

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

du

MERCREDI 18 OCTOBRE 2023

Matin

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 18 OKTOBER 2023

Voormiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 10 h 18 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 10.18 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.

[01] Débat d'actualité sur les tarifs de la SNCB et questions jointes de

- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La hausse des tarifs de la SNCB" (55037805C)
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence des prix de l'énergie sur les tarifs de la SNCB" (55039016C)
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réforme des tarifs de la SNCB pour les jeunes et les personnes âgées" (55039020C)
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le changement de tarif ferroviaire pour les tickets seniors et jeunes" (55038348C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Votre proposition de rendre gratuits les voyages en trains pour les jeunes de moins de 26 ans" (55038598C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les billets de train gratuits à la SNCB" (55038862C)
- Marie-Christine Marghem à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gratuité du train" (55038835C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tarifs de la SNCB" (55039469C)
- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La proposition de rendre le train gratuit jusqu'à 26 ans" (55039481C)

[01] Actualiteitsdebat over de NMBS-tarieven en toegevoegde vragen van

- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stijging van de NMBS-tarieven" (55037805C)
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de energieprijzen op de tarieven van de NMBS" (55039016C)
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hervorming van de NMBS-tarieven voor jongeren en senioren" (55039020C)
- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tariefwijziging voor de treintickets voor senioren en jongeren" (55038348C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Uw voorstel om reizen met de trein gratis te maken voor jongeren onder de 26 jaar" (55038598C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gratis treintickets bij de NMBS" (55038862C)
- Marie-Christine Marghem aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gratis reizen met de trein" (55038835C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-tarieven" (55039469C)
- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het voorstel om reizen met de trein gratis te maken tot de leeftijd van 26 jaar" (55039481C)

Le **président**: Nous excusons notre collègue, Mme Bonaventure, qui est toujours en repos de maternité.

[01.01] Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, nous l'évoquons régulièrement en commission: la SNCB prévoit de modifier son offre tarifaire à l'attention des personnes âgées et des jeunes. Le billet forfaitaire fixe de 7,8 euros/aller-retour pour les personnes âgées et de 7,1 euros/trajet pour les jeunes serait remplacé, pour ces deux catégories, par une réduction de 40 % sur les billets standard.

Face au risque de voir le coût des billets fortement augmenter en fonction de la distance du trajet, vous vous êtes montré rassurant quant à l'impact de cette réforme tarifaire, indiquant que la réduction de 40 % s'accompagnerait de dispositions additionnelles. Cependant, il n'en reste pas moins que plusieurs organisations – syndicales notamment – ont exprimé leurs craintes de voir cette mesure entraîner une baisse de l'accessibilité du train des deux catégories concernées.

Monsieur le ministre, dès lors, des avancées ont-elles été réalisées depuis l'annonce des modifications tarifaires concernant les seniors et les jeunes? Le 15 février de cette année, vous indiquiez que la nouvelle grille tarifaire entrerait en vigueur 26 mois après la signature du contrat de service publique. S'agit-il ici de l'ensemble de la grille tarifaire, ou seulement des offres destinées aux personnes âgées et aux jeunes? Vous ajoutiez: "Des réductions importantes et cumulatives seront prévues pour les moins de 26 ans, les seniors, durant les heures creuses, et les petits groupes. Les aînés bénéficieront de davantage de réductions qu'actuellement." De plus, "un tarif maximum s'appliquera pour les longues

distances". Pouvez-vous nous fournir des informations complémentaires quant à ces dispositions additionnelles? Dans quelle mesure celles-ci seraient-elles effectivement plus avantageuses? Des avancées sont-elles à signaler au sujet de l'accessibilité des réductions de la SNCB pour les étudiants du supérieur âgés de plus de 26 ans, ce qui représente une large catégorie des voyageurs? Cette question a-t-elle été abordée avec vos collègues régionaux?

01.02 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, nous évoquons donc aujourd'hui un débat assez général sur le coût des transports et les tarifs de la SNCB. Cela va de l'annonce d'augmentations de tarifs, qui nous ont un peu alarmées pendant l'été, à votre proposition de gratuité tarifaire ciblée, qui était évidemment un élément du débat plus positif.

Ma question, lorsqu'elle a été posée, était antérieure à votre annonce et se focalisait principalement sur les tarifs des billets de train à la fois pour les plus jeunes et pour les aînés. Actuellement, on voyage, lorsqu'on est jeune ou senior, en se voyant appliquer un tarif forfaitaire. Vous envisagez le remplacement de ce système par une réduction de 40 % sur le billet dit normal, dont le prix varierait en fonction du nombre de kilomètres parcourus. Cela a évidemment une influence d'autant plus grande et négative que l'on doit parcourir un trajet important, par exemple lorsqu'on habite Arlon et que l'on doit se rendre à Bruxelles. Cela a plus d'influence que si l'on habite Ottignies ou Hal, évidemment.

J'ai été surpris par cette annonce qui a été faite durant l'été, puisque, dans le cadre d'une autre question parlementaire bien antérieure à celle-là, vous m'aviez déjà rassuré quant au fait qu'un prix maximum serait, de toute façon, instauré pour les longs déplacements. Vous aviez rappelé votre volonté de maintenir une offre de train attractive pour les publics jeunes et seniors. Entre ces discours rassurants et alarmistes, monsieur le ministre, j'aurais donc souhaité quelques précisions.

Confirmez-vous les nouveaux calculs de tarifs pour les jeunes et pour les aînés, tels qu'avancés par la SNCB? Des estimations fiables de calcul des futurs prix des billets sont-elles déjà disponibles? Que répondez-vous aux préoccupations des zones éloignées qui souhaitent s'assurer de garder un service de trains abordable? À partir de quand peut-on espérer l'application de ce nouveau tarif? Concernant le plafond de prix qui sera instauré pour les longs déplacements, comment ces derniers seront-ils définis et quel sera le prix maximum défini?

Le président: Je rends la parole à Mme Zanchetta qui n'a pas compris que je lui proposais de poser ses deux questions dans la foulée. Vous avez donc une deuxième question sur l'incidence des prix de l'énergie sur les tarifs.

01.03 Laurence Zanchetta (PS): *Monsieur le président, monsieur le ministre, nous le savons, les tarifs de la SNCB ont connu une hausse importante en début d'année: + 8,73 % pour les tarifs standards, + 9,73 % pour les abonnements. L'une des raisons principales de cette hausse est à trouver dans l'augmentation des factures d'énergie de la SNCB. Voici un an, en septembre 2022, l'entreprise ferroviaire prévoyait une facture annuelle d'électricité de 223 millions d'euros pour l'année 2022, 432 millions sur l'année 2023. De telles prévisions ont motivé l'augmentation des tarifs de près de 10 % décidée fin octobre 2022.*

Or, nous constatons qu'après avoir connu un pic aux mois d'octobre et de décembre 2022, les prix de l'énergie ont fortement baissé à partir de décembre, pour atteindre durant les neuf premiers mois de 2023 des montants bien inférieurs à ceux de l'année précédente. Si une nouvelle augmentation des prix cet hiver n'est pas à exclure, il n'en reste pas moins que la facture d'électricité de la SNCB en 2023 devrait être moindre que prévu.

Le prix élevé de l'électricité ayant été évoqué pour justifier la hausse des tarifs, il est donc raisonnable de se demander si cette hausse est encore pleinement justifiée.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous indiquer le montant des coûts énergétiques de la SNCB sur l'année 2022, ainsi que sur les neuf premiers mois de l'année 2023?

Les tarifs de la SNCB peuvent être revus deux fois par an, suivant un calcul lié à l'indice santé. Le scénario d'une nouvelle adaptation des tarifs, prenant compte des prix actuels de l'énergie, a-t-il fait l'objet d'une analyse? Le cas échéant, pouvez-vous nous en informer?

Compte tenu de la baisse du coût de l'électricité, envisagez-vous de demander à la SNCB de revoir la hausse de ses tarifs de 10 % décidée voici une année?

Je vous remercie par avance de vos réponses.

01.04 Josy Arens (Les Engagés): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous avez récemment déclaré dans la presse que vous défendiez la gratuité des voyages en train pour les jeunes de moins de 26 ans. Et pour les plus de 70 ans... Non, malheureusement, vous n'avez pas dit cela! Mais cela viendra.

Depuis le début de la législature, combien de questions vous ont-elles été posées dans cette commission sur la politique tarifaire de la SNCB? Dans combien de réponses à ces questions avez-vous déclaré votre souhait de rendre gratuit le transport en train pour les jeunes ou soutenu les propositions en ce sens?

Quelles mesures avez-vous prises depuis le début de votre mandat pour réaliser ce projet?

Dans le contrat de service public que vous avez conclu avec la SNCB, l'article 29 définit la gratuité et la réduction en seconde classe pour les enfants et les jeunes. Pouvez-vous indiquer quel article permettrait de mettre en place votre proposition de gratuité complémentaire?

La SNCB a construit sa nouvelle politique tarifaire sur ce contrat qu'elle a signé avec vous. Aucune gratuité des transports pour les jeunes n'y figure. Quand vous êtes-vous opposé à la politique tarifaire que la SNCB est venue présenter ici même en commission le 24 mai dernier?

Si vous disposiez de 200 millions d'euros à injecter dans la SNCB, la gratuité des voyages pour les moins de 26 ans serait donc votre priorité. Pas le confort en gare? Pas l'amélioration de la ponctualité? Pas le maintien des contacts humains en gare pourtant très importants aussi?

