van de politieactie zijn?*
4. *Zal de minister actie ondernemen om de politiebonden alsnog van hun plannen te doen afzien? Zo neen, waarom niet? Zo ja, hoe, wanneer en in overleg met wie?*

**20.02** **Wouter Raskin** (N-VA): *Mijnheer de minister, twee weken geleden trokken meer dan 10.000 politieagenten in Brussel de straat op om te manifesteren. Ze deden dat uit protest tegen geweld tegen de politie, maar ook tegen het uitstel van de inwerkingtreding van een sectoraal akkoord dat de*



politievakbonden in januari al overeenkwamen met de regering.

De onvrede over het uitblijven van de afgesproken loonsverhoging is erg groot. En het protest van de politievakbonden wordt ook steeds feller. Zo zullen er vanaf 15 december een maand lang geen verkeer- en parkeerboetes uitgeschreven worden en zullen er ook minder BOB-controles plaatsvinden. Wie een overtreding begaat, krijgt enkel een mondelinge waarschuwing en uitleg over de actie. Alleen inbreuken die de veiligheid rechtstreeks in gevaar brengen, zullen nog beboet worden.

Als minister verantwoordelijk voor verkeersveiligheid kondigt u op Twitter aan dat u er mee wil voor instaan dat de politie desondanks aanwezig kan zijn om de veiligheid op onze wegen in deze donkere en gevaarlijke wintermaanden te verzekeren.

Mijn vraag aan u:

1. Op welke manier wil u de impact van de politieacties op de verkeersveiligheid beperken? Welke concrete acties zal u ondernemen?

**20.03** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het is niet rechtstreeks uw bevoegdheid natuurlijk maar als minister van Mobiliteit bent u toch betrokken partij. Een boetestaking is geen nieuw fenomeen, de politie heeft dit eerder al toegepast. Het past in hun arsenaal van sociale acties waaruit ze putten. De politie doet dit niet voor niks, ze voeren al bijna een jaar actie. En met succes, zo werd er een goed loonakkoord afgesloten eerder dit jaar. Maar Vivaldi pleegde nadien doodleuk woordbreuk en bij de begrotingsopmaak bleek er plots niks meer heel van hun afgesloten loonakkoord.

Onze vragen:

\* Hoe kijkt u naar deze boetevrije maand welke de politie aankondigt?

\* Heeft u begrip voor de acties?

\* Gaat u uw collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie aansporen om het loonakkoord alsnog te respecteren?

\* Hoe zal Vivaldi dit oplossen? Gaat u bemiddelen? Gaat Vivaldi het oorspronkelijke loonakkoord respecteren?

**20.04** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, collega's, verkeersveiligheid is voor mijn een topprioriteit zoals u weet, vooral in december, de gevaarlijkste maand op de weg. Ik respecteer echter ook het stakingsrecht, zoals u eveneens weet.

Deze politieactie betrof alleen de eerste- en tweedegraadsovertredingen. Voor de handhaving van inbreuken die rechtstreeks gevaar opleveren, waren er geen wijzigingen. Integendeel, voor rijden onder invloed was er aangekondigd om intenser te controleren tijdens de feestperiode. Ook de bobcampagne was dus niet in gevaar.

Ik hecht veel belang aan het samengaan van diverse instrumenten in de strijd tegen verkeersonveiligheid. Handhaving is een zeer belangrijke schakel in dat beleid. In dat opzicht is de politie een onmisbare partner om de pakkans op onze wegen te verhogen, zoals voorzien in het regeerakkoord. Ik herhaal dat de actie slechts tijdelijk en partieel was. Op de gevaarlijke overtredingen werd er nog steeds gecontroleerd.

Met betrekking tot de geschatte budgettaire impact en de gederfde inkomsten van de politieactie nodig ik u uit een schatting op te vragen bij mijn goede collega van Justitie, de heer Van Quickenborne. Zijn administratie staat in voor het gecentraliseerd beheer van de verkeersboetes.

Met betrekking tot uw vraag over het vakbondsoverleg nodig ik u uit u te richten tot mijn uitstekende collega van Binnenlandse Zaken, mevrouw Verlinden.

Samen met mijn collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie en mijn regionale collega's bevoegd voor Mobiliteit zal ik blijven werken aan de verbetering van de verkeersveiligheid op onze wegen.

**20.05** **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, u gaf toch wel een opvallend antwoord. Ik keur de acties van de politievakbonden zeker niet goed, maar ik heb er wel begrip voor. Ik begrijp hun situatie na maandenlang onderhandelen over loonakkoorden die naderhand schaamteloos worden opgezegd door deze vivaldiregering. Men zou voor minder boos worden en zich voor minder bedrogen voelen, dan nog door de overheid, die een baken van vertrouwen zou moeten zijn. Ik kan dat wel begrijpen, zonder het daarom goed

te keuren.

Mijnheer de minister, u verwijst naar minister Van Quickenborne voor de financiële impact en naar mevrouw Verlinden voor het overleg met de vakbonden.

U gaat er echter een beetje licht overheen. U zegt dat het slechts tijdelijk is en partieel en dat het alleen maar over de eerste- en tweedegraadsovertredingen gaat. Dat is toch niet onbelangrijk. Ik vind dat er vrij luchtig overheen gegaan wordt.

Uiteraard zal ik minister Van Quickenborne en de andere collega daarover bevragen.

**20.06 Wouter Raskin (N-VA):** Mijnheer de minister, ik kan niet anders dan mij aansluiten bij mijn collega. Als wij voor verkeersveiligheid zijn, dan moeten we daar consequent in zijn. U maakt er zich nu gemakkelijk vanaf door te zeggen dat het slechts over kleine overtredingen gaat. Ook die hebben echter impact op de verkeersveiligheid.

U noemt de politie een onmisbare partner voor de ambitie van de regering om te streven naar meer verkeersveiligheid. Ik stel voor dat u de politie dan met respect behandelt. Uw regering ligt immers constant overhoop met de politie. Dat is vanuit het standpunt van de politie met recht en reden. Ik zal niet op concrete dossiers ingaan, maar ik hoop dat u de relatie met de politie normaliseert zodat die werkbaar wordt. Dit zal immers onvermijdelijk een impact hebben op de verkeersveiligheid die u zo na aan het hart ligt.

**20.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Mijnheer de minister, de clou van deze zaak is dat de regering zich niet houdt aan het akkoord dat met de vakbonden werd afgesloten. Als de politiemensen boos zijn, dan is dat omdat zij niet gerespecteerd worden. Na heel wat acties werd er een akkoord afgesloten, dat men nu gewoon naast zich neerlegt. Dat die mensen dan boos worden, is begrijpelijk.

U zit in de ministerraad. U maakt er zich gemakkelijk vanaf door naar minister Verlinden te verwijzen, maar u ziet al die ministers in de ministerraad. U moet daar samen een oplossing zoeken voor het probleem met het voorakkoord met de politie. U moet ervoor zorgen dat die mensen de verloning krijgen die was afgesproken. Dat wordt nu niet gerespecteerd. Hier wordt woordbreuk gepleegd. In deze kwestie gaat dat ten koste van de veiligheid.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

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

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

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

**21.01 Pieter De Spiegeleer (VB):** Mijnheer de voorzitter, ook van mij de beste wensen voor iedereen. Ik wens de minister en onszelf veel afgewerkte agenda's met mondelinge vragen toe. Ik zal proberen hieraan mijn steentje bij te dragen, daarom verwijs ik naar mijn schriftelijk ingediende vraag.

*In de lijn van de groene decarbonisatiegolf die ook u door deze legislatuur laat waaien lees ik graag welke uw toekomstvisie is aangaande dieseltractie bij Infrabel en NMBS.*

*Zoals ik reeds meermaals stelde en mocht concluderen blijkt dit voor de ontdieseling voor de Oost-Vlaamse lijnen voor het reizigersverkeer eerder sober te zijn. Ik stel mijn vragen nu algemener.*

*1. Welke maatregelen zal u - globaal - nemen om het dieselverbruik bij het spoormaterieel van de NMBS en Infrabel te reduceren?*

*2. Welke alternatieven werden door u eventueel al genomen?*

*3. Welke van deze alternatieven werden reeds op uw vraag bestudeerd?*

**21.02** Minister **Georges Gilkinet**: Dank u, mijnheer De Spiegeleer. Ongeveer 4 % van het Infrabelnetwerk is niet geëlektrificeerd. Momenteel verloopt ongeveer 5 % van het NMBS-reizigersaanbod via dieseltreinen. België is daarmee de absolute koploper in Europa en de wereld. De voorkeur gaat vanzelfsprekend uit naar de inzet van elektrische treinen, aangezien die beter zijn voor het klimaat, minder geluids- en geurhinder veroorzaken en omdat men hierdoor het gebruik van materiaal zo efficiënt mogelijk maakt.

Helaas is dat niet altijd mogelijk, want er zijn nog steeds spoorlijnen in België waar geen bovenleiding beschikbaar is. Elektrische treinen kunnen daar dus niet rijden. Het enige alternatief vandaag is het gebruik van dieseltreinen. Infrabel kan als infrastructuurbeheerder beslissen om een spoorlijn te elektrificeren en te zorgen voor een bovenleiding. In dat geval zal de NMBS op termijn ook elektrische treinen inleggen op die lijnen.

Op dit ogenblik wordt de spoorlijn tussen Hasselt en Mol geëlektrificeerd. Na afloop zullen er nog vier diesellijnen overblijven in Oost-Vlaanderen: lijn 58, lijn 82, lijn 86 en lijn 122. In Henegouwen en Namen blijft er nog één diesellijn over: lijn 132, die commissievoorzitter Delizée wel kent, tussen Charleroi en Couvin. Ook indien er geen wijziging gebeurt aan de spoorlijn, zal de NMBS stoppen dieseltreinen in te zetten. Deze treinen zullen binnen een tiental jaar immers het einde van hun levensduur bereiken. Ze zullen daarna niet worden vervangen door nieuwe dieseltreinen, maar door treinen die rijden op batterijen, dus elektrische treinen met alle bijhorende voordelen, maar zonder een bovenleiding over het gehele traject.

**21.03** **Pieter De Spiegeleer** (VB): Dank u wel, mijnheer de minister. Ik ben intussen al vertrouwd met dit antwoord. In het eerste deel van uw antwoord verwees u naar het schijnbaar enige alternatief, de bovenleiding, om vervolgens in het laatste deel van uw antwoord – godzijdank – naar andere opties te verwijzen. Dat is hoopgevend, maar ik wil toch aangeven dat de infrastructuur in dit land toch enigszins achterophinkt. Ik heb in het verleden in gelijkaardige vragen over dezelfde context ook al verwezen naar Friesland en Nedersaksen.

Gisteren las ik in het gerenommeerde vakblad *Railtech* een interessant artikel. Het artikel gaat over de aanbestedingen in het Italiaanse plan om de huidige reizigerstreinen met dieseltractie te vervangen door waterstoffreinen. De in 2020 getekende overeenkomst tussen Ferrovie Nord Milano, Alstom en SNAM opende de deur voor waterstoftractie op de lijn Brescia-Iseo-Edolo in Lombardije. Dat was dan de aanzet voor verdere aanbestedingen in 2022 voor drie extra waterstoftractiediensten in Sardinië, Calabrië en Sicilië. Men staat daar, net zoals in Nederland, Frankrijk en Duitsland een hele stap verder.

Misschien is het interessant voor iedereen hier aanwezig te weten dat de Sardijnse ARST, de Circumetnea Ferrovie della Calabria en Ferrovie Nord Milano allemaal geregionaliseerde maatschappijen zijn. Daaruit zouden we kunnen concluderen dat u van Ecolo-Groen en ik van het Vlaams Belang bondgenoten kunnen zijn om de spoorwegen te regionaliseren en zo de decarboniseringsambities van uw partij te bespoedigen.

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

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

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

**22.01** **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, dit thema is daarnet al aan bod gekomen, maar toen lag de focus nogal sterk op het station Mortsels-Oude-God. Uiteraard kaarten wij deze problematiek al lang aan. Als ik mij niet vergis, werd er aangekondigd dat de coronabeperkingen op ons spoor opgeheven zouden worden na de krokusvakantie van vorig jaar. Er was sprake van eind februari 2022.

Wij naderen stilaan de krokusvakantie van 2023, maar de problemen zijn nog steeds niet opgelost. We hebben hier al herhaaldelijk over gesproken. Een tweetal maanden geleden hebt u in de plenaire vergadering aangekondigd dat er een actieplan uitgerold zou worden om sneller personeel aan te werven, maar dat werd eind maart 2022 ook al gezegd.

Als ik goed kan tellen, is er ondertussen bijna een jaar verstreken. Ik meen dat er stilaan op resultaten gerekend mag worden. Ik kijk dan ook erg uit naar de datum waarop het normale treinaanbod hersteld zal worden tussen Antwerpen en Brussel, tussen Antwerpen en Essen en in de Kempen, waar nog altijd

dagelijks een hele reeks treinen geschrapt wordt wegens personeelstekorten.

Ik meen dat dit herstel cruciaal is voor de reizigers in die gebieden. Ik kijk dus uit naar uw antwoorden, mijnheer de minister. Ik neem aan dat die in de lijn zullen liggen van de antwoorden die wij daarstraks gehoord hebben op de vragen van collega's De Roover, Vanpeborgh en Buyst. Maar wie weet, kan u mij verrassen.

**22.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, bedankt voor uw opvolgingsvraag. Gefeliciteerd met uw zeer groene trui, trouwens. Een zeer goede keuze!

**22.03** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, ik zal u de stand van zaken geven over het belangrijke actieplan dat ik aan de NMBS en Infrabel gevraagd heb. Zoals u weet, hebben de huidige uitdagingen op het spoor mijn grootste prioriteit, net als de uitdagingen inzake het management van beide spoorbedrijven. Dat was ook de boodschap van mevrouw Dutordoir in deze commissie enkele maanden geleden.

In de eerste plaats moet de NMBS het operationeel personeel kunnen aanwerven dat zij nodig heeft om de treinen te laten rijden zoals ze moeten rijden. Met het oog daarop wilde de NMBS aanvankelijk 1.300 nieuwe collega's aanwerven in 2022 en zij wil er nog eens 300 extra aanwerven als reserve.

De NMBS laat mij nu weten dat er uiteindelijk 1.326 personen werden aangeworven. De NMBS is ook al begonnen met de aanwerving van treinbegeleiders voor 2023. De capaciteit van de opleidingen werd uitgebreid, waardoor sollicitanten sneller met hun fundamentele opleiding kunnen starten. Ook worden de stage- en opleidingsvoorwaarden versoepeld voor een snellere doorstroming. De NMBS werft dus volop extra personeel aan in een krappe arbeidsmarkt, vooral in sommige provincies, zoals Antwerpen.