Je précise que, ces dernières semaines, j'ai eu de nombreuses réactions. Quand les étudiants quittent les universités pour retourner dans le Sud, dans leur région d'origine, ces trains sont tellement bondés que les voyageurs ne s'y retrouvent plus et n'acceptent plus ces conditions de transport. J'ai été surpris d'avoir autant de réclamations ces dernières semaines.

Monsieur le ministre, votre déclaration semble rester au stade de déclaration sans aucune possibilité de concrétisation sous votre mandature et sous ce contrat de gestion. Or, il convient d'être prudent quand on fait des déclarations car c'est la confiance aux politiques qui est mise en péril. Pouvez-vous aussi nous communiquer l'avis des syndicats et du comité des voyageurs au sujet de cette mesure de gratuité supplémentaire.

01.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ook ik was verbaasd over de aankondiging om de trein gratis te maken voor jongeren onder de 26 jaar en over de suggestie om de maatregel te financieren door het fiscaal voordeel op bedrijfswagens te schrappen.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot dat project?

Hebt u dat idee al ter bespreking voorgelegd aan uw partners in de regering? Zo ja, wat waren hun reacties?

Wat zou de budgettaire impact van die maatregel zijn?

Welke mobiliteitsalternatieven en/of financiële compensaties zou u of de regering aanbieden voor de gebruikers van een bedrijfswagen indien er aan hun fiscaal voordeel geraakt wordt?

De **voorzitter**: Mevrouw Marghem is momenteel nog niet aanwezig.

01.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de prijs van treintickets is gestegen met gemiddeld 10 %. Dat is een serieuze stijging. Anderzijds zien wij een recordaantal afgeschafte treinen

en vertragingen. U zegt steeds dat u van de trein de ruggengraat van de mobiliteit wilt maken. Dat is een goede doelstelling, maar wij stellen in de praktijk vast dat u daarin helemaal niet slaagt. Er heerst heel veel frustratie bij reizigers en personeel.

U belooft gratis tickets voor jongeren en om de btw op treintickets te schrappen. Komt daarvan nog iets in huis?

U was tevreden dat in de beheersovereenkomst tussen de Staat en de NMBS het mechanisme werd opgenomen waarbij de ticketprijzen mogen stijgen indien de vertragingen beperkt worden. Wordt in dat mechanisme ook rekening gehouden met de afgeschafte treinen? Zal de NMBS volgens u haar doelstellingen halen? Zal de NMBS bijgevolg haar prijzen verder mogen optrekken?

In de maand juli kwam amper 43 % van de treinen met minder dan 1 minuut vertraging aan. Hoe valt dat slechte cijfer specifiek voor de maand juli te verklaren?

01.07 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, vous avez donc évoqué cette proposition de rendre le train gratuit pour les usagers de moins de 26 ans afin de renforcer leur attractivité. J'ai quelques réserves sur ce projet – non pas qu'il ne faille pas permettre aux jeunes d'être davantage attirés par le train – parce que les attentes des usagers, jeunes et navetteurs inclus, sont tout d'abord situées en termes d'offre de trains, de fréquence, de ponctualité, de confort, voire simplement d'accessibilité physique au niveau des quais – je pense évidemment aux PMR.

Une politique du tout à la gratuité a un coût – pas moins de 200 millions d'euros de perte de recettes – puisque rien n'est jamais réellement gratuit eu égard à la dette globale de la SNCB. En outre, cela ne paraît pas directement corrélé à une augmentation du nombre de passagers, car c'est bien la diminution de l'usage de la voiture au profit du train que l'on vise en déplaçant la part modale au profit du train. Vous parlez d'un financement de ce projet par la réduction de l'avantage pour les employeurs sur les voitures de société; cela ne me paraît pas idiot en soi mais je crois que, politiquement, au sein de la Vivaldi, cela me paraît à tout le moins un vœu pieux.

Mes questions sont simples: cette proposition sera-t-elle proposée auprès des organes de la SNCB ou s'agit-il d'un simple coup de communication? Quelles sont les justifications liées à cette proposition à ce stade relativement avancé de la législature, dès lors plus très éloignée des échéances électorales – mais je suppose que ceci est un hasard?

01.08 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik sluit mij graag aan bij de andere sprekers. De verkiezingen komen eraan en dan worden de ballonnetjes nog sneller dan gewoonlijk opgelaten. De drang naar profilering neemt toe en bij de Franstalige partijen betekent dat gewoonlijk beloven om nog meer geld uit te geven. In dit geval ging het erom iedereen onder de 26 jaar gratis met de trein te laten rijden.

We zijn de bestuursperiode begonnen met gratis treintickets en daar u wilt ook mee eindigen. Uw voorstel was om dat te financieren door de afbouw van de fiscale aftrekbaarheid van bedrijfswagens. Dat voorstel heeft het in het kader van de begrotingsbesprekingen niet gehaald.

Houdt u alsnog vast aan dat voorstel voor gratis treintickets? Indien ja, hoe wilt u dat dan financieren?

01.09 Georges Gilkinet, ministre: Chers collègues, mon ambition est de faire du train la colonne vertébrale de la mobilité belge. Pour ce faire, le rail doit être à toutes et à tous.

Cela passe par une série d'actions. Je pense au réinvestissement dans le réseau et le matériel roulant. Nous l'avons inscrit pour dix ans dans les contrats de la SNCB et d'Infrabel ainsi que dans leurs plans pluriannuels d'investissement, ce qui vise à rendre le service des trains plus robuste et plus accessible. Nous y travaillons au quotidien.

Cela passe aussi par des évolutions tarifaires dont la prochaine est inscrite dans le contrat de service public signé avec la SNCB, le 23 décembre dernier. Il vise à la fois une grande simplification et une plus grande accessibilité. Ainsi, les nouveaux tarifs qui entreront en vigueur dans les 26 mois de la signature du contrat (soit sans doute en 2025) prévoient de fortes réductions pour les jeunes, les seniors, les allocataires sociaux en ce compris sur les courtes distances – les formules pass sont

forfaitaires – mais aussi pour les petits groupes durant les heures creuses avec des réductions pouvant se cumuler.

L'objectif est de simplifier l'offre, de la rendre plus accessible aux jeunes et aux seniors, quelle que soit la composition familiale – pour les jeunes et contrairement à la situation actuelle –, quel que soit le type de voyage ou le moment de la journée, avec un choix fait pour attirer davantage de voyageurs en heures creuses par des réductions qui seront totalement neuves.

Les jeunes et les seniors voyageront toujours à un tarif préférentiel et n'auront plus à se poser la question de savoir s'il est préférable d'acheter un ticket standard ou forfaitaire. Les seniors ne devront plus partir après 09 h 00 pour bénéficier d'une réduction, demande légitime souvent revendiquée.

En outre, et c'est très important, je le répète ici, la SNCB fixera au moment de la réforme un tarif forfaitaire maximal pour les plus longues distances – ce qui constitue l'une des clefs de cette réforme ambitieuse. Cette décision n'a pas encore été prise par son conseil d'administration, mais il va sans dire que j'y serai très attentif, parce qu'il s'agit d'une des clefs de la réussite de cette réforme. C'est aussi ce que nous signalent les associations qui nous interpellent.

Cette nouvelle structure tarifaire traduit la volonté du gouvernement, inscrite dans le contrat de service public conclu à mon initiative entre l'État belge et la SNCB en décembre 2022. Il a été demandé à la SNCB de faire évoluer sa gamme de produits et de mener une politique tarifaire visant à augmenter l'attrait pour le train et à relever de 30 % le nombre de voyageurs d'ici 2032.

Ter herinnering, in het contract is bepaald dat de nieuwe tariefstructuur binnen 26 maanden na ondertekening van het openbaredienstcontract in werking zal treden. Die termijn is nodig wegens de noodzakelijke voorbereidende werkzaamheden in verband met de door de NMBS gebruikte software. Kortom, ik heb de principes uiteengezet van een *work in progress*.

Zoals ik eerder al gezegd heb, zullen de reizigers winnaars zijn van het nieuwe tariefbeleid, vooral jongeren en senioren. We zijn bezig met een tariefhervorming zoals we er in lange tijd geen hebben gezien. Het nieuwe tariefsysteem is gestoeld op een nieuwe logica. Dat wordt wennen in het begin, maar iedereen zal begrijpen dat het nieuwe systeem eerlijker en eenvoudiger is.

En ce qui concerne les coûts énergétiques, madame Zanchetta, la SNCB m'informe qu'en 2022, ils s'élevaient à près de 200 millions d'euros, soit un doublement de la facture énergétique. Cette année, la SNCB continue malheureusement à enregistrer une hausse de ces coûts.

Le nouveau contrat de service public prévoit une indexation automatique des tarifs – comme cela existait précédemment –, au maximum deux fois par an, selon un mécanisme précis qui tient compte de l'évolution de l'indice à la consommation. Je tiens à rappeler que le gouvernement est intervenu à plusieurs reprises ces dernières années, à mon initiative, pour compenser les effets financiers du covid, des inondations ou de la crise de l'énergie – dont la SNCB est une grande consommatrice –, mais aussi pour éviter des augmentations anticipées des tarifs.

Si les prix de l'énergie ont heureusement baissé, ils restent plus élevés qu'avant la crise. L'inflation est également toujours supérieure à 4 %; cela pèse sur les coûts de la SNCB, notamment sur le plan du personnel, dès lors que l'indexation automatique du salaire des travailleurs est également garantie – ce que, je l'espère, tout le monde soutiendra avec moi.