Bovendien heeft de NMBS nieuw treinmaterieel nodig om de gemiddelde leeftijd van haar materieel te doen dalen. Die leeftijd ligt nu hoger dan het gemiddelde bij haar Europese collega's. Het oudere treinmaterieel kent meer pannes en defecten, wat substantiële gevolgen heeft op het vlak van afschaffingen en vertragingen van haar treinen. De NMBS investeert volop in nieuw materieel, met name in de welgekende M7-rijtuigen. Door de gekende economische uitdagingen van vandaag slaagt de leverancier er echter moeilijk in tijdig te leveren, waardoor de NMBS ouder en meer pannegevoelig materiaal moet blijven inzetten.

Normaal zou de NMBS tegen eind 2021 445 nieuwe rijtuigen moeten hebben gekregen, maar op dit moment is nog maar de helft daarvan geleverd. Daardoor moet ze ritten opvangen met oudere treinen. De NMBS doet er binnen haar mogelijkheden alles aan om die leveringen te versnellen. Mevrouw Dutordoir kan echter zelf niet bij het betrokken bedrijf binnenstappen om dat te doen.

Tot slot heb ik met Infrabel afgesproken dat er een strengere aanpak komt van het spoorlopen. Dat laatste is met name een heel belangrijke oorzaak van vertragingen op het net. Infrabel heeft een bijkomend budget gekregen om hiervoor te zorgen.

Die verschillende concrete acties zijn nog niet rijp om hier in detail te worden uitgelegd, maar de NMBS zal ze binnen enkele weken in deze commissie komen presenteren, als de commissie daarmee akkoord gaat. Mijn kabinet en ikzelf blijven dit actieplan op de voet volgen opdat de dienstverlening zo snel mogelijk kan worden gegarandeerd. Zowel de spoorbedrijven als ikzelf als minister zijn dat aan de reizigers verschuldigd.

**22.04** **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, dat zoals gewoonlijk veel goede wil toont en veel engagementen verwoordt. Helaas blijven wij echter enigszins op onze honger wat betreft een concreet perspectief. We zijn bijna een jaar verder en we zouden toch stilaan een concreet perspectief mogen krijgen.

Men blijft ook in gebreke in de communicatie met de reizigers. Dat staat los van de problematiek van personeel en materieel. Dat er problemen kunnen zijn met een industrieel systeem zoals de spoorwegen staat buiten kijf, maar de communicatie daarover met de reizigers moet beter kunnen.

Ik heb begrepen dat de aanwervingen in 2022 goed zijn verlopen. Er is meer personeel aangeworven dan oorspronkelijk was gepland. Dat was ook hoognodig. Alleen krijg ik vanuit een aantal depots signalen dat zij op het terrein nog niet veel instroom zien. Waar situeren die nieuwe aanwervingen zich precies? Misschien

moet ik een schriftelijke vraag indienen over de verdeling per depot, maar ik hoop in elk geval dat in de depots met de grootste knelpunten, namelijk in het Antwerpse, een instroom van nieuw personeel kan worden verwacht. Dat is immers cruciaal om het aanbod dat op papier staat en waarvoor mensen een abonnement hebben gekocht ook effectief te realiseren.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

### **23** Questions jointes de

- **Chanelle Bonaventure** à **Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Les procédures à bord des trains en cas d'absence de titre de transport valable" (55032632C)

- **Marie-Colline Leroy** à **Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Un mineur débarqué du train" (55032801C)

### **23** Samengevoegde vragen van

- **Chanelle Bonaventure** aan **Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De procedures in de trein wanneer treinreizigers geen geldig vervoerbewijs hebben" (55032632C)

- **Marie-Colline Leroy** aan **Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "Een minderjarige die uit de trein gezet werd" (55032801C)

**23.01 Chanelle Bonaventure (PS):** Monsieur le président, monsieur le ministre, fin novembre, la presse flamande s'est fait l'écho de la mésaventure vécue par Norah, une adolescente de 12 ans, qui s'est vu forcée de descendre du train qui la ramenait de l'école, car elle avait oublié son abonnement ainsi que son portefeuille.

Début décembre, Philibert, 12 ans, a vécu une expérience similaire: empruntant le train de 7 h 58 Jurbise-Mons pour se rendre à son école située à Brugelette, ce jeune garçon a été forcé par l'accompagnateur de quitter le train à Mévergnies-Attre, un arrêt situé en pleine campagne, et ce, pour avoir oublié son abonnement chez lui. Heureusement, le père de l'adolescent a pu venir le chercher, mais celui-ci a été choqué et a été fortement marqué par l'événement.

Il m'est parvenu que dans ma région, des personnes sans titre de transport valable auraient été à plusieurs reprises contraintes de descendre du train en gare de Dolhain-Gileppe. Celles-ci ont alors dû faire face à la difficulté de regagner leur domicile, parfois en l'absence d'argent, au départ de cet arrêt relativement isolé.

Les procédures en cas d'oubli d'abonnement prévoient la possibilité d'acheter un billet à bord, majoré de 7 euros, une proposition de régularisation à 75 euros, ou encore la possibilité d'un remboursement de la part de la SNCB sur présentation de l'abonnement à un guichet de gare. En aucun cas, le débarquement d'un voyageur dans une gare autre que sa destination semble n'être prévu. Ceci pose véritablement question, à plus forte raison que ces débarquements récents concernent de jeunes adolescents.

Monsieur le ministre, pourriez-vous préciser les procédures qui s'appliquent lors de l'oubli d'un abonnement et plus généralement à la suite d'un voyage sans titre valable? Qu'en est-il lorsque le voyageur concerné se trouve en impossibilité de s'acquitter d'un billet à bord, par exemple en cas d'oubli de son portefeuille?

Disposez-vous de données quant à la fréquence de survenue d'incidents tels que celui vécu par Norah et Philibert? Certaines lignes ou gares sont-elles plus concernées que d'autres?

Quel est le rôle du service clientèle dans ce cas? Celui-ci a-t-il les moyens humains de répondre dans un délai raisonnable aux réclamations et demandes qui lui sont soumises?

Enfin, qu'entendez-vous mettre en place pour que de tels événements ne soient plus à déplorer dans notre pays?

**23.02 Marie-Colline Leroy (Ecolo-Groen):** *Monsieur le Ministre, peut-être êtes-vous au courant d'une plainte qui a été déposée à la SNCB par les parents d'un jeune abonné de 12 ans qui prend quotidiennement le train de 7h58 à Ath pour Brugelette afin de se rendre dans son école?*

*Ce 30 novembre, il n'est pas muni de son abonnement et se voit débarqué du train par l'accompagnateur non pas à son arrêt prévu mais avant, à Mévergnies-Attre. Donc, seul, dans la nuit, terrorisé.*

*Nous savons que cela n'est pourtant pas autorisé par la SNCB. Rien ne s'est passé dans les règles de l'art.*

*Rappelons que le contrôleur est supposé rédiger une « régularisation ». La personne a alors 15 jours pour se rendre dans une gare et se mettre en ordre.*

*Depuis lors, l'administration SNCB a présenté ses excuses aux parents de la jeune victime, qui les ont reçus et acceptés malgré le grand stress que cela a engendré chez eux. Ils sont comme ils se décrivent « des fervents de transport en commun, voulant tout mettre en œuvre pour que leurs enfants prennent ces habitudes à long terme».*

*Il a été dit qu'il s'agirait d'un malentendu, une incompréhension entre l'accompagnateur et l'enfant. Qui soit, l'objet n'est pas ici de faire le procès d'un seul accompagnateur. Le problème est qu'il semble que ce n'est pas un cas isolé. Il faut savoir que des faits similaires, relayés par la presse, ont été observés le même jour à Gand. Une fillette de 12 ans a connu le même sort mais, elle, a été débarquée à son arrêt habituel.*

*Les informations sont introuvables sur le site internet de la SNCB.*

*Monsieur le Ministre,*

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

*Que compte faire exactement l'administration de la SNCB envers son personnel afin que de tels cas avec des mineurs n'arrivent plus?*

*Compte-t-elle faire une communication rappelant le règlement envers les passagers?*

**23.03** **Georges Gilkinet**, ministre: Madame Bonaventure, les récents cas de débarquement de mineurs des trains sont totalement inacceptables, soyons bien clairs, et ne doivent plus se reproduire. C'est ce que j'ai pu dire à la SNCB à la suite des incidents regrettables que vous nous rapportez. Dans les deux cas, la SNCB a pris contact avec les familles des mineurs concernés pour leur présenter ses excuses.

En ce qui concerne les procédures de contrôle, un accompagnateur de train ne peut en aucun cas faire descendre d'initiative un voyageur du train, même s'il s'agit d'un adulte, et *a fortiori* lorsqu'il s'agit d'un mineur, en rase campagne. Un rappel de la réglementation a été fait à l'ensemble du personnel roulant afin d'éviter que d'autres cas de ce genre ne se reproduisent.

Par ailleurs, la SNCB me précise que le matériel mis à disposition de l'accompagnateur de train ne lui permet malheureusement pas de vérifier, sur la base du nom du voyageur, si ce dernier possède ou non un titre de transport conforme. Ce type de contrôle ne peut être réalisé qu'au guichet ou par le service clientèle. Les accompagnateurs de train peuvent uniquement vérifier la validité de l'itinéraire, la date et la classe d'un titre de transport, si celui-ci peut être scanné ou lu dans le train.

Si le titre de transport ne peut être présenté dans le train ou est illisible, le voyageur ne peut être contrôlé par l'accompagnateur. Si un voyageur n'a ni ticket ni argent pour s'acquitter d'un titre de transport lors de l'embarquement, et s'il ne peut pas s'identifier afin que soit dressé un constat d'irrégularité, l'accompagnateur fait appel à Securail. Le voyageur sera ensuite invité à descendre dans une gare, où il sera pris en charge par des agents habilités à l'identifier et à suivre la procédure en toute sécurité pour tous.

Les accompagnateurs de train demandent l'intervention des services de sécurité dans les cas où le voyageur ne peut ou ne veut pas acheter un titre de transport lisible et se trouve dans l'incapacité de s'identifier. Lorsqu'un voyageur est sanctionné en raison d'un titre de transport illisible ou oublié, il a la possibilité de se rendre auprès de n'importe quel guichet ou d'introduire une demande auprès du service clientèle dans un délai de quatorze jours, date d'effet comprise, afin de régulariser sa situation.

Mais vous l'aurez compris, la procédure n'a pas été correctement appliquée dans les cas que vous citez de débarquements de mineurs. J'ai signifié à la SNCB que je ne pouvais évidemment pas cautionner ce type de pratiques. La direction de la SNCB m'a rejoint sur le sujet et a pris contact avec les familles des mineurs concernés pour leur présenter ses excuses. Le rappel de la règle a été effectué, ce qui me semble essentiel.

**23.04** **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses et pour le

suivi apporté à ces incidents. Merci également à la SNCB. Je constate que les dispositions adéquates sont prises et je m'en réjouis.

Je vous remercie également pour les différents rappels de procédure et je ne manquerai pas de communiquer vos réponses aux riverains des abords de la gare de Dolhain-Gileppe.

**23.05 Marie-Colline Leroy** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Ce rappel de la procédure est important car il s'agit notamment d'un enfant de douze ans. Le fait de se retrouver perdu en plein milieu d'une gare est problématique.

La SNCB et vous-même nous dites que la procédure n'a pas été respectée. Il y a eu des réactions assez rapides, il m'est revenu que des contacts avaient été pris avec la famille et les personnes concernées et que des excuses avaient été présentées.

C'est bien de rappeler qu'il peut y avoir des difficultés dans le chef d'une personne qui fait correctement son travail, des problèmes de compréhension ou peut-être une certaine fatigue. Des erreurs sont parfois commises.

Des excuses ont été présentées et je pense qu'on peut dire que l'incident est clos. Il est important de ne pas faire comme si cela n'était pas problématique. Je suis rassurée par le fait que de tels cas, même s'ils sont isolés, soient pris très au sérieux par la SNCB et par vous-même.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

**24.01 Chanelle Bonaventure** (PS): *Monsieur le Ministre, cet été, la SNCB lançait une première collection de vêtements, laquelle connut un certain succès. Récemment, une collection hiver a vu le jour.*

*Monsieur le Ministre, mes questions sont les suivantes:*

*1. Ces derniers mois et plus particulièrement à l'approche des fêtes, de nombreuses personnes ont choisi d'offrir un pull avec le nom de leur ville, de leur village ou de l'arrêt de train le plus proche. Cependant, il semblerait qu'en cas d'erreur dans le chef de la SNCB – par exemple l'envoi d'un pull ou d'un t-shirt avec la mauvaise inscription –, aucun service client ne soit mis en place pour garantir la fourniture du produit demandé. À titre d'exemple, un de mes concitoyens a été remboursé trois mois après le retour de sa commande, et une dizaine de mails. Pouvons-nous savoir si ce type de problèmes a été observé de manière récurrente? Des solutions sont-elles envisagées?*

*2. Nous pouvons nous réjouir du fait que la fabrication de ces vêtements témoigne d'un souci de proximité – ceux-ci étant fabriqués en Europe. Pouvons-nous en apprendre plus sur les critères de durabilité adoptés à propos de leur confection?*

**24.02 Georges Gilkinet**, ministre: Chère collègue, la SNCB me fournit les informations suivantes en réponse à vos questions. Il ne s'agit pas du pull de M. Van den Bergh, mais bien des pulls et autres tee-shirts fort sympathiques mis en vente par la SNCB. J'en porte d'ailleurs un marqué Namur.

Lors du lancement de la vente d'été, la boutique en ligne a eu un problème technique faisant que les personnes ayant commandé un tee-shirt ou un pull floqué du nom de la station de leur choix avaient reçu le mauvais article. Le problème a été rectifié et les personnes concernées ont été remboursées ou ont reçu un pull témoin correct par la suite.

Un service clientèle a été activé pour la vente de cet hiver avec une adresse spécifique afin d'aider rapidement les clients en cas de problème avec leur commande: fanshop@trainworld.be.

La SNCB accorde beaucoup d'attention à la durabilité. Ses deux premières vente (été-hiver) sont des tests à

petite échelle. Après évaluation et en cas de succès, cette action sera poursuivie en 2023. La SNCB continuera à prêter attention à la production locale avec des produits et des matériaux durables. Les critères sont les suivants: production locale en Belgique ou en Europe (de préférence en Belgique) et matériaux durables.

Personnellement, je trouve que cette campagne met bien en exergue les valeurs de la SNCB et cette marque importante pour tous les Belges. Je souhaite qu'elle se poursuive si l'entreprise en prend la responsabilité car ce n'est pas au ministre de décider de ce genre de choses.

**24.03 Chanelle Bonaventure (PS):** Je remercie le ministre pour sa réponse et me réjouis de la reconduction de cette initiative tout autant que de commander moi aussi mon pull floqué de la prochaine collection.

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

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

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

**25.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het gebrek aan sociale dialoog bij skeyes blijft een pijnpunt. Het management weigert al jaren om bepaalde CAO's te respecteren. Verder blijven vele diensten onderbemand. Er is een groot verloop van personeel. Ook bij de directie, men zit aan de negende hr-manager sinds 2013 en onlangs stapte ook de CFO na enkele weken terug op. Het nieuwe planningsmechanisme, dat door skeyes in het Parlement werd voorgesteld, werd als dé oplossing voor de problemen bij de verkeersleiders naar voren geschoven, maar blijkbaar functioneert het niet zoals de directie hoopte.

Wij vernemen dat skeyes gebruikmaakt van relance-uren, waardoor heel wat personeelstekorten blijven bestaan.

Het tweede grote probleem is de integratie van de militairen bij skeyes. Ook daar zijn er ernstige personeelstekorten en is er heel wat personeelsuitval. Ook het SAS3-project, de ontwikkeling van een eengemaakt systeem voor Eurocontrol, skeyes en de militairen, lijkt plots op de helling te staan.

We stellen ons ook vragen bij de toekenning van premies aan de CEO. Er wordt namelijk een variabele premie toegekend op basis van het aantal accidenten en/of incidenten van de hoogste graad. De instantie die de zwaarte van die incidenten bepaalt, valt echter rechtstreeks onder het gezag van de CEO.

Mijnheer de minister, met betrekking tot die relance-uren in 2022, over welke diensten gaat het vooral? Hoeveel verlofdagen staan momenteel nog open die niet konden opgenomen worden?

Met betrekking tot de luchtverkeersleiders, wat is de personeelsbehoefte en actuele bezetting, in voltijdse equivalenten uitgedrukt, voor de verschillende units? Welke coëfficiënt gebruikt skeyes om de personeelsbehoefte te berekenen?

Wat zijn de volgende stappen met betrekking tot de integratie van de civiele en militaire verkeersleiding? Wat is de status van het SAS3-project? Hoeveel kosten werden reeds gemaakt voor dit project?

Is het een gangbare praktijk, en deontologisch aanvaardbaar, dat persoonlijke premies worden toegekend op basis van resultaten die rechtstreeks beïnvloed kunnen worden door de betrokkenen?

**25.02 Minister Georges Gilkinet:** Mevrouw Vindevoghel, naar aanleiding van uw vragen laat skeyes mij het volgende weten. In het kader van werkbaar werk worden alle structurele mechanismen die overuren mogelijk zouden maken stelselmatig afgebouwd. Met de invoering van het planningsmechanisme werden de CP-uren voor luchtverkeersleiders in 2020 afgeschaft. Daarnaast heeft de regering wel maatregelen genomen die, indien nodig, toelaten om relance-uren te presteren, daar de gevolgen van covid nog altijd voelbaar zijn, bijvoorbeeld door ziekte of 48 uur voor vaccinatie. Voor een aantal entiteiten werd daarom van die faciliteit gebruikgemaakt.



Ik heb een tabel van de actuele bezetting van skeyes met de voltijdse equivalenten per unit ontvangen. Ik zal u die tabel bezorgen.

Skeyes en de Belgische Defensie hebben in 2019 een overeenkomst ondertekend om synergieën te ontwikkelen in de levering van civiele en militaire luchtvaartnavigatiediensten. De eerste stap van die overeenkomst was het samenbrengen van de civiele en militaire luchtverkeerscentra in een gemeenschappelijk centrum op het terrein van skeyes. Die locatie bestaat sinds december 2019. Skeyes en de Belgische Defensie streven nu naar een integratie van de civiele en militaire luchtvaartnavigatiediensten voor 2030. Die integratie vereist een gemeenschappelijk ATM-systeem (Air Traffic Management) voor zowel Defensie als skeyes.

In 2018 ondertekenden skeyes, de Belgische Defensie en Eurocontrol MUAC een intentieverklaring voor een studie over een ATM-systeem. Het doel was de ontwikkeling van een gezamenlijke ATM-oplossing voor de drie partijen met als einddatum 2024, wanneer het huidige ATM-systeem van skeyes moet worden vervangen.

Skeyes, de Belgische Defensie en Eurocontrol MUAC zijn in september 2021 begonnen met de definitiefase. Gezien de opeenvolgende verschuivingen van de operationele datum terwijl de ontwikkeling nog niet is begonnen, bespreken skeyes, Defensie en MUAC momenteel de toekomst van het project.

Ongeacht het besluit is het de bedoeling dat skeyes en Defensie met hetzelfde systeem werken om de integratie voor 2030 mogelijk te maken.

Er worden aan de CEO geen persoonlijke premies toegekend. Net als in andere autonome overheidsbedrijven wordt voor het volledige directiecomité wel een variabele verloning voorzien. Om daarvoor in aanmerking te komen, worden meetbare objectieven opgelegd, zoals ook het geval is in andere bedrijven.

Skeyes wil er voorts op wijzen dat er wel degelijk een sociale dialoog is bij het bedrijf. Op 9 december 2022 werden in het Paritair Comité bepaalde akkoorden gesloten tussen de werkgever en de werknemers. Daarbij werd ook uitvoering gegeven aan een aantal artikelen uit vorige cao's die in wacht waren geplaatst omwille van de coronacrisis.

Dat betekent niet dat de sociale dialoog niet kan worden verbeterd. Dit jaar wil ik met skeyes een nieuw beheerscontract afsluiten om de sociale relaties te verbeteren, met dien verstande dat het sociaal overleg de verantwoordelijkheid blijft van de werkgever, het directiecomité, en de vakbonden. Ik ben niet van plan me rechtstreeks te mengen in het sociaal overleg van het bedrijf. Ik blijf er wel op toezien dat dit onder de best mogelijke omstandigheden plaatsvindt.

**25.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Er zijn eigenlijk twee grote problemen.

Het feit dat er veel verloop is, duidt op een probleem. Het betreft hier namelijk vrij goed betaalde banen, in een ambtenarenstatuut. Het gaat hier om de belangrijke functie van verkeersleiders, die hun job goed moeten kunnen uitoefenen. Zij zorgen voor de veiligheid van de passagiers en wij moeten ervoor zorgen dat zij in veilige omstandigheden kunnen werken. Dat blijkt vooralsnog een probleem. Men vertelt me dat de FOD WASO niet bevoegd is inzake de arbeidstijdregeling, wat problemen geeft inzake rusttijden. Het is problematisch als rusttijden niet worden gerespecteerd in dergelijke stressvolle jobs. Ik dring erop aan dat u nagaat wat de bevoegdheid in deze precies is van de FOD WASO inzake arbeidstijden. Er is immers klaarblijkelijk een grote grijze zone.

Een tweede punt is dat er wordt opgeroepen tot een audit bij skeyes. Het sociaal overleg loopt er blijkbaar nog steeds niet zoals hoort. Ik dank u alvast.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**26 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre de trains du dimanche soir" (55032702C)**

**26 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinaanbod op**

## **zondagavond" (55032702C)**

**26.01** **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je regrette que ma collègue bruxelloise, Mme Rohonyi, soit partie car, de son Bruxelles, elle a pu remarquer l'abandon dans lequel avait été laissée la province de Luxembourg en matière de trains depuis de nombreuses années et le fait que, depuis quelques années, un ministre, qui vient lui aussi d'une certaine ruralité, avait investi dans la mobilité ferroviaire. J'aurais voulu la remercier. Je le ferai de vive voix une prochaine fois.

Mais tout n'est pas encore résolu, monsieur le ministre, notamment pour les étudiants qui doivent prendre le train le dimanche soir et qui se retrouvent dans des trains bondés, à tel point qu'ils ne peuvent s'asseoir.

Ces derniers mois, les interpellations que tous les mandataires reçoivent à ce sujet en province de Luxembourg se multiplient. Sur les réseaux sociaux, dans la presse locale et auprès de nous, la frustration se fait vivement sentir. Les étudiants sont transportés comme du bétail et les annulations de trains à ces heures critiques laissent ces jeunes sur le quai dans le froid de janvier.

Je suis conscient qu'il s'agit d'une question de gestion opérationnelle de la SNCB. Mais, vous le savez comme moi, lorsqu'il s'agit de la SNCB, on ne pense pas au conseil d'administration qui doit gérer ces problèmes mais au ministre.

Pour compléter mon propos, je précise la particularité du sud de la province de Luxembourg. À Arlon, par exemple, tous les étudiants du dimanche soir prennent à la même heure exactement le même train dans la même direction, au moins jusque Namur, quelle que soit l'école ou l'université dans laquelle ils se rendent.

Monsieur le ministre, je présume que vous êtes au courant de la problématique. Serait-il envisageable de prévoir le dimanche, dès 16 h, des trains à double étage et avec suffisamment de voitures voire de doubler le cadencement des trains durant ces heures un peu critiques?

Le nouveau contrat de gestion de la SNCB met-il l'accent sur cette nécessité de répondre de façon adéquate aux pics de fréquentation des dimanches soirs?

**26.02** **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Vajda, je vous remercie tout particulièrement pour vos questions car j'ai personnellement été interpellé sur cette situation que je connais un peu puisque j'ai une fille qui prend parfois le train au départ de Ciney pour rejoindre la capitale le dimanche soir.

Certes, des incidents peuvent se produire. Le matériel peut être défectueux et le service ne peut pas toujours être garanti à 100 %. Il y a des impondérables. Mais la répétition d'incidents durant plusieurs semaines d'affilée et le fait que l'affluence du dimanche soir soit connue nécessitent des réponses spécifiques que j'ai demandées à la SNCB et que je vais vous communiquer.

Il y a, tout d'abord, la situation générale dont nous discutons pratiquement lors de chacune de nos réunions. La SNCB et Infrabel rencontrent, pour le moment, un déficit de personnel non pas faute de postes ouverts, mais il faut trouver les candidats et les former. Cela vaut aussi pour la province de Luxembourg où le recrutement n'est pas le plus aisé en raison des distances à parcourir par les candidats, mais aussi en raison de l'attractivité du Grand-Duché.

En 2022, la SNCB souhaitait recruter 1 300 collaborateurs, objectif qui a été atteint avant la fin de l'année. Cependant, compte tenu des difficultés actuelles du rail, nous avons décidé de constituer une réserve de 300 agents complémentaires qui pourront intervenir là où c'est nécessaire et réduire la pression sur le personnel actuellement en service pour des fonctions opérationnelles du personnel roulant. Ce recrutement de poursuivra en 2023.

Pour ce qui concerne l'insuffisance de l'offre de trains du dimanche soir en province de Luxembourg, j'ai fait part à la SNCB de mon insatisfaction quant à la situation. Je lui ai demandé de mettre en œuvre des solutions – ce que j'avais d'ailleurs déjà fait, il y a quelques années, lorsque j'étais député. Je pense pouvoir dire que la situation s'est améliorée depuis. Mais, dans ce cas, on a connu une situation vraiment insatisfaisante en termes de qualité de service.

La SNCB fait une analyse hebdomadaire des occupations sur l'axe Bruxelles-Namur-Arlon et Luxembourg, avec une attention particulière sur les vendredis vers Namur et Arlon – je pense ici en particulier aux étudiants qui reviennent de Bruxelles et de Louvain-la-Neuve – et les dimanches depuis Arlon. C'est sur la

base de ces suivis et des constats de suroccupation que des mesures ont été étudiées en vue de renforcer la composition de certains trains. Des mesures de renforcement sont prises par la SNCB et seront opérationnelles au cours de ce mois de janvier.

Mon cabinet continuera de suivre la mise en œuvre de ces mesures de renforcement des compositions de trains du vendredi et du dimanche soir. J'espère que sur cette base, les étudiants n'auront plus à rester à quai le dimanche soir et pourront aller soit étudier, soit passer leurs examens.

Par ailleurs, le nouveau contrat de service public de la SNCB, qui vient d'être conclu, prévoit des nouveaux indicateurs de performance qui doivent permettre d'améliorer l'efficacité et la qualité du service: le taux de suppression de trains à charge de la SNCB (c'est parfois aussi la responsabilité d'Infrabel), la ponctualité globale du trafic intérieur et les minutes de retard à charge de la SNCB par relation, ainsi que la satisfaction des clients et l'information des voyageurs en situation perturbée, qui doivent aussi nettement s'améliorer. Rester à quai est une chose, mais ne pas savoir si un train va arriver ou s'il est en détresse quelque part en est une autre.

Des bonus et des malus sont associés au bon respect de ces indicateurs de performance, et ce, afin d'inciter la SNCB, mais aussi Infrabel, à faire toujours plus et toujours mieux pour ses voyageurs. "En route vers mieux", cela doit être plus qu'un slogan. C'est ce que nous veillons à faire, ponctuellement par rapport à cette situation problématique, mais aussi structurellement avec des nouveaux contrats et des financements qui y seront liés.

**26.03 Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette mise en contexte des difficultés conjoncturelles de la SNCB, auxquelles vous devez faire face dans leur ensemble.

Ce problème récurrent rencontré par les étudiants navetteurs le vendredi soir et le dimanche soir dépasse les incidents qui ennuiet tous les passagers. Il s'agit d'organisation. À cet égard, je me réjouis particulièrement de votre réponse, et de son caractère à la fois concret et rapide, puisque vous me dites que les mesures seront opérationnelles dès ce mois. Je m'en réjouis, et je me réjouis de pouvoir en faire le retour sur le terrain, bien entendu sous réserve de voir si ces mesures seront suffisantes pour satisfaire tous les voyageurs. Je l'espère bien entendu, avec vous.

Enfin, dernier point également très intéressant, les indicateurs de performance que vous avez pu intégrer dans les contrats de gestion nous permettront de faire le suivi des améliorations à apporter chaque fois qu'un problème de ce type se présentera.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

Le **président**: La question n° 55033141C de Mme Chanelle Bonaventure est transformée en question écrite ainsi que la question n° 55032713C de M. Roberto D'Amico.

**27 Samengevoegde vragen van**

- **Wouter Raskin** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De geplande werken aan de spooroverweg in Bilzen" (55032732C)

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

**27 Questions jointes de**

- **Wouter Raskin** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les travaux prévus aux passages à niveau à Bilzen" (55032732C)

- **Wouter Raskin** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Le financement du tunnel sous le chemin de fer à Bilzen" (55032810C)

**27.01 Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik bespaar u de context en beperk mij tot detailvragen, in de hoop dat u daar al een concreet antwoord op hebt.

Is de aparte timing per deelproject voor de af te sluiten overwegen in Bilzen al bekend? Is er al een aannemer bepaald en indien ja, welke, of indien nee, wanneer zal een aannemer geselecteerd worden?

Bij de start van de werken wordt telkens een plaatsbeschrijving opgemaakt van de naburige infrastructuur.

De definitieve criteria daarvoor zouden vastgelegd worden in het contract met de aannemer. Is er daarover ondertussen al meer nieuws? Hoe luiden de contractuele bepalingen in verband met de perimeter waarbinnen de eigendom zich moet bevinden, opdat de plaatsbeschrijving aangevraagd kan worden? Over welke eigendommen gaat het?