S'agissant des questions sur la potentielle gratuité future accordée aux jeunes de moins de 26 ans, je suis convaincu que c'est la direction dans laquelle il faut s'engager sous la prochaine législature, en complément des initiatives déjà prises, à savoir le renforcement de la robustesse du service et la réforme tarifaire que je viens de rappeler. Il faut travailler à l'image de ce qu'ont entrepris les TEC en Wallonie et la STIB à Bruxelles, complémentaires aux réformes tarifaires déjà prévues. C'est dans cette même logique que je défends la baisse de la TVA à 0 % sur les billets de train. Il s'agit de lancer des signaux supplémentaires et d'encourager les Belges à utiliser toujours davantage le train et les autres transports en commun. Non seulement il s'agit d'un soutien aux jeunes qui, pour la plupart, à cette époque de leur vie, ont bien besoin de leurs ailes pour voler, mais également d'un moyen pour qu'ils acquièrent les bons réflexes de mobilité lorsqu'ils formeront les choix fondamentaux pour leur vie future.

Depuis le début de la législature, nous avons remis le train sur les rails avec des investissements programmés pour renouveler le matériel roulant et renforcer l'infrastructure – elle en a bien besoin –, et mettre en place des formules tarifaires plus attractives pour tous les publics, notamment les jeunes et les aînés avec ces réductions sans condition. C'est un autre élément qui nous permettra d'attirer davantage les voyageurs vers le train. C'est un enjeu pour la prochaine législature et j'espère trouver des partenaires en ce sens.

Madame Zanchetta, en ce qui concerne les abonnements pour les étudiants de plus de 26 ans, la possibilité est ouverte dans le contrat de service public avec une condition, celle de s'aligner sur les Régions et ce qu'il s'y passerait dans les autres transports publics. Un groupe de travail a été mis en place à mon initiative avec mes collègues régionaux pour continuer à étudier cette hypothèse, et ce, y compris en dialogue avec les recteurs des universités qui nous ont écrit pour mesurer l'impact financier de la mesure. J'espère que nous aboutirons à une décision positive qui entrerait en vigueur à partir de la prochaine rentrée académique.

Monsieur Arens, les trains bondés, qu'utilisent aussi mes enfants le vendredi soir pour rentrer de Bruxelles ou de Louvain-la-Neuve ou le dimanche soir pour y retourner, sont aussi une de mes préoccupations à laquelle il pourra être répondu de manière structurelle positivement lorsque les nouveaux trains M7 – en commande et qui arrivent peu à peu – seront mis en circulation.

Trois cents nouveaux trains M7 doivent être livrés dans les prochains mois. Dès lors, nous pourrions augmenter les capacités et répondre structurellement à ce qui est un souci dont je suis au fait pour avoir rencontré les étudiants concernés en gare d'Arlon et de Libramont, ou pour être personnellement concerné pour ce qui concerne les voyageurs qui montent en gare de Ciney.

Je reste déterminé et je travaille avec la plus grande des énergies à rendre notre réseau plus attractif, l'attractivité étant le meilleur moyen de garantir la liberté de mobilité de chaque citoyen sur le long terme. Il faut une mobilité plus simple, plus accessible, plus efficace, plus sûre et moins polluante pour chacun. C'est dans ce sens que nous continuerons à travailler.

01.10 Laurence Zanchetta (PS): Merci, monsieur le ministre, pour ces réponses que j'imaginai un tout petit peu plus concrètes mais j'ai bien en tête que cette nouvelle politique et sa mise en œuvre prennent du temps. Il est clair que ce n'est pas sur quelques mois ou quelques années que tout évoluera. En tout cas, pour nous, la question des tarifs reste essentielle, notamment pour les catégories évoquées comme les seniors et les plus jeunes, à l'instar de ce qui se fait en Wallonie et à Bruxelles dans les transports en commun.

Je retiens de votre intervention et de vos réponses que les mots simplification, accessibilité et durabilité reviennent. Cela me paraît primordial et c'est ce que nous devons viser sur le long terme.

01.11 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Je remercie monsieur le ministre pour sa réponse. Je n'ai peut-être pas entendu exactement la même chose que ma collègue, car, au contraire, moi j'ai cru entendre quelque chose de très concret dans votre réponse, à savoir que vous avez négocié avec la SNCB un plan pluriannuel dans lequel doit entrer en vigueur une modification d'ampleur de ses tarifs, qui va dans le sens d'une politique tarifaire à la fois plus simple et plus accessible.

Lorsque je parle de concret, vous nous avez précisé que ces nouveautés tarifaires entrent en vigueur en 2025. Au rayon des bonnes nouvelles: premièrement, une forte réduction en faveur des seniors, des jeunes et des personnes en difficulté telles que BIM notamment; deuxièmement – et c'est important, monsieur Arens ne me contredira pas – la réduction de la limitation des offres d'horaire, c'est-à-dire que les seniors qui bénéficient d'un horaire favorable pourront prendre le train avant 9 h du matin; troisièmement, vous avez inclus l'obligation d'un tarif maximum pour les longues distances. Il y a donc trois balises qui me semblent extrêmement positives. La balle est, dès lors, dans le camp de la SNCB pour parvenir à atteindre cet objectif avant 2025, puisque c'est votre but. Un autre signal positif, mais qui est dans votre camp et non dans celui de la SNCB, est d'arriver à imposer ou à proposer une TVA à 0 % pour les tickets de train, ce qui sera assurément un soutien supplémentaire à cette politique tarifaire.

Au rayon des bonnes nouvelles hors politique tarifaire, je retiens votre annonce de l'arrivée, que j'espère imminente, des M7. En effet, au-delà de la politique tarifaire, cela va effectivement renforcer très fort l'attractivité de la SNCB. Cela améliorera le nombre de trains disponibles et le confort. J'espère que cela améliorera aussi la ponctualité de tous les trains.

Par contre, je retiens ceci de la question que vous a posée Mme Zanchetta et de votre réponse. Il existe des difficultés au niveau des coûts énergétiques actuels. Ceux-ci sont une contrainte supplémentaire lorsque l'on tente d'arriver à améliorer l'offre tarifaire. Mais nous y reviendrons ultérieurement.

Le **président**: J'ai le sentiment que tous les collègues entendent la même réponse, mais en font des analyses ou des interprétations différentes. Nous allons à présent écouter l'interprétation de notre collègue M. Arens.

01.12 Josy Arens (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je n'ai bien entendu aucun doute sur votre détermination à faire du rail la colonne vertébrale des transports dans ce pays. Je vous signale toutefois que cette colonne vertébrale a une maladie rhumatismale qu'il faut soigner le plus vite possible. C'est important car, si vous avez des douleurs rhumatismales à la colonne vertébrale, vous ne vous sentez pas bien et vous ne travaillez pas bien. C'est clair et net.

Vous avez effectivement parlé des 200 millions d'euros destinés à la gratuité pour les jeunes. Mais, si j'ai bien compris, – parfois j'entends moins bien et mets toujours l'oreillette, même en français, pour être certain de bien comprendre. – c'est le prochain gouvernement qui doit concrétiser cette mesure-là. Vous, dans le prochain gouvernement. Moi? Je suis trop vieux! Sinon, bien sûr, je l'aurais fait. Mais, de grâce, cela ne doit pas se faire au détriment de ce qui est important pour rendre le rail attractif. Je suis d'ailleurs heureux que vous m'ayez bien entendu sur la problématique de l'arrivée et du retour des étudiants. À la suite de toutes ces réclamations, j'ai moi-même été dans un train dernièrement pour me rendre compte des conditions de voyage et il est effectivement quasiment inacceptable de demander aux jeunes et moins jeunes de voyager dans de telles conditions. Nos trains sont super bondés.

Pourriez-vous par ailleurs nous communiquer un délai plus précis pour l'arrivée des voitures M7? C'est une annonce importante. Arriveront-elles dans quelques mois ou sous la prochaine législature, comme il ne nous reste plus que sept à huit mois? Vous dites que cela interviendra encore sous cette législature.

Puisqu'on a parlé de longues distances, j'espère bien qu'on retrouvera ces trains-là sur les longues distances également, car on ne cesse de me dire que c'est le matériel le plus obsolète qui circule sur nos voies en province de Luxembourg. Dernièrement encore, entre le Grand-Duché de Luxembourg et la Belgique, nous avons vécu pas mal de problèmes.

01.13 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw zeer uitgebreide antwoord. De vraagstelling ging ook erg breed, dus is het ook logisch dat hierop een lang antwoord kwam.

Ik heb u ook weer een aantal aankondigingen horen doen die, net zoals het geld dat beloofd was, naar de volgende legislatuur zullen gaan. Wat mijn vraag in verband met de gratis treintickets voor jongeren onder de 26 jaar betreft, zegt u dat dit ook werk zal zijn voor een volgende legislatuur. Daaruit begrijp ik dus dat er onder deze legislatuur niets van in huis zal komen. Ik beschouw dit dan ook als een zoveelste ballonnetje dat is opgelaten dat concreet tot niets zal leiden.

01.14 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, eigenlijk wilde ik in de inleiding al zeggen dat we blij zijn dat u hier eindelijk bent. We hebben immers lang moeten wachten vooraleer u tot hier bent gekomen. Uw vorige komst dateert al van voor de zomervakantie.

Ik moet zeggen dat u vaak niet antwoordt. Eigenlijk wordt u bedankt om op vele vragen niet te antwoorden. Op een groot deel van mijn vragen hebt u niet geantwoord, mijnheer de minister.