Mijn tweede vraag gaat over de grootste werf inzake de af te sluiten overwegen, met name de tunnel onder spoorlijn 34 aan de Sint Lambertuslaan in Bilzen. Aangezien het meerjareninvesteringsplan het fiat kreeg, kunt u de beschikbaarheid van het volledige bedrag van 17,1 miljoen euro ten laste van Infrabel garanderen?

**27.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Raskin, ter verduidelijking, het bedrag van 17 miljoen euro heeft betrekking op het aandeel van Infrabel in de afschaffing van de zeven overwegen te Bilzen. Voor de tunnel in de Hasseltsestraat bedraagt het aandeel van Infrabel 6 miljoen euro, wat in het meerjareninvesteringsplan 2023-2032 wordt ingeschreven, als uw goede collega Roggeman daarmee akkoord gaat.

Inzake de planning van de werken deelt Infrabel mij het volgende mee.

Alle werken voor de vervanging van de zeven overwegen worden binnen een globale deeltermijn van 1.100 kalenderdagen uitgevoerd. De werken voor de vier overwegen die meegefinancierd worden voor de lijn moeten binnen de deeltermijn van 950 kalenderdagen uitgevoerd worden. De deeltermijn vat aan bij aanvang van de globale termijn.

Er werd nog geen aannemer aangesteld. De inschrijvers hebben tijd tot 9 februari van dit jaar voor de indiening van hun offerte. Vervolgens worden de offertes nagezien en een voorstel tot gunning opgemaakt. De streefdatum voor de gunning aan een aannemer is juni van dit jaar.

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

**27.03** **Wouter Raskin** (N-VA): Het antwoord op de laatste vraag inzake de modaliteiten van de plaatsbeschrijving leg ik nog eens naast een aantal antwoorden die ik gekregen heb in verband met gelijkaardige werken in Diepenbeek. Ik kom daar desgevallend op terug. Ik dank u alvast voor de voorlopige antwoorden.

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

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

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

**28.01** **Frank Troosters** (VB): *Op de ministerraad van 23 december 2022 werd er goedkeuring gegeven voor een bijkomende subsidie van twee miljoen euro aan de NMBS in het kader van de ontwikkeling van grensoverschrijdend en internationaal passagiersvervoer.*

*Honderdduizend euro hiervan dient om een potentieelstudie van de internationale treinverbindingen tussen Nederland, België en Luxemburg te laten uitvoeren. Op deze wijze wil men een beter zicht krijgen hoe het spooraanbod op deze verbindingen het beste kan worden ontwikkeld.*

*Betreft het hier één alomvattende studie? Zo ja, welke aspecten/elementen zullen worden bestudeerd? Zo neen, welke specifieke grensoverschrijdende spoorverbindingen zullen worden bestudeerd? Welke aspecten/elementen zullen onderzocht worden?*

*Garandeert de minister volledige openheid over de resultaten van de studies aan de leden van de Kamercommissie Mobiliteit?*

*Zullen de leden van de Kamercommissie Mobiliteit het volledige resultaat van de studie(s) kunnen inkijken?*

*Zo neen, waarom niet?*

**28.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, ik kan bevestigen dat de ministerraad op 23 december 2022 op mijn voorstel een subsidie voor de NMBS met betrekking tot de verbetering van het grensoverschrijdend treinverkeer heeft goedgekeurd. Eén van de projecten is het uitvoeren van de studie waarnaar u verwijst.

In de context van de klimatologische uitdagingen en de toenemende vraag naar grensoverschrijdende mobiliteit willen de NMBS en de CFL (Chemins de Fer Luxembourgeois) een beter beeld krijgen van de behoeften van hun klanten in die specifieke markt, met het oog op het ontwikkelen op middellange termijn van die activiteiten. De studie wordt samen geleid door de NMBS en de CFL, maar uitgevoerd door een neutraal gespecialiseerd studiebureau.

Het doel is het potentieel van reizigersstromen op die verbindingen te onderzoeken en de mogelijkheden vast te stellen om het spoorwegaanbod op de spoorwegassen tussen Nederland, België en Luxemburg aan te passen en te ontwikkelen. Het resultaat van de studie moet de directies van de NMBS en de CFL in staat stellen een standpunt in te nemen over de ontwikkeling van de spoorwegdienst op korte termijn (voor de volgende vervoersplanperiode), middellange termijn (tot 2030) en lange termijn (tot 2040).

Het is zeker mijn bedoeling om daarover zoals altijd transparant te communiceren met de commissie. De resultaten van de studie zullen dan ook gedeeld worden met de commissie, evenwel met de opmerking dat het gaat om verbindingen voor kort grensoverschrijdend verkeer die opgenomen zijn in de PSO-opdracht, maar ook om langere internationale verbindingen, die worden gereden in *open access*. Voor die laatstgenoemde is het dus mogelijk dat de NMBS een zekere mate van *non-disclosure* van de resultaten inroept.

**28.03** **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ga enkel op het laatste aspect in.

Ik hoop dat de resultaten deze keer integraal zullen worden gedeeld, zodat wij de originele resultaten van de studie kunnen zien. Ik hoor in de laatste zin echter al enig voorbehoud. Ik wacht af, maar houd mijn hart vast.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**29** **Samengevoegde vragen van**

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

- **Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verhoging van de Diabolotoeslag" (55032819C)**

**29** **Questions jointes de**

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

- **Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation du tarif de la redevance Diabolo" (55032819C)**

**29.01** **Frank Troosters** (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

*Op de ministerraad van 23 december 2022 werd er goedkeuring gegeven om het bedrag van de passagiersvergoeding Diabolo aan te passen vanaf 1 februari 2023. Dit gebeurde op verzoek van concessiehouder Northern Diabolo conform de bepalingen uit de concessieovereenkomst. Sinds begin 2020 is het aantal passagiers gedurende drie opeenvolgende semesters onder de 85 procent van het basisscenario gezakt.*

*Vindt de minister het verhogen van de Diabolotoeslag een goede zaak? Ligt deze prijsverhoging in lijn met zijn ambities om meer mensen naar de trein, en in dit geval specifiek met de trein naar de nationale luchthaven, te krijgen?*

*Kan de minister bevestigen dat het aantal passagiers gedurende drie opeenvolgende semesters onder de 85 procent van het basisscenario gezakt zou zijn?*

*Welke elementen werden in ogenschouw genomen bij het bepalen van het basisscenario?*

*Welke mogelijkheden werden contractueel voorzien om het basisscenario (en eventuele andere aspecten) te heronderhandelen of herwaarderen in functie van maatschappelijke evoluties of onverwachte factoren zoals de coronacrisis?*

**29.02** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, op verzoek van concessiehouder Northern Diabolo heeft de ministerraad een ontwerp van koninklijk besluit voor een tariefverhoging van de diabolotoeslag goedgekeurd. De verhoging van de passagiersvergoeding bedraagt 0,1473 euro exclusief btw, waardoor het eenheidstarief op 5,8403 euro inclusief 6 % btw komt.

Waarom wordt de diabolotoeslag op 1 februari 2023 verhoogd?

Ecolo-Groen heeft al meermaals geopperd om de boete – zo noemen wij die diabolotoeslag – af te schaffen, maar u verhoogt de toeslag voor wie naar onze nationale luchthaven spoort. Hoe verklaart u die politieke ommekeer?

Hoeveel diabolotoeslagen werden er in 2022 aangerekend?

In de boekjaren 2020 en 2021 heeft nv Northern Diabolo telkens forse verliezen gemaakt. Zal dat ook zo zijn voor 2022?

**29.03** Minister **Georges Gilkinet**: De antwoorden op uw vragen vinden wij in de diabolowet en in de concessieovereenkomst die in 2012, toen ik Kamerlid was van de oppositie, onder een vorige regering tussen Infrabel en Northern Diabolo werd gesloten en waar de Staat aan gebonden is. Een akkoord is een akkoord, een wet is een wet, een contract is een contract.

Northern Diabolo wordt vergoed via een heffing op de treintickets van passagiers van en naar Brussels Airport. Krachtens de diabolowet van 2007 heeft Northern Diabolo het recht om bij een aanzienlijke daling van het aantal reizigers een verhoging van de diabolotoeslag te vragen die door Infrabel aan de minister wordt toegezonden ter goedkeuring door de ministerraad. Een dergelijk verzoek voor een verhoging van ongeveer 15 eurocent exclusief de btw die –zolang de regering niet beslist tot een 0-tarief op treintickets – 6 % bedraagt, werd op 23 december 2022 in de ministerraad goedgekeurd. Het bedrag van de passagiersheffing wordt aldus met ingang van 1 februari 2023 toegepast.

Tot slot, mevrouw Vindevoghel, is het niet aan mij om commentaar te geven op de inkomsten en verliezen van een privévennootschap zoals Northern Diabolo. Wij zijn geen communistisch land, zoals u weet, en de wet is de wet.

**29.04** **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord, dat eigenlijk ook weer geen antwoord is. U houdt daarmee dezelfde lijn aan als bij mijn vorige vragen daarover. Natuurlijk is er de afgesproken vertrouwelijkheid uit het contract, dat u wel niet zelf hebt gesloten. Zou u evenwel niet wijskrachtiger optreden om een contract te herzien, mocht daardoor minder CO<sub>2</sub> de lucht in worden geblazen? Naar mijn bescheiden mening is elk contract herzienbaar indien beide contractspartijen daarvoor openstaan. Ik weet niet of er veel inspanningen worden geleverd om dat te bewerkstelligen. Nogmaals, ik vind het bijzonder bedenkelijk dat men een contract sluit, nog wel voor een zeer lange termijn, waarvoor de belastingbetaler mag betalen, maar geen enkele informatie krijgt en alle transparantie daarover ontbreekt. Dat is een van de issues waarop ik zal terugkomen op 1 februari 2023, wanneer we het over de beheersovereenkomsten zullen hebben.

**29.05** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, wij zijn niet te vinden voor privaat-publieke samenwerking. Het diaboloproject toont aan dat privaat-publieke akkoorden voor openbare vervoersbedrijven niet werken. Nu zal een treinrit van 15 minuten van Brussel naar de luchthaven 9,3 euro kosten. U sluit dan wel akkoorden, zoals Good Move in Brussel, maar voor de trein van Brussel naar de luchthaven zullen we stevig mogen afdokken. Bovendien kunnen wetten en contracten altijd worden herzien. Wij discussiëren zeer veel over nieuwe wetten en contracten en het is dus perfect mogelijk door politieke keuzes te maken. Ik hoop dat u bereid bent om dat contract opnieuw ter discussie te stellen, zodat de treinen naar de luchthaven voor de vele werkende mensen en reizigers weer goedkoop worden.

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

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

**30** **Samengevoegde vragen van**

- **Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van het station Ronse" (55032842C)**
- **Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomstvisie voor het station van Ronse" (55033069C)**
- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vandalisme in het station Ronse" (55033079C)**

**30** **Questions jointes de**

- **Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de la gare de Renaix" (55032842C)**
- **Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les perspectives d'avenir pour la gare de Renaix" (55033069C)**
- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le vandalisme à la gare de Renaix" (55033079C)**

**30.01** **Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, opnieuw hebben vandalen vernietigingen aangebracht in het station van Ronse. Sinds het loket is gesloten, wordt het station regelmatig met vandalisme geconfronteerd. Het toilet is om die reden al permanent gesloten. Ik heb hierover al een vraag gesteld. Er werd toen gezegd dat die toiletten open waren. Dat klopt niet, mijnheer de minister, de toiletten zijn nog steeds gesloten en niet toegankelijk. Deze keer viel de oude buffetzaal van het station ten prooi aan vandalisme.

Het stationsgebouw staat nu helemaal leeg, de wachtzaal is nu ook afgesloten. Het lijkt er wel op dat de fietsenstalling de functie van stationsgebouw heeft overgenomen. Vanochtend moesten de reizigers in de vrieskou buiten wachten. De spitstrein van 8.15 uur was afgeschaft. De volgende zou vertrekken om 9.15 uur, maar vertrok uiteindelijk pas om 9.48 uur. De reizigers moesten dus anderhalf uur wachten in de kou, zonder toilet en zonder wachtzaal. Er is geen stationspersoneel meer. Vanochtend waren er wel twee onderaannemers aan de slag op het perron. De ene kwam zout strooien op het perron, de andere was een technicus die de meldpaal voor assistentie, die al heel lang defect was, kwam herstellen.

Met andere woorden, wij zien dat het station, waarvan dagelijks 1.100 mensen gebruikmaken, niet in de bovenste schuif ligt bij de NMBS. Heel de stationsomgeving is verloederd door toedoen van de spoorbedrijven. Er is een voetgangersbrug die men niet meer mag betreden wegens instortingsgevaar. Er zijn oude vervallen goederenloodsen. Nu is ook het historische stationsgebouw helemaal vervallen, terwijl het belangrijk patrimonium is.

De burgemeester van Ronse, Ignace Michaux van cd&v, wil dat de NMBS haar verantwoordelijkheid opneemt en snel oplossingen zoekt. "Dit is het oudste stationsgebouw op het Europese vasteland en het zou jammer zijn mocht dit verloren gaan", zegt de burgemeester.

Mijnheer de minister, is er een kostenraming gebeurd met betrekking tot de laatste vandenstroken? Hoeveel schade is er aangericht? Zijn de daders ondertussen bekend?

Hoeveel veiligheidscamera's hangen er in en rond het stationsgebouw van Ronse? Werken die?

Wat zijn de plannen van de NMBS met het station van Ronse? Zal de NMBS het historische station verkopen? Is er al een schatting gemaakt?

Zal de NMBS de schade herstellen en als goede huisvader voor dit patrimonium zorgen, zoals de cd&v-burgemeester terecht vraagt?

**30.02** **Pieter De Spiegeleer (VB)**: Mijnheer de voorzitter, het probleem is door collega Vindevoghel zeer duidelijk geschetst, ik verwijs dus naar mijn schriftelijk ingediende vraag.

*Het stationsgebouw van Ronse is het oudste stationsgebouw op het Europese vasteland. Oorspronkelijk stond het in Brugge, in 1881 werd het heropgebouwd in Ronse. Een bijzondere verhuis van een markant*

*gebouw in een opmerkelijke stad. Het gebouw is dan ook niet voor niets beschermd als monument.*

*Na recente en herhaaldelijke vernielingen door vandalen werd het gebouw door de NMBS gesloten. Treinreizigers werden doorverwezen naar de nieuwe wachtzaal die pas eind deze maand zou openen in een gebouw tussen het huidige stationsgebouw en de parking voor de bussen.*

*De NMBS speelt uiteraard een cruciale rol in de toekomst voor het gebouw, maar ook in de toekomst voor de totale stationsomgeving.*

*Welke plannen heeft de NMBS met het stationsgebouw van Ronse? Welke opties zijn mogelijk en welke daarvan geniet de voorkeur van de NMBS?*

*Op welke manier zit de NMBS samen met de stad Ronse inzake de toekomstplannen van het stationsgebouw? Zo neen, waarom niet?*

*Wanneer zal een definitieve beslissing inzake de bestemming van het stationsgebouw kenbaar gemaakt worden?*

*Wat is de geschatte renovatiekost van het stationsgebouw?*

*Welke rol wil en welke rol zal de NMBS spelen inzake de opwaardering van de Ronsische stationsbuurt in de ruime zin?*

**30.03** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Vindevoghel, mijnheer De Spiegeleer, het aantal reizigers in aangename en functionele stations is een van de grootste prioriteiten voor zowel mijzelf als de NMBS. Dat is een belangrijke voorwaarde voor de aantrekkelijkheid van de trein. Jammer genoeg is het station van Ronse inderdaad getroffen door vandalisme met behoorlijk wat schade. Het is nog niet duidelijk hoe groot de schade precies is, die wordt nog opgemeten. Ik veroordeel dat vandalisme uitdrukkelijk.

Er komt een nieuwe wachtzaal in een bijgebouw. Normaal gesproken is die wachtzaal vanaf deze week toegankelijk voor de reizigers. Alle functies zullen gebundeld worden in dat zijgebouw, zodat het hoofdgebouw in zijn geheel gevaloriseerd kan worden. Er wordt verder inderdaad gewerkt aan een masterplan voor het station.

De veiligheidsdienst Securail kan niet 24 op 24 uur aanwezig zijn in het station van Ronse. De NMBS en de preventiedienst van de politie onderhouden contact met elkaar om de problematiek te bespreken en mogelijk bijkomende maatregelen te onderzoeken. De camera die wegens werken tijdelijk werd verwijderd uit de wachtzaal werd eind mei 2022 teruggeplaatst. Die camera's dienen vooral voor het opsporen van de daders en het verzamelen van bewijsmateriaal na incidenten. Camera's dragen eveneens bij tot de monitoring van evenementen, de realtime inschatting van bijvoorbeeld reizigersstromen en de opvolging van incidenten.

Er bestaan ook operationele afspraken tussen de NMBS en de politie. Zo kunnen de verschillende diensten hun patrouilles beter verdelen en hun beeld van de situatie verfijnen. Aangezien de frequentie van de Securailpatrouilles het schooljaar volgt, overlegt Securail sinds het begin van het schooljaar inderdaad in hoger tempo met de politiediensten.

**30.04** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik heb de tijd genomen om goed uit te leggen wat het probleem precies is, want wat vanmorgen is gebeurd, toont aan hoe ernstig het is. Het blijft een schande hoe de NMBS met ons historisch patrimonium omgaat.

We hadden het vanmiddag ook over het station van Bergen, een stad met een PS-burgemeester. Die heeft blijkbaar meer invloed, want hij kreeg 324 miljoen euro voor het station, terwijl er zo veel noden zijn in andere stations. Ik zeg niet dat er niet in grote stations moet worden geïnvesteerd, maar men ook voor de kleinere stations oog hebben.

U hebt het loket gesloten. Wij hebben ons daar altijd tegen verzet. Dat is een slechte zaak. Daardoor is er geen sociale controle meer. Er staan camera's, maar de mensen die iets mispeuterd hebben, worden toch niet gepakt. Het zou beter zijn dat er personeel aanwezig is om opnieuw voor die sociale controle te zorgen.



Vanmorgen was er vorst. Vroeger zorgde de loketbediende dat er 's morgens werd gestrooid. Nu gebeurt dat pas om 9.30 uur, als de dooi al is ingetreden. Waarom hebt u in godsnaam de loketbedienden afgeschafte, die zorgden voor bewaking en voor levendige stations? Wij vrezen dat men het station van Ronse aan een dure prijs zal verkopen om er een Starbucks of McDonald's van te maken.

**30.05 Pieter De Spiegeleer (VB):** Mijnheer de minister, ik ben blij dat ik in mevrouw Vindevoghel een bondgenoot vind om de camerabewaking in stations en stationsbuurten efficiënter te in te zetten.

Mijnheer de minister, uw antwoord is vrij ontgoochelend. U herhaalt de problematiek die wij hier al meermaals hebben aangekaart en die de meerderheid en oppositie in Ronse al hebben geschetst. Daar hebben wij geen nood aan.

Ronse is een stad met sociaal-economische moeilijkheden en een slechte treinontsluiting. Het station wordt bovendien verwaarloosd, zowel bouwtechnisch als op het vlak van de dienstverlening. Ik verwijs ook naar de beruchte lokettenkwestie, waarvan Ronse mee het slachtoffer was, maar ook naar Ronse als eindpunt van een van de weinige diesellijnen op het netwerk. Ronse is een eindstation dat nu gedegradeerd is tot een ordinaire, verwaarloosde halte. Dat kan natuurlijk niet.

Zoals gezegd, is het een gebouw met zeer veel mogelijkheden. Het is erfgoed. Het station werd in de negentiende eeuw verplaatst van Brugge naar Ronse. Het lijkt wel of er in die tijd sneller een station verplaatst werd dan dat er vandaag een nieuw station gebouwd wordt.

In november 2020 kreeg Ronse het goede nieuws dat de stad geselecteerd was voor een aanzienlijke projectstudie om oude gebouwen een nieuwe bestemming te geven. Er zouden ook nieuwe stadsdelen aangelegd worden, waardoor een en ander dus zou opgewaardeerd worden. In een ander dossier is er ook sprake van de ombouwing van in onbruik geraakte spoorlijnen tot fietssnelwegen. Er was ook sprake van "een multifunctionele stedelijke verdichting op de gronden van de NMBS op maat van de stad binnen een groene omgeving, ten behoeve van een kwalitatieve stationsomgeving, om te wonen, werken en verblijven, met daarin een centraal knooppunt van collectieve en duurzame vervoerswijzen." Mijnheer de minister, ik denk niet dat er een citaat is dat u meer als muziek in de idealistische oren kan klinken dan dit.

Ronse is niet alleen een van de steden die aanspraak kan maken op het budget, maar de NMBS is een hoofdrolspeler. De NMBS is niet alleen verantwoordelijk voor de mobiliteit in de letterlijke zin van het woord, maar heeft dus ook een verpletterende verantwoordelijkheid inzake de leefbaarheid en veiligheid van een hele buurt, en zelfs de hele stad. Ik vraag u dan ook in naam van alle Ronsenaren: "Ontgrendel Ronse op alle vlakken!"

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

### **31 Questions jointes de**

- **Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train bloqué sur les voies près de Marbehan" (55033000C)**

- **Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La panne entre Marbehan et Libramont" (55033202C)**

### **31 Samengevoegde vragen van**

- **Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De trein die nabij Marbehan niet meer verder kon rijden" (55033000C)**

- **Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De trein die stilviel tussen Marbehan en Libramont" (55033202C)**

**31.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen):** *Monsieur le Ministre, en plein mois de décembre, sous -8°C, le train reliant Arlon à Liège et Bruxelles est resté bloqué sur les voies. Le train, d'ores et déjà en retard, s'est arrêté quelques 300 mètres après avoir quitté la gare de Marbehan. Les passagers, principalement des étudiants en chemin vers leur kot, ont été avertis qu'il s'agissait d'un problème technique.*

*Pas de réseau pour prévenir des proches, manque de communication avec le personnel accompagnant, et une heure d'attente, se sont soldés par un retour en gare de Marbehan, le problème ne se réglant pas. Les étudiants ont ainsi manqué de peu le train suivant, qu'ils auraient pu prendre. Ils ont ensuite été contraints de descendre du train, et d'attendre dehors, la gare étant fermée. Et ce, toujours sous des températures*

*négatives.*

*La SNCB a depuis expliqué que c'est une défaillance technique au niveau du poste de conduite qui est à l'origine de l'incident. Elle précise également que les voyageurs ont reçu de l'eau et un snack, et qu'ils ont été redirigés vers le prochain train vers Liège et Bruxelles, c'est à dire celui qui a démarré 2h après le leur.*

*Les incidents techniques sont inévitables, ce n'est pas le soucis. Le problème réside dans la gestion de ces situations de crise.*

- Une procédure est-elle actuellement prévue pour faire face aux incidents qui bloquent les passagers pendant une longue période? Si oui, pourquoi n'a-t-elle pas été enclenchée?*
- Si aucune procédure de prise en charge des passagers n'existe, vous est-il possible d'inciter la SNCB à prévoir ce cas de figure?*

**31.02 Josy Arens** (Les Engagés): Monsieur le ministre, il y a quelques semaines, quand il faisait très froid, des dizaines de navetteurs du sud de la province du Luxembourg se sont retrouvés à devoir rebrousser chemin à pied durant quarante minutes. Pourquoi? Parce que le train qui devait rejoindre Bruxelles est tombé en panne entre les gares de Marbehan et de Libramont.

Une personne dit qu'elle est montée dans le train à Marbehan à 11 h 49 et dix minutes plus tard, le train s'est arrêté. Selon la contrôleuse, cela était dû à une panne de courant. Deux heures après, le train qui devait venir dépanner était aussi défectueux et il n'a rien pu faire.

Après trois heures d'attente, certains ont forcé les portes pour sortir et continuer à pied pour rejoindre une des deux gares. À partir du moment où les voyageurs étaient sur les lignes, toute autre action était devenue impossible puisque dangereuse.

Monsieur le ministre, vous avez investi beaucoup, vous avez obtenu beaucoup de milliards mais je ne vois rien s'améliorer concrètement. Vos prédécesseurs – et je pense à François Bellot – avaient obtenu autant que vous en 2020, même plus si je tiens compte de l'inflation. Au moins, à cette époque, on nous annonçait aussi la fin du chantier sur la ligne 162 en 2023 ou 2024. Aujourd'hui, vous nous l'annoncez en 2030.

Monsieur le ministre, que s'est-il passé réellement? Pourquoi la police n'est-elle arrivée que des heures après? Quand on parle de la police du rail, elle sera déplacée de Libramont à Liège. On vide le Luxembourg de toutes ses possibilités d'action!

Comment avez-vous réagi à cet événement? Quelles actions et/ou sanctions avez-vous prises à l'égard de la SNCB? Quels dédommagements les navetteurs concernés vont-ils recevoir? Quelles solutions ont été trouvées pour que ce type de scénario ne se reproduise plus?

Monsieur le ministre, de grâce, exigez de la SNCB du matériel fiable sur cette ligne! L'incident qui s'est produit il y a quelques semaines fait suite à des opérations pour des problèmes similaires les semaines précédentes.

Monsieur le ministre, j'attends une réponse ferme de votre part.

**31.03 Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Vajda, monsieur Arens, comme vous, je considère évidemment qu'il s'agit d'incidents regrettables qui ne doivent pas se produire. Cependant, monsieur Arens, vous faites des amalgames, des raccourcis qui ne sont pas la hauteur de votre expérience en tant que gestionnaire local et membre de cette assemblée.

Si des trains sont trop vieux aujourd'hui, c'est parce que, dans le passé, on n'a pas suffisamment investi pour les remplacer. Ce gouvernement a décidé d'un contrat de gestion de dix ans au cours duquel la moitié de la flotte sera remplacée par du matériel moderne. Chaque nuit, des travaux sont en cours sur la ligne que vous citez pour la moderniser. Des moyens ont été dégagés comme cela n'a jamais été le cas par le passé. Cela n'empêche qu'il arrive, de temps en temps, qu'un incident regrettable se produise. Je vais d'ailleurs vous en parler puisque, comme M. Vajda, vous me demandez légitimement des informations à ce sujet. Les voyageurs concernés ont, en effet, eu à subir un inconfort très important, avec beaucoup de pertes de temps et une mise en danger alors que les conditions climatiques n'étaient pas agréables. Mais généraliser et

prétendre que rien n'est fait et que ce gouvernement n'a pas décidé de réinvestir dans la SNCB, c'est un peu réducteur. Selon moi, vous méritez mieux que cela!

Je déplore, tout comme vous, les deux incidents survenus les 11 et 19 décembre près de Marbehan. La SNCB regrette également ces incidents et tient à présenter ses excuses aux voyageurs concernés. Je me joins à ces excuses.

La SNCB a déjà pu communiquer sur l'incident du 11 décembre, comme l'a relaté M. Vajda dans sa question écrite.

En ce qui concerne l'incident du 19 décembre évoqué avec verve par M. Arens, la SNCB m'informe que cet incident est en cours d'analyse. Elle m'indique, cependant, qu'il s'agit d'une suite de circonstances malheureuses.

Premièrement, vers midi, le train est tombé en panne à 500 mètres de la gare de Libramont. Deuxièmement, deux tentatives de dépannage n'ont malheureusement pas abouti et certains voyageurs ont pris l'initiative de sortir du train, ce qui est interdit et ce qui est extrêmement dangereux pour leur propre sécurité. Troisièmement, de ce fait, la SNCB a dû interrompre le trafic sur l'autre voie afin d'éviter d'autres accidents, ce qui a empêché toute intervention d'un nouveau train de dépannage. Quatrièmement, à 15 h 30, la police est intervenue sur place pour vérifier qu'aucun voyageur ne se trouvait plus sur les voies et ce, afin de permettre à la SNCB de reprendre le trafic. Certains voyageurs ont été escortés par le chef de bord. Cinquièmement, à 17 h, le train a finalement pu être dépanné et les voyageurs sont arrivés à Libramont. C'est évidemment regrettable. Voilà les faits, tels qu'ils sont.

La SNCB dispose bien évidemment de procédures à mettre en place pour tout incident et qui sont propres à chaque incident selon les conditions (jour, nuit, froid, chaud, temps de prestation du personnel, en gare ou en pleine ligne). La SNCB effectuera un rappel de celles-ci au personnel roulant.

Par exemple, lors de certaines pannes, il est possible de laisser le chauffage, l'éclairage ou encore l'accès aux sanitaires. Dans d'autres cas, ce n'est pas possible car tous les trains ne disposent pas de deux postes de conduite. Cela explique la différence entre l'incident du 11 et celui du 19 décembre 2022. Bien entendu, les voyageurs peuvent introduire une demande d'indemnisation auprès de la SNCB pour la situation regrettable qu'ils ont vécue.

De manière plus générale, sur la qualité du service en province de Luxembourg, comme je l'expliquais à M. Vajda en réponse à sa question précédente, des mesures de renforcement sont prises par la SNCB et seront opérationnelles sous peu. Par ailleurs, le nouveau contrat de service public de la SNCB qui vient d'être conclu prévoit deux indicateurs de performance: la satisfaction du client qui doit être augmentée et l'information aux voyageurs en situation perturbée – j'y ai été particulièrement attentif – qui doit atteindre 90 % d'ici 2032 contre 79 % aujourd'hui.

Des bonus et des malus sont associés au bon respect de ces indicateurs de performance et ce, afin d'inciter la SNCB à faire toujours plus et toujours mieux pour ses voyageurs. C'est une première dans l'histoire, monsieur Arens! Le PSC, le cdH et tous les autres ont été bien plus souvent aux responsabilités que moi.