Over de btw-verlaging zegt u dat het niet voor nu is, maar waarschijnlijk voor de volgende regering. Vele van de dingen die ook de vorige sprekers aanhalen, gaan niet over nu en of ze nu nog geregeld moeten worden tijdens deze legislatuur. De mensen zijn misnoegd omdat ze eersteklasseprijzen

betalen voor slechts een derdeklasse-service. Dat is de realiteit vandaag, dat is hoe de mensen het vandaag aanvoelen.

Ten tweede zullen wij elke stap die leidt tot een prijsverlaging zeker steunen. Wij vinden immers dat treinen een belangrijk aspect zijn in de ecologische omslag en willen steeds meer mensen op de trein. Maar daarvoor moeten de treinen natuurlijk ook rijden. Er zijn nog nooit zoveel vertragingen geweest als nu.

Als we jongeren op de treinen willen houden, zullen we ervoor moeten zorgen dat de infrastructuur in orde is en dat er voldoende middelen zijn. U weet dat wij bij de discussie over de beheersovereenkomst ook gezegd hebben dat er onvoldoende middelen zijn en dat er meer nodig zijn als we echt willen doen wat nodig is. Dat blijft nog steeds actueel.

U hebt niet geantwoord op het punt van de beheersovereenkomst. Kan de NMBS de ticketprijzen laten stijgen als er vertragingen zijn? Toen hadden we al de opmerking gemaakt dat er iets pervers is aan dat systeem. Als er minder treinen zijn en meer vertragingen, verhaalt de NMBS dit op de reizigers, die dan de prijsstijgingen moeten betalen. Dat blijft voor ons een groot punt van kritiek op de beheersovereenkomst

01.15 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. Au sujet de la gratuité, vous avez été relativement clair. C'est une idée lancée comme ça pour la prochaine législature et un signal envoyé à la population. C'est un signal très vivaldien finalement! On a de chouettes idées et on propose au suivant de les exécuter.

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

Le **président:** M. Rigot demande de transformer ses questions n° 55037469C et n° 55038768C en questions écrites.

02 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het weren van elektrische auto's uit ondergrondse parkeergarages" (55037692C)

02 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'interdiction des voitures électriques dans les garages souterrains" (55037692C)

02.01 Frank Troosters (VB): *Steeds meer krijgen eigenaars van elektrische wagens te horen dat hun wagen geweerd wordt uit ondergrondse parkeergarages. De reden: brandgevaar waarbij het doven van de batterij van de wagen ondergronds bemoeilijkt zou worden. (cfr. Gocar.be dd. 04/01/2022)*

Is de minister op de hoogte van de moeilijkheden voor het doven van een brandende autobatterij in een ondergrondse garage?

Denkt de minister aan concrete maatregelen waarbij het opladen van een elektrische auto in een ondergrondse garage enkel nog mogelijk zal zijn via een aangepaste elektrische installatie die voorzien is voor het opladen van een elektrische auto?

02.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, een brand van een elektrisch voertuig is inderdaad moeilijker onder controle te krijgen dan een brand van een voertuig met verbrandingsmotor, ongeacht of het voertuig zich in een ondergrondse parkeergarage bevindt of niet.

Tot op heden is er echter geen bewijs dat elektrische voertuigen verhoudingsgewijs meer getroffen worden door brand dan conventionele voertuigen. Bovendien evolueert de technologie en worden er voortdurend nieuwe soorten batterijen ontwikkeld. Een van de nieuwe technologieën die worden getest is het beperken van de versnelde opwarming van batterijen en het verbeteren van hun brandgedrag. Hoewel er alle reden is om specifieke aandacht te besteden aan branden van elektrische auto's is er op dit moment geen reden om aan te nemen dat de frequentie of de gevolgen aanzienlijk verschillen van die van conventionele autobranden.

Wat betreft de maatregelen die meer in het algemeen moeten worden genomen in geval van een brand van een elektrische auto, kunnen de regels voor goede praktijken, zoals die door Fireforum zijn

uitgevaardigd, al worden toegepast. Voor meer informatie over dit onderwerp nodig ik u uit om contact op te nemen met mijn collega van Binnenlandse Zaken, minister Verlinden, die verantwoordelijk is voor de brandweer en de veiligheid van ondergrondse parkeergarages.

Het lijkt mij vanzelfsprekend dat het opladen van elektrische auto's in de publieke ruimte enkel via specifieke oplaadpunten kan gebeuren, maar dat is meer een bevoegdheid van mijn gewestelijke collega's die verantwoordelijk zijn voor een dergelijke infrastructuur.

02.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. U had het over de frequentie en de gevolgen. Van de frequentie zal ik niet beweren dat die hoger ligt bij elektrische wagens, maar de gevolgen van een brand, en zeker in een ondergrondse garage, kunnen heel groot zijn, veel groter dan bij conventionele wagens, en dit vanwege het feit dat elektrische wagens moeilijk te blussen zijn en moeilijk te evacueren zijn uit een ondergrondse garage. Daarom is het in verschillende appartementen en locaties verboden om elektrische wagens op te laden in ondergrondse ingesloten garages.

U verwijst mij door naar de minister van Binnenlandse Zaken, die daar inderdaad voor bevoegd is, maar er moet zeker overleg worden gepleegd met de veiligheidsdiensten en de brandweer. Zij kunnen u haarfijn uitleggen wat de bijkomende gevolgen en moeilijkheden zijn als het gaat om een elektrische wagen in een gesloten garage. Ik wil u dus vragen om voldoende aandacht te hebben voor dat aspect, want de gevolgen kunnen heel groot zijn.

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

03 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werking van de dienst Learning & Development van de NMBS" (55037693C)

03 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le fonctionnement du service Learning & Development de la SNCB" (55037693C)

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

Sinds de opmerkingen die het Comité P in haar rapport uit 2018 over de werking van de veiligheidsdienst van de NMBS maakte inzake het beter afstemmen van de interne opleidingen op de noden op het terrein heeft de NMBS een dienst Learning & Development (L&D) opgericht. Deze dienst heeft als taak de kwaliteit van de aanwervingen, de interne opleidingen en de coaching op het terrein te verbeteren.

Hoe is deze dienst samengesteld? Hoeveel VTE zijn er actief? Welke expertise werd er in deze dienst ondergebracht? Welke expertise ontbreekt eventueel nog?

Welke concrete maatregelen en/of initiatieven heeft de dienst L&D reeds gerealiseerd sinds haar oprichting?

Op welke wijze wordt de effectiviteit van de initiatieven van L&D gemeten op het terrein?

Welk budgetten werden er de voorbije jaren specifiek gespendeerd aan de dienst L&D?

Op welke wijze tracht de dienst L&D het gebrek aan specifieke praktijkkennis op het terrein die vastgesteld wordt bij externe leidingen te compenseren?

03.02 Minister Georges Gilkinet: De dienst Learning & Development telt zeven medewerkers en wordt georganiseerd in twee pools. De eerste pool omvat de Securailagenten die op het terrein werken en wordt gecoördineerd door een medewerker met twintig jaar ervaring in dat domein. De tweede pool omvat het Security Operations Center en wordt gecoördineerd door iemand die ook meer dan twintig jaar anciënniteit heeft.

Een continu verbeterings- en evaluatieproces garandeert de kwaliteit van de opleidingen en de opleiders. In de eerste plaats staat L&D in voor de opleidingsmodules uit het opleidingsplan. Daarnaast geven de instructeurs op maat gesneden coaching-on-the-jobsessies voor nieuwe richtlijnen of instructies. Zij coachen ook nieuwe werknemers. Tot slot staat L&D in voor de informatiesessies in de

scholen en op de jobbeurzen en voor de gesprekken door de aanwervingsjury's.

Sinds 2018 zijn er bijna vijftig processen en daarna ook werkinstructies opgesteld en ter beschikking gesteld van het Securailpersoneel. Elk proces is gebaseerd op concrete, reële situaties. In combinatie met de wettelijke vereisten vormt dat dus de grond voor de processen en instructies. Jaarlijks worden die minstens één keer bijgewerkt. De permanente evaluatie valt onder de verantwoordelijkheid van de teamleaders en instructeurs. Hun opmerkingen worden doorgegeven aan de nationale cel verantwoordelijk voor de coördinatie. De NMBS zal tijdens het periodieke overleg met het Comité P alle aanbevelingen overlopen en een stand van zaken meedelen.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Samengevoegde vragen van

- Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hst-verbinding met Brussels Airport" (55037733C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hoge snelheidstrein naar Brussels Airport" (55037906C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbindingen van en naar de nationale luchthaven van Zaventem" (55038048C)

04 Questions jointes de

- Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison TGV avec Brussels Airport" (55037733C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train à grande vitesse vers Brussels Airport" (55037906C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les liaisons ferroviaires desservant l'aéroport national de Zaventem" (55038048C)

04.01 Tim Vandenput (Open Vld): Mijnheer de minister, in het regeerakkoord van deze regering staat op pagina 66 het volgende te lezen: "We zetten specifiek ook in op hogesnelheidstreinverbindingen tussen Brussels Airport en de hst-knooppunten in onze buurlanden, om zo het aantal korteaftandsvluchten te verminderen." Dat staat letterlijk in het regeerakkoord.

De rechtstreekse hst-verbinding van Brussels Airport met knooppunten in onze buurlanden is hoognodig als alternatief voor de korteaftandsvluchten tussen onze hoofdstad en bijvoorbeeld Amsterdam en Parijs. Die korte vluchten vervangen door een hst-verbinding zal minder geluidsoverlast en minder CO₂- en stikstofuitstoot betekenen.