Un incident particulièrement pénible a eu lieu. Je m'imagine à la place des voyageurs concernés. Je comprends leur colère et je la partage en tant que ministre en charge de la Mobilité qui souhaite le mieux pour les voyageurs. Mais de là à en tirer des amalgames et des conclusions par rapport à une situation qui résulte d'abord des sous-investissements passés, monsieur Arens, je trouve que c'est un peu fort!

Le **président**: Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse que je me permettrai de qualifier d'engagée.

**31.04** **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Je ne pourrais pas dire mieux, monsieur le président!

Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Nous sommes évidemment face à ce que l'on appelle un incident. Celui qui gère un incident – je me répète par rapport à ma question précédente – n'est pas le ministre, mais ce sont les personnes sur place. Au-delà du caractère tout à fait regrettable de l'incident et de la panne, cet incident est d'abord dû au sous-investissement passé de la SNCB et à du matériel qui n'est plus suffisamment fiable. Je me réjouis donc des investissements qui ont été faits. Je me

réjouis également d'arriver enfin aux concrétisations de ces investissements et d'avoir un matériel beaucoup plus fiable pour la SNCB.

Il s'est posé une autre question, à mon sens. Vous l'avez rappelé, monsieur le ministre, il existe des procédures adaptées à chaque type d'incident, en fonction du lieu, du temps et de tout autre critère. Manifestement les responsables du train se sont trouvés tout à fait dépourvus à tel point qu'ils n'ont pas appliqué ces procédures. Des portes se sont même ouvertes alors qu'a *priori*, en tout cas dans ma conception de la sécurité au sein de la SNCB, cela ne devrait pas être possible, en pleine nature, pour débarquer des passagers le long des voies.

Ces aspects-là m'ont tracassé. J'ai le souhait que de pareils incidents et désagréments pour les voyageurs ne puissent plus survenir à l'avenir. Je ne doute pas que vous y travailliez chaque jour.

**31.05 Josy Arens (Les Engagés):** Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse. Sachez que je reviendrai bien évidemment sur cet incident. En effet, il y a déjà la gestion de l'incident lui-même. Vous rendez-vous compte? Un premier train, un deuxième train de dépannage, et plus rien ne fonctionne. Finalement, les voyageurs qui ont embarqué à Marbehan à 11 h 49 sont arrivés à Libramont à 17 h. Vous rendez-vous compte de tout ce qui s'est passé là? Comme l'a dit clairement la contrôleuse, elle s'est sentie abandonnée par la SNCB dans la situation qu'ils vivaient dans ce train. Cela pose quand même question, aujourd'hui, avec tous les moyens de communication que nous avons.

Deuxièmement, j'insiste, parce que ce n'est pas la première fois. Regardez les réseaux sociaux! Quatre ou cinq semaines de suite, les voyageurs de cette ligne se sont plaints de problèmes de retard énormes, en raison de problèmes techniques. J'insiste pour que le matériel obsolète ne soit plus mis sur cette ligne et à cet endroit-là.

Monsieur le ministre, j'attends beaucoup de vos actions. Des investissements importants doivent être réalisés pour que la ligne soit sécurisée et, surtout, des investissements dans le matériel pour que plus jamais une situation pareille ne se produise.

Par ailleurs, qu'en est-il de la formation du personnel dans des situations comme celle que nous avons vécue? Je ne serais pas resté tranquille trois heures dans un train en ce genre de situation! Après une heure, j'aurais donné des coups de pied dans les portes et je les aurais ouvertes. C'est aussi clair que cela!

Monsieur le ministre, je compte sur vous afin que pareille situation ne se reproduise plus et je continuerai à vous interpeller à son sujet.

Le **président**: La réplique est aussi engagée que la réponse!

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

Le **président**: Les deux questions n° 55033006C et n° 55033007C de Mme Kim Buyst sont reportées.

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

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

**32.01 Jean-Marc Delizée (PS):** Monsieur le ministre, cette question concerne la dernière étude de la SNCB relative à la liaison ferroviaire entre Dinant et Givet. Cette liaison a été fermée au trafic des voyageurs en 1988. Depuis lors, de manière assez épisodique, il est question de son éventuelle réouverture. Plusieurs études ont été réalisées à ce sujet dans le passé.

Il y a un an - nous avons d'ailleurs échangé sur le sujet -, une nouvelle étude de faisabilité sur le potentiel de voyageurs de la ligne a été confiée à la SNCB. De même, une étude technique sur la combinaison d'un réseau piétons et RAVeL a également été réalisée.

L'étude de faisabilité sur le potentiel de voyageurs était cofinancée par la Belgique et, pour la partie française, par la Communauté de Communes Ardenne Rives de Meuse. Le coût de cette étude était estimé

à environ 118 000 euros. Selon un article publié dans *La Nouvelle Gazette* du 6 janvier dernier, cette étude est aujourd'hui terminée et a été présentée en France le 13 décembre dernier dans la préfecture des Ardennes.

Selon l'article, qui est ma seule source d'information à ce jour, une étude similaire réalisée en 2010 indiquait un potentiel de 1 300 à 1 670 voyageurs par jour sur cette ligne, alors qu'il ressort de la nouvelle étude que le potentiel de voyageurs ne serait pas assez rentable pour permettre la réouverture de la ligne. L'étude indiquerait une diminution de moitié du potentiel annoncé en 2010.

Cette étude est attribuée à la SNCB, mais j'imagine que ce n'est pas la SNCB proprement dite qui l'a réalisée. Elle aura probablement confié cette mission à un bureau d'études ou de consultance. Pouvez-vous nous fournir de plus amples informations sur ces chiffres? Étant donné qu'il s'agit d'une étude financée par des deniers publics, je suppose que son contenu peut être communiqué aux membres de notre commission?

Parallèlement à cette ligne ferroviaire, une ligne de bus empruntée quotidiennement par environ 80 personnes assure actuellement cette même liaison vicinale entre Dinant et Givet. Comment voyez-vous l'imbrication des deux services publics? L'étude aborde-t-elle cette question? Avez-vous pris langue avec votre collègue wallon en charge de la Mobilité, M. Henry, sur cette question?

Je ne cache pas que je trouve un peu étonnant de lire dans l'article de presse qu'un responsable politique français n'est pas satisfait du résultat de l'étude. Il met en cause la probité du bureau d'études et parle d'étude à charge. Dans le domaine judiciaire, les enquêtes doivent être à charge et à décharge. C'est le langage judiciaire. Une étude doit n'être ni à charge, ni à décharge. Elle doit être objective, honnête, sérieuse, complète... Que sais-je?

Or, ce sont les deniers publics qui sont engagés. Je présume que cette étude est faite dans cet esprit-là. Quelle est votre réaction par rapport à cela? Je pense qu'il faut une étude objective, et pas une étude "CQFD", comme on dit. Je pense qu'il faut objectiver les choses.

Par la même occasion, je ne sais pas si l'étude technique est, elle aussi, réalisée. Elle était aussi attribuée, pour un montant de 119 000 euros. Il s'agit d'examiner les possibilités techniques de création d'un cheminement piéton, cycliste et RAVeL indépendant, mais qui soit adjacent à la voie ferrée. Est-elle terminée? Le cas échéant, quelles conditions techniques et de sécurité et quels investissements supplémentaires permettraient-ils de réaliser cette éventuelle combinaison?

Monsieur le ministre, en bref, quelle est votre analyse du dossier? Pouvez-vous nous en dire plus? Je vous remercie.

**32.02** **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, vous savez que c'est un dossier que je connais bien. Cela doit être une des premières questions...

**32.03** **Jean-Marc Delizée** (PS): Moi aussi, vous le savez.

**32.04** **Georges Gilkinet**, ministre: Vous la connaissez sans doute encore mieux que moi. Nous n'allons pas faire un concours là-dessus. Je voulais simplement dire que c'est un des premiers dossiers sur lesquels je suis intervenu en 2007, quand j'ai été élu dans ce Parlement, et sur lequel j'essaie de travailler le plus objectivement possible, et en collaboration étroite avec mes collègues français.

J'ai signé un accord de coopération avec un ministre français précédent, puisqu'il n'a pas continué sa fonction. Nous avons signé un accord de coopération pour étudier la réouverture de la ligne Dinant-Givet et la réouverture de la ligne Mons-Valenciennes, pour renforcer les liaisons entre nos deux pays.

Nous avons décidé de commencer par objectiver la situation. C'est ce qui était prévu au point 1 de la convention que nous avons signée en 2022 en demandant à la SNCF, la SNCB et Infrabel d'étudier le potentiel voyageurs et la faisabilité et ensuite la faisabilité technique de cette éventuelle réouverture. L'étude de potentiel a été confiée au bureau d'études franco-belge indépendant Stratec, qui a terminé son étude il y a quelques semaines.

Les conclusions de cette étude ont été présentées au comité de pilotage du projet le 13 décembre dernier

en présence de représentants de mon cabinet notamment. Ce comité de pilotage regroupe tant les autorités françaises que belges, en ce compris des personnes de mon cabinet et du cabinet du ministre Henry, à qui Stratec a donc aussi présenté les conclusions de cette étude.

Comme on n'a rien à cacher, cette étude sera transmise au secrétariat de la commission et vous pourrez vous-même juger de son objectivité.

L'étude du bureau d'études franco-belge indépendant Stratec ne remet pas de conclusion sur l'éventuelle rentabilité de la ligne mais elle conclut effectivement par un faible potentiel voyageurs ferroviaires.

Le comité de pilotage, sur ma demande expresse, a néanmoins décidé de mettre en œuvre l'étude technique qui va débiter tout prochainement et dont les résultats sont attendus à la fin de cette année. Elle doit établir les coûts d'une éventuelle remise à neuf de la ligne ainsi que sa compatibilité avec l'établissement d'un RAVeL parallèle. Il est important de promouvoir ce type de mobilité active sur une route qui est très fréquentée mais dangereuse, le long de la Meuse. Il est nécessaire d'offrir une alternative aux nombreux touristes qui fréquentent la région.

À ce propos, je suis bien conscient que l'aménagement d'une section du RAVeL le long de cette voie est un projet important pour la mobilité douce en Région wallonne, comme pour le tourisme en région de Haute-Meuse, et représente aussi un enjeu de sécurité pour les "vélotouristes" ou les cyclistes quotidiens. C'est pourquoi le cabinet du ministre Henry et le mien ont insisté pour que l'étude technique puisse intégrer, avec possibilité de démarrage rapide, cette création d'une voie cyclable le long de la voie, le tout dans l'enveloppe budgétaire prédéterminée.

Ce point a été soutenu tant par les Belges que par les Français. Mon cabinet continuera de s'assurer auprès d'Infrabel que la création de voies cyclables le long de la voie soit bien reprise dans l'étude réalisée en collaboration avec le Service public de Wallonie.

Il importe de mener au bout ces études de potentielle faisabilité technique afin de prendre les meilleures décisions à court terme, tout en veillant, quoi qu'il en soit, à préserver le potentiel de cette ligne transfrontalière fermée voici maintenant plusieurs dizaines d'années. Tel est l'engagement que nous avons pris à l'égard de nos collègues français et nous souhaitons nous y tenir.

Il me semble important de préserver l'assiette ferroviaire. Quelle meilleure manière de le faire que de créer un cheminement cyclable en attendant les conclusions définitives ou que des moyens soient dégagés, le cas échéant, pour rouvrir cette ligne!

**32.05** **Jean-Marc Delizée** (PS): Monsieur le ministre, pour ce qui concerne la transparence, il faut pouvoir prendre connaissance de l'étude. Sinon, on est limité à l'information donnée par le biais d'un article de presse. Je vous remercie donc de bien vouloir transmettre cette étude au secrétariat de la commission.

Vous avez raison de dire qu'il faut objectiver la situation. Comme vous, je prends bonne note des conclusions qui font état d'un faible potentiel. Nous savons qu'il existe une volonté très forte du côté français de rouvrir ce tronçon de ligne, et ce depuis très longtemps. Il est vrai que d'un point de vue stratégique, c'est un chaînon manquant dans le réseau transfrontalier. Toutefois, les liaisons Charleville-Dinant, Charleville-Namur, Reims-Charleville, Reims-Charleville-Namur-Bruxelles ne semblent pas amener un nombre de voyageurs potentiellement plus important.

Finalement, telle est la question posée dans le cadre de cette étude. Une liaison partiellement à voie rapide qui rejoindrait Namur ou Bruxelles pourrait-elle apporter un nombre de voyageurs potentiellement plus important? En effet, si c'est pour se répartir les 80 voyageurs quotidiens alors qu'il existe une ligne de bus à proximité, la question de la concurrence se pose. Faut-il deux services publics de mobilité? L'avenir le dira.

Quoi qu'il en soit, cette étude confirme ce qui avait déjà été mis en évidence dans le passé. De plus, elle met en évidence, de façon surprenante, le fait que les chiffres sont moins bons qu'il y a dix ans alors qu'il y a peut-être d'autres perspectives de liaison entre des villes plus éloignées.

J'en arrive à l'étude technique qui va seulement commencer alors que je pensais que les deux études étaient faites parallèlement. Nous attendrons donc la fin de l'année pour avoir le résultat de cette étude. L'option de cette étude technique était de combiner la ligne ferroviaire et éventuellement le RAVeL en

parallèle là où c'est possible avec quelques soucis, sans doute, à certains endroits.

J'entends votre réponse qui ne va pas dans le sens d'une orientation favorable et rapide pour cette liaison Dinant-Givet. Je prends bonne note de cet élément-là à ce stade du dossier.

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

### **33** **Samengevoegde vragen van**

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

### **33** **Questions jointes de**

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

De **voorzitter**: De heer Raskin is niet aanwezig.

**33.01** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): *Geachte, 4 jaar na het invoeren van de wetgeving rond het alcoholslot maakt VIAS een positieve balans op. Bestuurders passen hun gedrag aan en drinken minder of niet meer wanneer ze wensen te rijden. Al wordt in hun recente studie wel gewezen op een aantal belangrijke belemmeringen. Vooral de hoge kostprijs en het verplicht toepassen van het systeem is een probleem.*

*Het alcoholslot is om diezelfde reden net in Nederland weer afgevoerd door hun Raad van State. Het inbouwen, dat zo'n 5000 euro kost, kwam voor rekening van de automobilist en die kon dit vaak niet opbrengen. Dit had tot gevolg dat ze hun rijbewijs en soms ook hun baan kwijtraakten.*

*Het prijskaartje van een alcoholslot -opgelegd voor een periode van 1 tot 3 jaar of levenslang- bedraagt voor 1 jaar gemiddeld €4.250, voor 2 jaar gemiddeld €6.250, voor 3 jaar gemiddeld €8.255 en een levenslang alcoholslot kost u €984,41 per jaar naast de eenmalige aankoopprijs van €2.546. Deze prijzen worden ook geïndexeerd.*

*Onze vragen:*

- *Hoeveel alcoholsloten zijn er in 2022 opgelegd door een rechtbank in België? Hoeveel automobilisten rijden vandaag met een alcoholslot?*
- *Hoe staat u tegenover de hoge kostprijs van het alcoholslot? Kan die kostprijs nog dalen? Zo ja, hoe?*
- *Wat moeten bestuurders die een alcoholslot opgelegd kregen doen wanneer hun voertuig aan vervanging toe is? Moeten zij dan een tweede maal de installatiekosten van datzelfde alcoholslot betalen?*
- *Kunnen Belgen veroordeeld tot een alcoholslot in het buitenland een wagen besturen zonder alcoholslot? Op vakantie bijvoorbeeld?*

**33.02** **Minister Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Vindevoghel, samen met overdreven snelheid en afleiding is rijden onder invloed een van de drie moordenaars op onze wegen. Een verbetering van de verkeersregels is voor mij als minister van Mobiliteit een topprioriteit en alles wat daarbij kan helpen, is welkom.