Europa wil bovendien dat alle grote luchthavens via hst-lijnen zijn verbonden. Onze buurlanden maken de strategische keuze wel om overheid, spoorwegmaatschappijen, luchthavens en airlines samen te laten investeren in die verbindingen die de interconnectiviteit tussen spoor en lucht bevorderen.

Op 27 juni 2023 konden wij in *De Tijd* een artikel lezen met als titel "Het is voor de Eurostar niet efficiënt om naar Brussels Airport te rijden". In dat artikel stelt de CEO van Eurostar het volgende: "De reden van ons bestaan is het verbinden van grote steden met hogesnelheidslijnen."

Mijnheer de minister, in datzelfde artikel wordt u ook vermeld. U zou een jaar geleden al verklaard hebben dat Brussels Airport aan de verkeerde kant van Brussel ligt, verwijzend naar het feit dat treinen van Brussel-Zuid naar Amsterdam of Parijs een omweg zouden moeten maken als ze via Zaventem willen rijden. Nochtans is dat technisch perfect mogelijk en moet ook niet elke hst langs Brussels Airport passeren.

Mijnheer de minister, in dat kader heb ik enkele vragen.

Ten eerste, bent u ervan overtuigd dat een rechtstreekse hst-verbinding van de luchthaven met knooppunten in de buurlanden, zijnde dus de hst-stations in de luchthavens van Parijs, Frankfurt en

Amsterdam, het alternatief is om kortereafstandsvluchten te vervangen?

Ten tweede, hebt u binnen de regering al voorgesteld om de opbrengsten van de vliegtaks te gebruiken om een hst-verbinding op Brussels Airport mee te financieren, bijvoorbeeld in een beginfase?

Ten derde hebt u de vraag officieel gesteld aan Eurostar om een hst-verbinding met Brussels Airport in te richten?

Ten vierde, werkt u aan een strategie rond de interconnectiviteit van lucht- en spoorvervoer? Zijn er daarover al overlegmomenten geweest tussen uzelf, Eurostar, de aandeelhouders van de NMBS, Brussels Airport en Brussels Airlines?

Ten slotte, bent u van plan de belangrijke afspraak op pagina 66 van het regeerakkoord uit te voeren voor het einde van de legislatuur?

04.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, mijn collega heeft reeds een heel goed beeld geschetst. Een nationale luchthaven als Brussels Airport moet een rechtstreekse verbinding hebben met de hogesnelheidstrein. Dat staat ook in uw regeerakkoord. Hoe komt het dat dit niet vooruitgaat?

De luchthaven is een belangrijke economische pool. Voor ons is het belangrijk dat de kortereafstandsvluchten, binnen Europa vervangen kunnen worden door de trein. U, als groene minister, zou daar toch voor moeten zijn. Dit zou echt veel beter zijn voor het klimaat, in tegenstelling tot uw vliegtaks. U moet immers toegeven dat de vliegtaks niets oplevert voor het klimaat, maar alleen voor de staatskas. Vorige zomer waren er bijna 5 miljoen reizigers die opstegen of landden op Brussels Airport, maar geen enkele kwam er aan of vertrok met een hogesnelheidstrein. Nochtans was dat de ambitie van deze regering.

U zegt dat u voluntaristisch bent en optimistisch. Dit is de kans voor u om dat te bewijzen. Zorg ervoor dat Brussels Airport bereikbaar wordt door middel van een hst.

Welk deel van de opbrengst van de vliegtaks is al geïnvesteerd in nieuwe treinverbindingen?

Werd aan Eurostar de vraag gesteld om te bekijken of een hst-verbinding met de nationale luchthaven technisch mogelijk is op korte termijn?

Hebt u al concrete stappen gezet om die hst-verbinding tot stand te brengen? Zo ja, welke precies? Komt er dus effectief een lijn naar de luchthaven?

04.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, Eurostar heeft gemeld dat het niet van plan is om de luchthaven van Zaventem op te nemen in zijn aanbod. In het verleden toonde onze luchthaven zich nochtans voorstander van een betere verbinding naar andere grote Europese steden met een hogesnelheidstrein.

U hebt zelf al vaker de ambitie uitgesproken om kortereafstandsvluchten te vervangen door treinverbindingen. Daarom is er ook een extra belasting gekomen op de kortereafstandsvluchten. Als we de kortereafstandsvluchten willen afbouwen, is de ontsluiting van de luchthaven met een hogesnelheidsverbinding natuurlijk een noodzaak. Enkel dan is er immers een valabel alternatief voor overstapvluchten met een korte afstand. Als het hst-netwerk de luchthaven namelijk niet aandoet, is er geen enkel snel alternatief beschikbaar voor overstapvluchten en blijven mensen het vliegtuig nemen. Het effect van de vliegtaks zal dan enkel merkbaar zijn in de staatskas, maar niet in het vliegverkeer.

Ik had dan ook graag uw standpunt vernomen. Dat is voor Eurostar trouwens zeer relevant, want via de NMBS zijn wij ook minderheidsaandeelhouder in dat bedrijf.

04.04 Minister Georges Gilkinet: Beste collega's, ik ben er voorstander van om kortereafstandsvluchten te vervangen door efficiënte treinverbindingen tussen de belangrijkste Europese steden. Volgens mij is dat een van de manieren om te zorgen voor een structurele modal shift van luchtvervoer naar spoorvervoer. Het is ook de drijfveer van de wet die u hier inzake steun aan operatoren van nachttreinen hebt goedgekeurd.

Ik heb ook een verbod op kortereafstandsvluchten binnen België op tafel gelegd. De kwestie wordt momenteel besproken met de gewesten en ik hoop dat België hiervoor een leidende rol kan spelen in Europa en een voorbeeld kan stellen.

Internationale spoorverbindingen maken deel uit van het geliberaliseerde segment van de spoorwegmarkt. Ze vallen dus onder de commerciële activiteiten van privéspoorwegondernemingen. Hiermee moet rekening worden gehouden. De Eurostargroep is een private onderneming, hoewel sommige van haar aandeelhouders publieke ondernemingen zijn. De onderneming bepaalt zelf haar prioriteit. Er is goed nieuws, want na de covidcrisis werden nieuwe treinverbindingen aangekondigd of werden er operationeel.

Persoonlijk heb ik meermaals het management van Eurostar over het onderwerp ondervraagd. Moet ik u nog herinneren aan het antwoord van mevrouw Cazenave, de CEO van Eurostar? Ze verklaarde in *De Tijd*: "Het is voor Eurostar niet efficiënt om naar Brussels Airport te rijden. De reden van ons bestaan is het verbinden van grote steden met hogesnelheidslijnen. We gaan niet over een klassiek spoor rijden met onze hogesnelheidstreinen. We zouden de frequentie van treinen tussen grote steden als Parijs, Brussel, Amsterdam, Londen en Keulen moeten verlagen om naar Brussels Airport te gaan. Dat zou niet efficiënt zijn en het is niet dat er geen alternatief is: de luchthaven ligt niet ver van Brussel en er zijn veel treinen tussen de luchthaven en Brussel-Zuid."

Voorts nemen sommige luchtvaartmaatschappijen initiatieven ten gunste van treinverbindingen als vervanging voor vluchten op korte afstand, met gecombineerd ticket voor bepaalde bestemmingen. Dat is een interessante aanpak die we moeten steunen binnen de grenzen van mijn bevoegdheid als federaal minister van Mobiliteit. Internationale treinen en hogesnelheidstreinen maken geen deel uit van het openbaredienstcontract van de NMBS. Ik heb echter het initiatief genomen om de betrokken maatschappijen officieel te ondervragen over hun interesse in het aanbieden van rechtstreekse treinen naar onze nationale luchthaven, zodat de situatie kan worden geobjectiveerd en we de te activeren hefboomen kunnen identificeren om de spoorconnectiviteit van de luchthaven te verbeteren.

Ik blijf er echter van overtuigd dat we de intra-Belgische verbindingen met de luchthaven kunnen verbeteren en dat komt ten goede aan de vele werknemers en de Belgische reizigers. We werken hieraan met de NMBS, als onderdeel van het nieuwe openbaredienstcontract.

De aanmoediging van modaliteitsverschuiving van kortereafstandsvluchten naar het spoor blijft een centrale doelstelling in mijn werk met Europese partners. Ik leg bewust de nadruk op Europees, omdat alleen een Europese aanpak tegen de kortereafstandsvluchten en ten gunste van de internationale treinen en voor reizigers gemakkelijke boekingsystemen, ons in staat zal stellen om vooruitgang te boeken. Het Belgisch voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie in de eerste helft van 2024 zal daartoe een kans bieden.

En ce qui concerne votre question sur la contribution à l'embarquement et son affectation à un meilleur service ferroviaire, je trouve que c'est une piste tout à fait intéressante. Vous savez qu'on a mis en place le système de contribution à l'embarquement. Il est complètement neuf. On l'a mis en place, ce qui n'est pas secret, dans le cadre d'un mini *tax shift* qui visait à augmenter le salaire net des travailleurs aux plus bas revenus. Je pense que dans son développement futur, cette contribution à l'embarquement qui va générer des recettes structurelles pour l'État belge doit servir à améliorer la connexion ferroviaire de nos aéroports. C'est une évidence. C'est aussi une piste qui était sur la table du dernier conclave et qui n'a malheureusement pas pu aboutir. D'autres éléments ont pu aboutir mais je continuerai à travailler dans ce sens-là, en fonction aussi des réponses que je recevrai à la sollicitation officielle, monsieur Vandenput, que j'ai formulée à l'égard des compagnies ferroviaires qui pourraient mieux connecter notre aéroport à des liaisons internationales.

04.05 Tim Vandenput (Open Vld): Mijnheer de minister, ik ben zeer blij met uw antwoord. U zegt immers eigenlijk dat u voorstander bent van het afschaffen van de kortereafstandsvluchten om ze te vervangen door een treinverbinding. Dat is wat we allemaal willen. U hebt ook het initiatief genomen om de vraag te stellen aan Eurostar en de hefboomen te identificeren om zo'n hst-verbinding op Brussels Airport mogelijk te maken. Ik ben ook blij dat u initiatieven neemt om de vliegtaks van 30 miljoen euro per jaar toch te gebruiken voor de opstart van een hst-verbinding of het verbeteren en verbreden van de treinverbindingen van en naar de luchthaven.

Er zit eigenlijk één grote spelbreker in heel dat verhaal, namelijk Eurostar, waar we een minderheidsaandeel in hebben via de NMBS. De meerderheidsaandeelhouder van Eurostar is natuurlijk met 55,75 % SNCF Voyageurs, een onderdeel van de SNCF. De meerderheidsaandeelhouder van de SNCF is de Franse staat, die ook de grootste aandeelhouder is van Air France.

Ik wil even het Europese luchtvaartmaatschappijenconglomeraat situeren. Air France heeft een partnership met KLM. Air France en KLM hebben er dus alle belang bij dat ze zoveel mogelijk passagiers aantrekken op hun eigen luchthavens, dus Charles de Gaulle en Schiphol. Een performante luchthaven, kleiner dan die twee grote, die daartussen ligt, namelijk Brussels Airport, willen ze natuurlijk niet zien groeien. Daar zit namelijk ook een grote concurrent, namelijk Brussels Airlines, die deel uitmaakt van een concurrerende groep, namelijk Lufthansa. Dat is wat er puur politiek blokkerend is tussen die luchtvaartmaatschappijen waarvan de staten meerderheidsaandeelhouder zijn. Op een bepaald moment moet u, naast de initiatieven naar Eurostar, met de mobiliteitsministers van Nederland en Frankrijk gaan praten om dat politiek te deblokken. Zolang overheden meerderheidsaandeelhouders zijn in luchtvaart- en spoorwegmaatschappijen, zal het altijd zeer moeilijk zijn om hier een hst-verbinding op poten te zetten met Eurostar.

Ik sta evenwel achter de stappen die u wilt ondernemen. Die hst-verbinding zal er misschien volgend jaar nog niet zijn, maar wij moeten er toch voor zorgen dat ze er over twee of drie jaar is, om voor de kortereafstandsvluchten, waarover wij het eens zijn dat zij eruit moeten, een waardig alternatief te bieden. Dan zullen die kortereafstandsvluchten verdwijnen.

04.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u zegt dat u de kortereafstandsvluchten weg wilt en dat zij vervangen moeten worden door treinritten. Dan moeten wij wel eerst zorgen voor dat alternatief. Er moet een alternatief zijn voor de mensen voor wie de kortereafstandsvluchten kunnen afschaffen.

Dat u daarmee bezig bent, is goed. U hebt op een belangrijk element gewezen, namelijk het feit dat de overheid nog een groot aandeel bezit in Eurostar. De liberalisering van de spoorsector is een belangrijk aspect waardoor het niet vooruit gaat. Eurostar zegt zelf in dat artikel in *De Tijd* dat het commercieel niet interessant is voor hen.

Dat is juist het probleem. Als wij vooruit willen op het vlak van mobiliteit, dan moeten wij ervoor zorgen dat niet alles rendabel moet zijn. Wij moeten de mensen perspectieven bieden om hun kortereafstandsvluchten te vervangen door treinritten. Daarop moet u volop inzetten. U hebt in uw regeerakkoord beloofd dat die hst er komt. De bedrijven op de luchthaven zijn alvast vragende partij en ook voor het personeel daar is het een goede zaak, want zo kan de ontplooiing van de luchthaven versterkt worden. Het is ook belangrijk voor ons milieu.

Ik hoop echt dat u uw plannen zult doorzetten. Voor mij mag Eurostar weer volledig in overheidshanden komen. Dan zou u meer aan de knoppen kunnen om te beslissen wat er precies moet gebeuren.

04.07 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, vliegverkeer over lange afstanden bestaat en zal blijven bestaan. Men kan dat niet vervangen door een trein. Kortereafstandsvluchten kan men misschien wel proberen te vervangen door de trein, op voorwaarde dat er vlotte verbindingen zijn, met goede aansluitingen.

De grootste potentiële winst voor een modal shift ligt bij de overstapvluchten. In dat opzicht vind ik uw standpunt onbegrijpelijk. U zegt dat het slechts één extra trein naar Brussel-Zuid is. Reizigers hebben natuurlijk wel nog een traject af te leggen van of naar hun eindbestemming of het thuisfront. Geen enkele reiziger die opstijgt in Frankfurt of Charles de Gaulle wil eerst drie treinen moeten nemen vooraleer hij een vliegtuig ziet. Dat doet niemand. Dan zullen mensen blijven kiezen voor kortereafstandsvluchten. Of ze kiezen voor de auto en rijden rechtstreeks naar de buitenlandse luchthaven. Dat standpunt richt zich in de praktijk tegen de modal shift in plaats van die te bevorderen.

De heer Vandenput gaf het terecht aan, u schakelt zich in ten dienste van de commerciële belangen van Frankrijk en de Franse luchthavens, ten koste van de commerciële belangen van uw eigen luchthaven in Zaventem.

U herhaalt hier uw voorstel voor een wettelijk verbod op korteafstandsvluchten. Dat is helemaal te gek. Operationeel is dat ook volslagen onzin. Daar zijn immers een pak herpositioneringsvluchten bij. Als het uw doel is om de luchthaven van Zaventem, de tweede economische motor van dit land, volledig dood te knijpen en maximale schade toe te brengen, zou u hier geen enkel ander standpunt moeten innemen.

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

05 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verdeling van de derde schijf van de interdepartementale provisie voor het EU-voorzitterschap" (55037808C)

05 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La répartition de la 3ème tranche de la provision interdépartementale pour la présidence de l'UE" (55037808C)

05.01 Frank Troosters (VB): De ministerraad van 30/06/2023 keurde op voorstel van staatssecretaris voor Begroting Alexia Bertrand een ontwerp van koninklijk besluit goed betreffende de verdeling van de derde schijf van de interdepartementale provisie voor de uitgaven voor het Belgisch voorzitterschap van de Europese Unie.

De ministerraad stemde in met de verdeling van een bedrag van 11.539.081 euro in vastleggingskredieten en van 7.107.853 euro in vereffeningskredieten. De bedragen worden verdeeld onder de federale overheidsdiensten Kanselarij van de Eerste Minister, Buitenlandse Zaken, Financiën, Sociale Zekerheid, Volksgezondheid, Economie en Mobiliteit, alsook de POD Maatschappelijke Integratie, Fedasil en de Federale Politie.

Welk bedrag zal er in het kader van de bovenvermelde verdeling worden voorzien voor de FOD Mobiliteit?

05.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, in het kader van de verdeling waarnaar u verwijst, worden een vastleggingskrediet van 159.746 euro en een vereffeningskrediet van hetzelfde bedrag voorzien voor de FOD Mobiliteit.

05.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, kort maar krachtig. Ik dank u.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55037967C van de heer Raskin wordt uitgesteld.

06 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorverbinding Hamont-Weert (update)" (55037969C)

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorverbinding Hamont-Weert" (55039277C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het rapport over de grensoverschrijdende spoorverbinding Hamont-Weert" (55039283C)

06 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire Hamont-Weert (actualisation)" (55037969C)

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Hamont-Weert" (55039277C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport sur la liaison ferroviaire transfrontalière Hamont-Weert" (55039283C)

06.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het dossier over de

spoorverbinding Hamont-Weert hebben we al heel vaak besproken. Eerder had ik al een vraag ingediend naar een stand van zaken van die grensoverschrijdende spoorverbinding.

Recent heeft de Nederlandse staatssecretaris, mevrouw Heijnen, in een brief aan de Nederlandse Tweede Kamer aangegeven dat een variant met een volledig Belgisch spoorstelsel de enige realistische oplossing is om een treinverbinding tussen Antwerpen, Hamont en Weert verder tot stand te brengen. Zij baseert zich daarvoor op de resultaten uit het rapport van de studie uitgevoerd door studiebureau Rebel. Hoewel de huidige Nederlandse regering ontslagnemend is, wil de staatssecretaris de bevindingen uit dat rapport toch graag bespreken met de Nederlandse en Belgische overheden.

Mijnheer de minister, hebt u kennisgenomen van de inhoud van dat rapport? Hebt u daarover reeds overleg of staat er overleg gepland?

Hebt u de resultaten van de studie van Rebel besproken met de NMBS en wat is daarvan het resultaat? Zo niet, wanneer zult u die eventueel bespreken?

Wat is de stand van zaken van het MER-onderzoek over de inpassing van het natuurgebied Natura 2000 in het onderzochte traject?

Het rapport van de studieresultaten van Rebel werd onmiddellijk openbaar bekendgemaakt, overigens zoals alle rapporten aan Nederlandse zijde. Dat is een voorbeeld van transparantie. Blijft de NMBS bij haar standpunt om het volledige rapport van de eerder door haar uitgevoerde studie niet beschikbaar te stellen voor de leden van onze commissie voor Mobiliteit?