In de afgelopen vier jaar konden rechters op grond van een wet het gebruik van een alcoholslot opleggen aan bestuurders die onder invloed van alcohol hadden gereden. Dat apparaat voorkomt dat het voertuig wordt gestart als wordt vastgesteld dat de bestuurder positief test op alcohol.

Voor uw eerste vraag inzake het aantal veroordelingen tot het gebruik van een alcoholslot verwijs ik u naar mijn collega, de heer Vincent Van Quickenborne, de minister van Justitie.

De tijd is rijp om het apparaat te evalueren. De resultaten die sinds de invoering vier jaar geleden zijn behaald, zijn zeer bemoedigend. Het recidivepercentage van veroordeelden met een alcoholslot is drie keer lager dan bij bestuurders die een gewone straf hebben gekregen. De ademhaling is in minder dan 2 % van de gevallen positief, wat betekent dat de betrokken bestuurders hun gedrag aanpassen. Het systeem is betrouwbaar. Slechts één test van de 2.500 bleek een poging tot fraude te zijn.

Er zijn nog gebieden die voor verbetering vatbaar zijn om het gebruik van het systeem te vergemakkelijken

wanneer de situatie dat vereist, bijvoorbeeld door het programma voor psychologische ondersteuning flexibeler te maken, zodat het beter aan elke individuele situatie kan worden aangepast.

Ik kan niet ontkennen dat de prijs van een alcoholslot hoog is, hoewel de wet nog steeds toestaat dat de rechter de kosten van het alcoholslot aftrekt van de boete en dat de persoon die door de rechter wordt veroordeeld tot een alcoholslot na zijn veroordeling de keuze kan maken om geen alcoholslot te laten installeren.

Lange tijd was er slechts één type alcoholslot gehomologeerd voor de Belgische markt. Ondertussen is er een tweede speler bijgekomen en is een derde speler het homologatieproces aan het doorlopen, waardoor de prijzen kunnen zakken. Daarnaast geldt de Europese verplichting om vanaf juli 2022 in alle nieuwe modellen van motorvoertuigen een gestandaardiseerde interface te installeren die de montage van een alcoholslot vergemakkelijkt en dus de kosten kan drukken. Vanaf juli 2024 geldt die verplichting zelfs voor alle nieuwe voertuigen.

Personen die een alcoholslot laten installeren door een dienstencentrum, krijgen bij de start een overzichtelijke prijslijst, ook van de supplementaire kosten, waarmee zij zich akkoord moeten verklaren. Een mogelijke extra kost is het laten inbouwen van een alcoholslot van het ene voertuig in het andere voertuig. Een 'overbouw' komt neer op een kostprijs van 500 tot 600 euro afhankelijk van de producent. Het gebeurt ook dat veroordeelde personen tegelijkertijd een alcoholslot laten inbouwen in meer dan een voertuig. Dan moeten er uiteraard dubbele kosten worden betaald.

Personen die werden veroordeeld tot een alcoholslot, mogen geen motorvoertuigen zonder alcoholslot meer besturen waarvoor een rijbewijs vereist is, ook niet in het buitenland. Op hun rijbewijs staat immers de geharmoniseerde code 69 vermeld, die de geldigheid van het rijbewijs over de landsgrenzen heen beperkt.

Tot slot wil ik de individuele kosten van een alcoholslot ook vergelijken met de maatschappelijke kostprijs van een verkeersongeval met doden of zwaargewonden dat kan worden veroorzaakt door een persoon onder invloed. Van januari tot september 2022 waren er 3.138 alcoholgerelateerde ongevallen, het hoogste cijfer sinds 2016. Jaarlijks zouden wij volgens VIAS maar liefst 115 levens kunnen sparen als niemand onder invloed van alcohol zou rijden. De maatschappelijke winst van nuchter rijden is dus gigantisch en het alcoholslot is daartoe een betrouwbaar instrument. Het omkaderingsprogramma helpt de deelnemers ook om hun mentaliteit en gedrag aan te passen, zodat zij rijden en drinken ook in de toekomst gescheiden kunnen houden. Ik werk hier actief aan en beoog ook vele andere maatregelen om de wegkwaliteit te verbeteren, want elk verkeersslachtoffer is er een te veel.

**33.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Mijnheer de minister, dank u voor het uitgebreide antwoord. Bijna al mijn vragen zijn beantwoord. Het is waar wat u zegt. Elk slachtoffer is er een te veel. Ik ben vooral blij dat er wetgeving en regelgeving zal komen om dit in de auto's te installeren. Ik denk dat dit een heel goede evolutie is en zal helpen om ongevallen te voorkomen. Ik ben tevreden met het antwoord.

**33.04 Minister Georges Gilkinet:** Mevrouw Vindevoghel, ik noteer dat u tevreden bent met het antwoord.

Le **président:** Plus les réunions sont longues, plus ça va mieux à la fin. Il faut rester encore plus tard.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

**34.01 Benoît Piedboeuf (MR):** *Monsieur Gilkinet, de nombreuses communes sont propriétaires de bus communaux et disposent dans leur personnel de chauffeurs titulaires du permis D requis pour leur conduite.*

*Habituellement, ces bus effectuent du transport régulier spécialisé pour compte propre (transports scolaires réguliers) ainsi que du transport d'élèves des écoles communales dans le cadre de sorties pédagogiques plus occasionnelles.*



*Etant insuffisamment desservies par les transports en commun, les communes rurales sont très régulièrement sollicitées pour, par ailleurs, combler d'autres besoins.*

*Ainsi, elles sont confrontées à des demandes d'ASBL ou associations locales pour réaliser très ponctuellement du transport de personnes occasionnel*

*A cet égard, le SPF mobilité s'en tient à une interprétation stricte, et même restrictive de la notion de « compte propre » reliée à celle de « lien réel et permanent », empêchant, selon lui, la prise en charge par les communes de tous les transports demandés par les ASBL et associations locales.*

*Il est clair que le flou juridique perdure et place les communes dans une position inconfortable quant à l'utilisation de leurs bus qui pourtant pourraient être un outil permettant de rendre un peu d'accès à la mobilité collective aux populations des communes rurales non suffisamment desservies par le transport public en commun.*

*L'interprétation du SPF mobilité quant aux possibilités de mises en place de transport pour compte propre excède le prescrit du règlement européen et celui de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de voyageurs par route. Elle paralyse l'action communale envers les associations et ASBL rurales.*

*Les bus communaux voient leur utilisation fort limitée, est-ce souhaitable? l'UVCW et la note interprétative viennent préciser des règles peu lisibles et un enchevêtrement des dispositions au niveau régional, fédéral et européen, souhaitez-vous vous concerter avec vos homologues régionaux concernant cette problématique? Au niveau européen? Souhaitez-vous que les bus communaux puissent effectuer plus de missions notamment culturelles? Je vous remercie de vos réponses.*

**34.02** **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Piedboeuf, c'est une question très intéressante, comme celle de Mme Vindevoghel. C'est le SPF Mobilité qui a préparé la réponse que j'ai découverte avec intérêt et sur laquelle je ferai un commentaire.

Le SPF Mobilité me confirme qu'il a en effet reçu en 2022 plusieurs plaintes émanant du secteur des autocaristes estimant être victimes d'une concurrence déloyale de la part de certaines communes qui offrent des services de transport occasionnels avec leurs bus communaux. Ces services sont offerts comme du transport pour compte propre, c'est-à-dire du transport non commercial et non lucratif avec un bus personnel propre, qui ne constitue qu'une activité accessoire pour la commune.

Pour le transport national, le législateur a jugé nécessaire de limiter les applications du transport pour compte propre, afin d'éviter de la concurrence déloyale vis-à-vis du secteur professionnel qui est strictement réglementé. C'est pourquoi l'article 5 de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de voyageurs par route interdit le transport national pour compte propre lorsqu'il n'y a pas de lien réel et permanent entre le transporteur et les voyageurs.

La portée de cet article a été éclaircie dans l'exposé des motifs de la loi, comme suit: "L'article 5 a pour but de mettre un frein au transport national de tierces personnes tombant sous la définition communautaire très large du transport pour compte propre, dès lors qu'il n'y a pas de but commercial ou lucratif. Ces transports sont anti-concurrentiels pour les entreprises de transport autorisées qui effectuent des transports occasionnels et qui sont obligées d'appliquer les prix normaux du marché. C'est pourquoi tout transport national pour compte propre est uniquement autorisé lorsqu'il consiste principalement en du transport de personnes qui ont un lien réel et fixe avec l'entreprise, comme par exemple le transport de personnes qui exercent une fonction dans l'entreprise, le transport des enfants, élèves, étudiants, des malades, des personnes âgées ou handicapées pour l'institution responsable de leur surveillance, le transport de personnes par une association dont elles sont membres, pour autant que le transport de ses membres ne soit pas le but principal de cette association, le transport effectué par des particuliers au sein du cercle familial." Fin de la citation du commentaire de l'article 5.

Ces exemples indiquent que les liens entre les voyageurs et le transporteur doivent être très concrets et directs. Le SPF Mobilité n'a pas développé sa propre interprétation en la matière et ne fait qu'appliquer la volonté claire du législateur, dont votre parti faisait partie comme d'autres. Il n'y a pas d'attaque personnelle, c'est factuel.

L'article 5 de ladite loi ne vise que le transport occasionnel national et il n'est pas contraire à la

réglementation européenne, notamment au règlement 1073/2009 du 21 octobre 2009 qui vise le transport international de voyageurs. Elle n'est pas non plus en conflit avec la réglementation régionale qui vise d'autres formes de transport.

Je reste cependant ouvert à la réflexion quant à de nouvelles pistes contribuant à une meilleure mobilité pour chacun et à permettre à des services publics locaux de venir en aide à des associations, par exemple, en rentabilisant un matériel qui coûte cher à l'investissement.

En l'occurrence, il s'agit d'une règle visant à éviter la concurrence déloyale, une règle de marché à laquelle je m'oppose parfois lors de réunions européennes et non pas d'une interprétation particulière du SPF Mobilité qui refuserait que des communes utilisent du matériel roulant pour des tiers (cf. le commentaire de l'article 5).

Toute législation peut être modifiée par une autre, monsieur Piedboeuf.

**34.03 Benoît Piedboeuf (MR):** Monsieur le ministre, je ne suis pas concerné car j'ai la chance d'avoir un transporteur dans ma commune et je fais donc toujours appel au privé. Mais certains de mes collègues sont bien isolés en province de Luxembourg et ne parviennent pas à résoudre le problème de mobilité tel que décrit dans la question.

Je comprends qu'il y a un problème de concurrence déloyale et que c'est difficile. Par contre, qu'il y ait des solutions pour des enfants lors de leurs déplacements scolaires serait utile parce qu'il n'y a pas toujours de transporteurs à portée et, quand ils le sont, leurs prix ne sont pas forcément concurrentiels par rapport à ceux des municipalités.

C'est un vrai problème. À titre personnel, j'estime que c'est à chacun de faire son métier. Mais certains cas présentent de réelles difficultés. Je vous remercie.

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

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

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

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

**35.01 Pieter De Spiegeleer (VB):** *Het 'streefbeeld overwegen' van Infrabel is het basisdocument voor wat betreft haar visie en uitrol inzake de toekomst van spoorwegovergangen op haar netwerk.*

*Op 17 november werd echter het "Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen, wat betreft de procedure voor het afschaffen van overwegen", in de Kamer aangenomen.*

*Zal dit document "Streefbeeld overwegen", herzien en herwerkt worden n.a.v. de aannahme van dit nieuwe wetsontwerp?*

**35.02 Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer De Spiegeleer, het streefbeeld inzake het afschaffen van overwegen is een visiedocument op lange termijn dat samen met de gemeenten en bovenlokale overheden werd opgemaakt om te anticiperen op de mobiliteits- en ruimtevragen van morgen.

Het is een document van open dialoog en het resultaat van een compromis met de stakeholders. Het spreekt voor zich dat het de wetgeving respecteert. Het hoeft dan ook niet te worden herzien wegens de aannahme van het wetsvoorstel op 17 november 2022.

**35.03 Pieter De Spiegeleer (VB):** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

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

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

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

**36.01** **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar mijn schriftelijk ingediende vraag.

*Uw ambities inzake de groei van het goederenvervoer per spoor zijn bekend en zeer ambitieus. Infrabel is hier uiteraard een zeer belangrijke speler in, mogelijks de belangrijkste maar zeker niet de enige.*

*Daarom is voortdurend overleg met andere actoren op het terrein van groot belang, maar ook het opvolgen van goederenstromen, evoluties, hindernissen - al dan niet van infrastructurele aard - van groot belang.*

*De haven van Brussel werd begin dit jaar voor geruime tijd afgesneden als gevolg van het scheepvaartongeluk aan de Budabrug, en dit is slechts één voorbeeld van een gebeurtenis die aanzet tot nadenken inzake opportuniteiten voor het goederenspoor.*

*Via welke weg bent u als minister bevoegd voor de spoorinfrastructuur op de hoogte gebracht van dit incident?*

*Bent u in die hoedanigheid bevraagd over de eventuele mogelijkheden die de spoorinfrastructuur biedt of zou kunnen bieden om transporten van en vooral naar de haven van Brussel - van dringende of minder dringende aard - te faciliteren? Indien ja, door welke instantie of instanties bent u wanneer gecontacteerd?*

**36.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer De Spiegeleer, mijn antwoord op uw vragen zal heel kort zijn.

Een binnenschip raakte tijdens de vakantie inderdaad een brug op het kanaal in Brussel. De haven van Brussel werd getroffen doordat het bootverkeer werd geblokkeerd.

Ik werd niet bevraagd over de mogelijkheden die de spoorinfrastructuur biedt of zou kunnen bieden om transporten van en naar de haven van Brussel te faciliteren. Uiteraard zijn zowel ik als de NMBS en Infrabel in geval van dergelijke incidenten altijd bereid te helpen waar nodig en nuttig.