06.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Troosters, zoals u weet, hebben de Vlaamse minister voor Mobiliteit, mijn goede collega Lydia Peeters, de Nederlandse staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, mijn andere zeer goede collega Vivianne Heijnen, en ikzelf een werkbezoek gebracht aan Weert op 19 december 2022. Het Nederlands bevoegd ministerie heeft in het najaar van 2022 een nieuwe vervolgstudie gelanceerd naar de treinverbinding Hamont-Weert en de werken aan het spoor die uitgevoerd dienen te worden om die verbinding mogelijk te maken. Die studie werd intussen afgerond en de resultaten werden voorgesteld aan de Nederlandse Tweede Kamer. Zoals ik eerder al aangaf, spreek ik mijn volle steun uit voor dat project, maar het komt mij niet toe en evenmin België om te interveniëren in het besluitproces van onze noorderburen. Langs Belgische zijde werden alle werken, waaronder de elektrificatie tussen Mol en Hamont, eerder al afgerond. De bal ligt nu dus in het kamp van Nederland.

Elke ontmoeting met mijn Nederlandse collega's Vivianne Heijnen en Mark Harbers is ook een gelegenheid om te herhalen hoe belangrijk dit project voor België is, maar we zijn afhankelijk van beslissingen van de Nederlandse regering of van de Nederlandse spoormaatschappijen en ook van de resultaten van de toekomstige verkiezingen bij onze noorderburen.

06.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord, dat eigenlijk gewoon een schets van de situatie en de tijdlijn is, die we allemaal al kennen. Op mijn vragen of er al een overleg geweest of gepland is, heb ik geen antwoord gekregen. Ik vind dat bijzonder jammer omdat men in Nederland echt wel het signaal heeft gegeven dat men in overleg wil gaan. Ondanks het feit dat de regering ontslagnemend is, dat er verkiezingen aankomen en men niet weet hoe de volgende regering eruit zal zien, willen zij toch klaarheid in dit dossier scheppen en in overleg gaan. Blijkbaar is dat niet gebeurd.

Ja, mijnheer de minister, de beslissingen worden autonoom in Nederland genomen, maar u kunt overleggen en druk uitoefenen, waartoe ik in het verleden al herhaaldelijk heb opgeroepen. Door met argumenten te komen kunt u hen trachten te overtuigen om samen in dat project te stappen. Er wordt ook aangegeven dat er een belangrijke rol voor de NMBS is weggelegd, omdat de verbinding met materieel van de NMBS wordt gerealiseerd.

Ik begrijp niet goed dat er nog geen overleg is geweest. Ik roep u op om dat zeer snel te doen. Wij hebben een zeer uitgebreid, compleet, goed rapport van Nederland gekregen, dat zeer helder, duidelijk, transparant is. Met het verder afwachten en het houden bij het louter onze steun uitspreken, zullen we

er zeker niet komen. Inzake transparantie kan de NMBS lessen leren van wat men in Nederland wel kan, namelijk rapporten ter beschikking stellen van mensen die met dit dossier bezig zijn.

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

07 **Samengevoegde vragen van**

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De extra kusttreinen" (55038011C)
- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De organisatie van het reizigersvervoer in de zomer" (55038411C)

07 **Questions jointes de**

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains supplémentaires vers le littoral" (55038011C)
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gestion des voyageurs estivaux" (55038411C)

07.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar mijn schriftelijk ingediende vraag.

"Uitzonderlijke drukte naar de kust. Het is mogelijk dat je moet wachten in het station voordat je aan boord kan gaan van een trein met beschikbare zitplaatsen. We raden je aan om niet te reizen tussen 9-12u en 17-20u." dat is de aankondiging die de NMBS doet tijdens zonnige weekend.

Bij mooi weer legt de NMBS extra treinen in naar de kust. Echter de NMBS waarschuwt tegelijkertijd bij 'uitzonderlijke drukte naar de kust' niet te reizen tussen 9-12u en 17-20u. Maar veel gezinnen met kinderen kunnen niet anders dan tussen die uren naar de kust sporen. Er zijn vaak geen alternatieven, zeker niet op zondag.

Onze vragen:

Hoeveel treinen kunnen er extra worden ingezet naar de kust tijdens zonnige weekends? Is daar voldoende personeel voor voorzien?

Hoeveel passagiers (bij benadering) heeft de NMBS naar en van de kust vervoerd tijdens het weekend van 8 en 9 juli?

Zijn de extra kusttreinen uitgerust met airco? Declasseert men systematisch de eerste klasse tijdens zulke drukke weekends?

Is het niet mogelijk om naast extra treinen op bestaande verbindingen ook nieuwe verbindingen met de kust te voorzien, bijvoorbeeld vanuit de regio Nederkempen, Limburg, Henegouwen,...?

07.02 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): *Pour leurs vacances, escapades, ou excursions d'un jour, de nombreux voyageurs optent aujourd'hui pour le train. Et c'est une excellente nouvelle. Du nord au sud du pays, la Belgique regorge de lieux à découvrir ou redécouvrir. Alors autant le faire en train !*

Cependant, cet afflux de voyageurs n'est pas sans conséquences. La SNCB doit adapter son offre, ce qu'elle fait chaque été, en proposant notamment:

une offre étendue et rapide vers la côte;

des trains supplémentaires vers les parcs d'attractions, les parcs animaliers, et les festivals;

des tarifs avantageux adaptés, tels que le Summer abo, ou le Duo Ticket.

Cette année, la SNCB a poursuivi le projet pilote Côte-Express: des trains rapides, avec moins d'arrêts, vers la côte, sans réservation obligatoire, et avec 2 nouvelles liaisons (de Anvers à Blankenberge, et de Liège à La Panne). Ces trains sont donc des renforts additionnels, qui circulent chaque jour des vacances d'été vers la mer, en plus de l'offre IC de base, et des trains déployés en renfort habituellement cas de beau temps.

Voici mes questions:

Suite au bilan positif du projet pilote Côte-Express de 2022, d'autres initiatives similaires sont-elles prévues? Quel est le bilan pour 2023?

Comment sont apprêtés les trains additionnels prévus pour la côte? Avec quel matériel roulant?

Comment le reste du trafic ferroviaire, plus habituel, est-il impacté par ce trafic estival?

07.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar mijn schriftelijke antwoord. (Gelach)

Chers collègues, les voyageurs ont été plus nombreux à opter pour le train lors de ces vacances d'été et je m'en réjouis. J'espère que Mme Vindevoghel aussi. C'est important d'être heureux et positif.

En juillet et août, le nombre de voyageurs a augmenté de 8 % par rapport à la même période de l'année précédente. Le train regagne donc en popularité, surtout pour les voyages de loisirs. Il s'agit d'une tendance qui se manifeste depuis plusieurs années et qui s'est confirmée lors de ces vacances d'été, montrant un grand potentiel pour le futur.

Le train est non seulement un mode de transport sûr, mais aussi confortable et durable, des atouts dont le voyageur de loisirs est également de plus en plus convaincu. La SNCB répond au mieux, d'une part, en renforçant l'offre de trains pendant les vacances d'été vers des destinations touristiques comme les parcs d'attraction, les parcs animaliers, la côte belge ou les festivals et, d'autre part, en proposant des tarifs avantageux pour séduire le plus grand nombre de voyageurs potentiels possible.

Pendant les mois de juin, juillet et août, la SNCB fait rouler ses trains avec air conditionné en fonction des plus grands flux de voyageurs, donc aussi vers la côte.

In juli en augustus reden er op weekdagen standaard 9 extra treinen naar de kust. Als er mooi weer werd voorspeld, kwamen daar nog eens 4 treinen bij. Tijdens de weekends werden er standaard 17 extra treinen ingelegd, plus 6 bij extra mooi weer. Het materieel voor die extra treinen kwam vooral van P-treinen die niet rijden tijdens de zomer. Het personeel wordt op tijd ingepland. Voor de mooiweertreinen wordt extra personeel ingezet.

Citons par exemple le Duo Ticket qui permettait cet été à deux personnes de voyager en train pour le prix d'une! Ce fut un succès puisque pas moins de 4 millions de trajets ont été effectués avec ce ticket. L'abonnement d'été *Off-Peak Unlimited* qui permet de voyager en train de manière illimitée pour un prix forfaitaire pendant un mois a été acheté par pas moins de 10 000 voyageurs, ce qui montre tout le potentiel de ce type de formule que nous voulons continuer à développer dans le futur.

Maar liefst 120.000 reizigers namen hun fiets mee op de trein. Het gaat hier om het aantal verkochte fietssupplementen. Wie een ploofiets wil meenemen, kan dat gratis. Sinds 2021 zijn er extra fietsplaatsen op de treinen naar de kust en naar de Ardennen. Tegen 2026 wil de NMBS het aantal fietsplaatsen op de trein met 40 % verhogen. De fietsrijtuigen zijn beter herkenbaar dankzij grote pictogrammen aan de buitenkant van de trein.

Pas moins de 270 000 festivaliers ont pris le train pour se rendre à un festival ou en revenir. Pour 20 festivals, la SNCB a renforcé son offre ferroviaire durant les vacances d'été. La SNCB, avec tout mon soutien, mes encouragements et si nécessaire mon impulsion, entend bien continuer à proposer une "offre festival" adaptée à l'avenir comme elle l'a fait cette année et les années précédentes. Je m'en réjouis dès lors que c'est un beau succès.

07.04 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Ik ga positief zijn: ik vind het heel goed dat veel mensen de trein nemen en dat er meer deelfietsen gebruikt worden. Ik hoor dat u een positieve balans opmaakt van de voorbije zomer. In vergelijking met de voorbije jaren spreekt u zelfs van een serieuze verbetering. Volgens de cijfers klopt dat ook.