**36.03** **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, u schetst een beeld waarvan ik niet opschrik, namelijk dat u niet bent gecontacteerd. Ik probeer echter met u mee te denken in het kader van de modal shift.

Het zou volgens mij wenselijk of niet onlogisch zijn dat in geval van dergelijke calamiteiten naar andere vervoersmodi, zoals het spoor, wordt gezocht. Het is immers opmerkelijk dat door de aanvaring van één brug door een binnenschip een grote stad of zelfs een volledig gewest als Brussel op een bepaald moment met een brandstoftekort dreigde te worden geconfronteerd.

In het kader van uw ambitieuze plannen voor het goederenvervoer per spoor is dat een van de vele zaken of opportuniteiten die ervoor kunnen zorgen dat de streefdoelen cijfermatig worden bereikt, namelijk dat hiaten kunnen worden ingevuld in geval van omstandigheden als degene die hier zijn omschreven.

Het is dus zeker geen verwijt aan uw adres. Integendeel, het is een oproep om samen met u en met iedereen na te denken over manieren om heel snel op dergelijke zaken te kunnen inspelen vanuit het goederenvervoer per spoor.

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

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

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

**37.01** **Pieter De Spiegeleer** (VB): *Graag pols ik naar de stand van zaken betreffende de werken aan het*

*station van Denderleeuw. Eind 2022 zouden de werken aan perron 1 afgerond zijn.*

*De NMBS en Infrabel zouden initieel samen 27 miljoen euro investeren.*

*Een goede opvolging, zowel chronologisch, financieel als "praktisch" is belangrijk, zo leren en leerden we uit verschillende soortgelijke dossiers.*

*Nadat de werken aan perron 1 afgerond zijn - normaal in december - zouden de werken aan het stationsplein zelf van start kunnen gaan. In het eerste kwartaal van 2023 dus.*

*Graag had ik dus een overzicht van de stand van zaken, op basis van uw antwoorden op mijn volgende vragen:*

*Wanneer zouden - volgens het actuele schema - de werken aan perron 1 afgerond zijn?*

*Wanneer worden de werken aan de tunnels aangepakt (nieuwe bekleding, verlichting en werken in het kader van toegankelijkheid)?*

*Wanneer worden de werken op de verschillende perrons zelf aangevat (zitbanken, schuilhuisjes, e.d.)? Wanneer wordt er werk gemaakt van het nieuwe sanitaire blok?*

*Wanneer zouden de werken aan de concessieruimte afgerond zijn en wanneer zou deze opengesteld worden? Is al bekend welke zaak dit pand zal innemen?*

*Welk budget worden er uitgetrokken voor welke veiligheidsmaatregelen in het station van Denderleeuw (lokettenzaal, tunnels, perrons)?*

*Tot slot: zitten de werken budgetsgewijs nog steeds op schema? Is het bedrag van 27 miljoen euro dat de NMBS en Infrabel initieel zouden investeren in het station van Denderleeuw nog steeds accuraat*

**37.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer De Spiegeleer, het station van Denderleeuw wordt over enkele jaren integraal toegankelijk voor de reizigers. De perrons zullen via liften en vernieuwde roltrappen bereikbaar zijn. Parallel werkt Denderleeuw aan de volledige vernieuwing van de stationsomgeving.

In het voorjaar van 2023 zal het vernieuwde perron 1 in gebruik genomen worden. Aansluitend daarop volgen nog enkele verbeteringswerken. In de periode tot 2026 is het de bedoeling elk jaar een perron af te werken. Ook de werken aan de tunnels volgen nog steeds de globale fasering van de werken tot 2026.

Het einde van de werkzaamheden aan het nieuwe sanitaire blok en aan de inrichting van de concessieruimte staat gepland voor dit voorjaar. De NMBS investeert in het algemeen veel in de veiligheid bij de werkzaamheden. Dat gaat van de opleiding van het personeel tot het verzekeren van authentieke, technisch veilige zaken. Maatregelen die aangepast zijn aan de lokale situatie kunnen dan ook genomen worden, indien dit nodig zou blijken.

Het totale budget voor de werkzaamheden is in verhouding met de prijsstijgingen en de indexering sinds 2022. In het goedgekeurde investeringsplan is in een budget van 18,2 miljoen voorzien bij de NMBS en 9,7 miljoen bij Infrabel, dit voor de periode 2023-2032.

**37.03** **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, dank u voor uw duidelijke antwoord. De stand van zaken volgen wij op. Denderleeuw is het tweede grootste station van Oost-Vlaanderen. Het is een zeer belangrijk station voor een veel ruimere regio.

Ik zal mijn vraag aangaande de veiligheidsmaatregelen en de budgetten daarvoor iets preciezer moeten opstellen, want u had het enkel over de veiligheidsmaatregelen bij de werken. Het station Denderleeuw is echter een station met een grote onveiligheid. Vandaar dat ik mijn vraag gesteld heb. Vorige week haalde de stationsomgeving nog eens het nieuws in verband met zwaar geweld. Dat is niet de eerste keer. En als het het nieuws haalt, moet het al vrij zwaar zijn.

Het was ook daarom dat ik mijn vraag in verband met de veiligheidsmaatregelen stelde. Welke camerabewaking kan er bijvoorbeeld geïmplementeerd worden bij die verbeteringswerken? Ik zal die vraag

dus op een iets duidelijkere manier herformuleren.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

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

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

**38.01** **Jef Van den Bergh** (cd&v): *Dat Vias een van de belangrijke spelers is in ons verkeersveiligheidsbeleid, staat buiten kijf. Het werd door meerdere collega's in de commissie aangehaald dat er ook geen twijfel bestaat over expertise en knowhow.*

*Enige twijfel over het correct functioneren van VIAS mag niet bestaan, wat met volledige transparantie m.b.t. het gebruik van overheidsmiddelen kan gecounterd worden. De door de minister bestelde audit kan daarin een belangrijke rol spelen.*

*Hierover volgende vragen:*

*1. Het afronden van de audit werd oorspronkelijk aangekondigd voor eind 2022. Na de berichten in de pers, werd de audit evenwel enige tijd on hold gezet. Wanneer precies mogen we de resultaten van de audit verwachten? Zal de audit ook in onze commissie gepresenteerd worden?*

*2. Kan de minister meer duiding geven bij de overeenkomst tussen FOD Mobiliteit en VIAS? Welke KPI's zijn bepalend? Op basis waarvan worden deze KPI's vastgelegd? En op basis waarvan wordt een keuze gemaakt in de verschillende onderzoeksprojecten in het werkprogramma?*

*3. Hoe wordt de vergoeding van VIAS voor het geleverde werk bepaald?*

**38.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, ik heb de FOD Mobiliteit gevraagd om de audit snel af te sluiten. Ik wil in ieder geval eind deze maand een eerste tussentijds verslag hebben. Ik zal deze commissie op de hoogte brengen van de bevindingen van de audit zodra die is afgerond. Er is een contract tussen de FOD Mobiliteit en de uitvoerder van de audit. We moeten dus de audit afwachten.

Wat betreft uw tweede vraag, de subsidieovereenkomst met VIAS voorziet in een aantal kernopdrachten, zoals permanente monitoring van de ongevalgegevens en de opvolging van trends binnen de verkeersveiligheid, die jaarlijks dienen te worden uitgevoerd ter ondersteuning van het federaal verkeersveiligheidsbeleid.

Het is correct dat ook de KPI's met betrekking tot de te leveren resultaten, of *deliverables*, in de overeenkomst worden opgenomen, naast de afspraken die worden gemaakt over de wijze waarop samengewerkt, gerapporteerd en gecommuniceerd dient te worden. De overeenkomst bevat ook het werkprogramma voor het lopende jaar, dat ieder jaar in overleg met mijn administratie en beleidscel wordt bijgewerkt. Dat programma omvat langlopende projecten, zoals gedragsmetingen, alsook projecten die uitgevoerd worden voor actuele trends, zoals e-steps.

De in de overeenkomst opgenomen KPI's worden op trimestriële basis besproken, net als de verschillende onderzoeksprojecten in het werkprogramma. Hierbij wordt ook continu bijgehouden welke van de afgesproken *deliverables* worden opgeleverd. Aan het einde van het jaar wordt op basis hiervan geoordeeld of VIAS de gestelde doelstellingen heeft behaald. Voor de toekomst zou ik graag zien dat de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid ook een rol krijgt in het opstellen van de onderzoeksprogramma's, afhankelijk van de prioriteiten die zij vaststelt.

Wat uw derde vraag betreft, conform de bepalingen in het koninklijk besluit wordt de subsidie in twee schijven uitbetaald, waarbij het uitbetalen van het saldo van de subsidie pas gebeurt na het opleveren van een inhoudelijk en financieel jaarrapport door VIAS. Enkel de bedragen waarvoor een verantwoording wordt gegeven, worden uitbetaald.

**38.03** **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

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

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

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

**39.01** **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, als er een regel wordt ontworpen en men wil die regel naleven, dan gebeurt het al eens dat men een andere regel wat flexibeler moet kunnen interpreteren. Ik verklaar mij nader.

Bij het vormen van een reddingsstrook kan het gebeuren dat mensen, om voldoende plaats te geven aan de hulpdiensten die van de reddingsstrook willen gebruikmaken, te ver uitwijken en de volle witte lijn, links of rechts op de pechstrook, overschrijden. Ik verneem dat daarvoor al pv's werden opgesteld.

Kunt u mij zeggen hoe de regels ter zake moeten worden geïnterpreteerd, mijnheer de minister? Ik denk dat een zwart-witbenadering van de verkeersregels op dat moment misschien ongepast is en dat de doorstroming van de hulpdiensten via de reddingsstrook op dat moment prioritair is. Wat is uw interpretatie, mijnheer de minister?

**39.02** **Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer Van den Bergh, voor de aanrijtijden van de hulpdiensten verwijs ik u naar de minister van Binnenlandse Zaken.

Zoals steeds, gebeurt er naar aanleiding van een wijziging in het verkeersreglement een mailing naar alle stakeholders. Op de website van de FOD Mobiliteit werd ook een lijst met de FAQ's over de reddingsstrook geplaatst.

Sensibilisering is sinds de staatshervorming van 2014 een bevoegdheid van de gewesten. Ik weet dat men in Vlaanderen een informatiebord heeft ontworpen om de bestuurders te attenderen op de verplichting een reddingsstrook te vormen.

In verband met de pv's en verkeersboetes verwijs ik u naar de minister van Binnenlandse Zaken en de minister van Justitie.

Het is niet de bedoeling dat bestuurders bij het vormen van de reddingsstrook een volle witte lijn overschrijden, net zoals het niet de bedoeling is dat bestuurders het rode verkeerslicht een aantal meter voorbijrijden om doorgang te verlenen aan een prioritair voertuig. We weten echter allemaal dat dit soms gebeurt omdat het in bepaalde gevallen simpelweg niet anders kan om een prioritair voertuig doorgang te kunnen verlenen. In dat geval gaat het om een situatie van overmacht of een noodtoestand.

Het zou me zeer verbazen als bestuurders die in die situatie verkeren daarvoor daadwerkelijk bestraft worden. Het is natuurlijk aan de rechter om rekening houdend met alle feitelijke omstandigheden finaal te oordelen of er sprake was van overmacht of een noodtoestand. Het principe van overmacht of noodtoestand is te verkiezen boven een aanpassing van de reglementering. Dat laatste zal immers nooit extensief zijn met betrekking tot de gevallen waarin het niet-respecteren van de rijstrookmarkering of de denkbeeldige rand van de rijbaan geoorloofd is.

**39.03** **Jef Van den Bergh** (cd&v): Dank u wel voor uw heldere antwoord.

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

Le **président:** Collègues, les questions n<sup>os</sup> 55033180C et 55033183C de Mme Zachetta sont reportées.

Ook de vijf vragen van mevrouw Verhaert, nrs. 55033186C, 55033189C, 55033190C, 55033191C en 55033204C, zijn uitgesteld. Vraag nr. 55033212C van mevrouw Van Hoof is eveneens uitgesteld.

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

**Airport" (55033204C)**

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

**40.01** Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, ik zal verwijzen naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

*Vorig jaar hebben zes TUI-vluchten die vanop de regionale luchthaven van Deurne naar Spanje vertrokken, een tussenstop moeten maken in Zaventem om bij te tanken. Dat komt omdat de startbaan voor zwaarbeladen vliegtuigen bij nat weer niet lang genoeg is om op te stijgen met een volle tank. In Zaventem is het startgewicht geen beperking omdat de startbaan veel langer is dan in Deurne.*

*Een absurde situatie: wanneer de startbaan in Deurne nat ligt, kunnen de TUI-vluchten dus niet met een volle lading - passagiers + bagage + brandstof - opstijgen. Men moet dus gewicht besparen. Dan kiest men ervoor om gewicht te besparen door minder brandstof aan boord te nemen bij vertrek.*

Onze vragen:

*\* Hoeveel vliegtuigen hielden in 2022 een tankstop in Brussel die vertrokken vanop een Belgische regionale luchthaven - zijnde Oostende, Wevelgem, Deurne, Luik en Charleroi? Hoeveel extra CO2 veroorzaakten die tankstops?*

*\* Zijn onze regionale passagiersluchthavens eigenlijk wel nodig? Bent u voorstander van de verdere ontwikkeling van die regionale luchthavens?*

**40.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, de termijn was heel kort, maar ik heb toch een antwoord gekregen van skeyes, dat als volgt luidt.

Volgens de vluchtplangegevens maakten in 2022 acht commerciële vluchten vanuit regionale luchthavens een technische tussenlanding op Brussels Airport. Die technische stops kunnen om diverse redenen noodzakelijk zijn. Ze zijn niet beperkt tot bijtanken. Skeyes beschikt niet over gegevens inzake de CO<sub>2</sub>-uitstoot van die vluchten.

Dergelijke korte vluchten kunnen volgens mij niet. Hun aantal is niet groot, maar elke korte vlucht is er een te veel, met uitzondering van noodlandingen.

Ik zal uw tweede vraag over het nut van regionale passagiersluchthavens niet beantwoorden. Dat is een regionale bevoegdheid. Ik heb zeker een standpunt daarover, maar het is niet nuttig dat hier te geven.

**40.03** Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Er is niet op alles geantwoord, zeker niet op mijn vragen over de regionale luchthavens. Het is toch absurd dat een vlucht van Antwerpen naar Zaventem gaat om daar te tanken en dan verder vliegt naar Malaga. Vluchten over zulke korte afstanden zijn absurd, zeker als er zoveel subsidies aan de regionale luchthavens in Vlaanderen gegeven worden.

Ik hoop dus dat we nog meer zullen kunnen inzetten op treinen; dat zult u ongetwijfeld graag horen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Collega's, ik rond af met de woorden van onze oud-Kamervoorzitter Herman De Croo dat de agenda uitgeput is, maar de voorzitter niet, en de minister blijktbaar ook niet.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.41 uur.*

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