We moeten echter dringend iets doen aan het personeelstekort, er zijn handen te kort op de werkvloer. Ik wil hierbij de vele duizenden NMBS-personeelsleden bedanken omdat ze zich in de zomer enorm ingezet hebben en daardoor soms zelf geen verlof gekregen hebben, ook mensen met kinderen.

We zijn er dus zeker voorstander van dat meer mensen de trein nemen naar de kust, maar er moeten genoeg handen zijn.

07.05 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse très positive. Il faut souligner les nouvelles lorsqu'elles sont bonnes et souligner cette flexibilité de la SNCB que l'on pense toujours très rigide et apte uniquement à emporter des navetteurs vers leur travail. En été, ils sont moins nombreux et la SNCB devient plus flexible. C'est alors qu'elle entre vraiment dans sa mission de service au public. Outre les trains de nuit, bon moyen d'aller en vacances, elle offre un bon moyen d'aller en excursion sur notre territoire par la mobilité douce.

Vous avez été au-delà de ma question en évoquant la combinaison train-vélo – j'en suis un adepte – et je peux témoigner du fait que c'est une très bonne chose. Je préciserai qu'au moins durant l'été, la SNCB étant victime de son succès, les places de train pour les vélos doivent être multipliées.

Je ne regrette pas de vous avoir posé cette question car elle permet de faire le bilan important de cette action estivale de la SNCB et de souligner son caractère positif et proactif pour les prochaines années.

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

08 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorbrug van de E40 in Erpe-Mere" (55038051C)

08 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le pont ferroviaire de la E40 à Erpe-Mere" (55038051C)

08.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, ook al heb ik mijn vraag ingediend op 7 juli 2023, ze is nog geenszins achterhaald. De werken aan de E40 in Erpe-Mere zullen niet klaar zijn op de verwachte einddatum van februari 2024, zo werd toen gecommuniceerd. Het is vooralsnog onduidelijk wat de nieuwe einddatum wordt. Daartoe moeten Infrabel, de NMBS en het Agentschap Wegen en Verkeer nog een weekend vinden waarop het treinverkeer kan worden onderbroken en de E40 zelf kan worden afgesloten. Er zijn dus heel wat betrokken partijen.

Uit de communicatie van Infrabel bleek toen dat het treinverkeer in juli en augustus 2023 om begrijpelijke redenen niet kon worden onderbroken. Ook werd erop gewezen dat dergelijke onderbrekingen van het treinverkeer gewoonlijk maanden of zelfs een jaar op voorhand worden vastgelegd. Daaruit kunnen wij natuurlijk afleiden dat echt kan en moet worden gesproken van een onvoorziene en onverwachte wending en bijhorende vertraging. Alle betrokkenen zaten samen om een oplossing uit te dokteren. Pas na het akkoord over een extra werkweekend zou duidelijk worden hoeveel vertraging de werken uiteindelijk zouden hebben.

Tijdens welke weekends in 2023 zal de lijn nr. 50 Brussel-Oostende voor het reguliere treinverkeer worden onderbroken?

Hebt u er federaal een zicht op wanneer de werken aan de E40 in Erpe-Mere afgerond zullen zijn?

08.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer De Spiegeleer, aangezien het Vlaams Gewest de geplande weekends op lange termijn niet heeft kunnen gebruiken om zijn werken uit te voeren, zijn er tijdens de zomer vergaderingen gehouden om oplossingen te vinden. Er is daarbij rekening gehouden met de aanvragen en belangen van alle betrokken partijen, alsook met de strikte operationele procedures.

Infrabel en de NMBS zijn overeengekomen om de werken die rond Denderleeuw waren gepland op 16 en 17 september 2023, uit te stellen tot december 2023, zodat de werken aan de L50A kunnen worden uitgevoerd.

08.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, ik heb begrepen dat er inderdaad overleg geweest is en dat de werken uitgesteld zijn tot december 2023. Wij zullen zien wat het geeft. Men kan inderdaad geen omeletten bakken zonder eieren te breken

Iedereen in de zaal weet waarschijnlijk dat het om een zeer cruciaal verkeersknooppunt gaat op de drukste treinlijn van het land, Brussel-Gent-Oostende. Over de nodige werken moet natuurlijk overleg gepleegd worden. Vanuit de regio, vanuit mijn partij en vanuit heel Vlaanderen wens ik maximaal overleg, want het is hoognodig.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55038060C van de heer Raskin, die afwezig is, wordt uitgesteld.

09 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS en de betalingstermijnen van facturen" (55038093C)

09 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La SNCB et les délais de paiement des factures" (55038093C)

09.01 Frank Troosters (VB): *Ik verwijs naar mijn schriftelijke vraag nr. 1476 van 28 februari 2023 waarop ik nog steeds geen antwoord mocht ontvangen.*

Indien een overheidsbedrijf de facturen die zij ontvangt niet tijdig betaald kan het zijn dat er verwijlinteressen zullen moeten betaald worden.

1. Graag een overzicht van de betaaltermijnen van de facturen die de NMBS ontving de afgelopen vijf jaar (aantal en bedrag in euro):

- binnen termijn;*
- minder dan 30 dagen te laat;*
- meer dan 30 dagen te laat;*
- meer dan 3 maanden te laat;*
- meer dan 6 maanden te laat;*
- meer dan 1 jaar te laat.*

2. Graag ook een overzicht van welke facturen (inclusief bedrag) later betaald werden/zullen worden omdat ze deel uitmaken van een gerechtelijke procedure.

3. Graag ook het totaalbedrag dat de NMBS diende te betalen aan verwijlinteressen door laattijdige betalingen van facturen voor de afgelopen vijf jaar.

09.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, de gegevens waarnaar u vraagt kunnen niet door de NMBS uit haar systemen worden gehaald. De NMBS is onderworpen aan de regels die vervat zijn in de wetgeving op de overheidsopdrachten. Die bevatten ook dwingende bepalingen omtrent betalingen aan de leveranciers van goederen of diensten. Deze betalingstermijnen worden geregeld door de bepalingen van het koninklijk besluit van 14 januari 2013 tot bepaling van de algemene uitvoeringsregels van de overheidsopdrachten. De NMBS is gebonden aan deze regels.

De verwijlinteressen die de NMBS de afgelopen vijf jaar betaald heeft, bedragen gemiddeld 0,0021 % van de totale aankopen over deze periode.

09.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik heb het antwoord vanochtend schriftelijk ontvangen, maar ik heb de vraag op de agenda laten staan omdat ik dit hallucinant vind. Ik vraag gewoon naar de betalingsprestaties van een overheidsbedrijf en eventueel de verwijlinteressen die bij laattijdige betalingen zouden moeten worden betaald.

Diverse overheidsdiensten en -bedrijven kunnen dat probleemloos geven, maar de NMBS, die over een aparte ICT-onderneming beschikt - Ypto, waar zoveel geld rondgaat en waar externe consultants worden aangeworven die enorm veel kosten, zoals in het geval van Aghassi – slaagt er dus niet in om vanuit dat systeem een overzicht te geven van hoeveel facturen ze op tijd betaalt en hoe hoog de verwijlinteressen zijn. Ik vind dat hallucinant.

Ze kan wel een percentage meedelen van het totaal van de aankopen. Men kan percentages echter alleen berekenen aan de hand van vaste bedragen waarover men beschikt. Het kan volgens mij dus niet anders dan dat de NMBS die wel heeft.

Ik vind dit een stuitend antwoord, waarop ik bovendien meer dan drie maanden moest wachten. Dat is de reden waarom ik deze vraag op de agenda heb laten staan.

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

10 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Securail, de veiligheidsdienst van de NMBS" (55038094C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitgaven voor de dienst Securail bij de NMBS" (55038095C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De operationele tests voor de veiligheidsrichtlijnen bij Securail" (55037694C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheidsdienst van de NMBS/Securail en de hondenteams" (55039134C)

10 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Securail, le service de sécurité de la SNCB" (55038094C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les dépenses pour le service Securail à la SNCB" (55038095C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tests opérationnels dédiés aux directives de sécurité chez Securail" (55037694C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le service de sécurité de la SNCB/Securail et les équipes canines" (55039134C)

10.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de voorzitter, wegens de beperkte tijd die we hebben en de vele vragen die nog openstaan, wil ik dit gedeeltelijk laten passeren. Ook voor deze vragen heb ik intussen de antwoorden al gekregen.

Eén antwoord vond ik echter zo ontstellend dat ik die vragen toch op de agenda heb laten staan. Echter, al mijn vragen stellen en de minister dan ellenlang laten antwoorden en iedereen ophouden, wil ik niet doen. Ik wil wel meegeven hoe erg ik het vind dat, als ik een vraag stel, men niet verder komt dan de schets die ik gegeven heb te herhalen en de vraag dus niet te beantwoorden. Eigenlijk was het antwoord hetzelfde als wat ik had neergeschreven in mijn vraag. Dat ik daarop dan drie maanden moet wachten – op iets wat toch vrij eenvoudig is – vind ik echt onbegrijpelijk.

Ik wil de vergadering evenwel niet ophouden en laat u doorgaan met de volgende vragen.

10.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Troosters, betreffende de operationele test voor Securail zijn er sinds 2018 bijna 50 processen en daarna ook werkinstructies opgesteld en ter beschikking gesteld van het Securailpersoneel. Elk proces is gebaseerd op concrete, echt meegemaakte situaties. Jaarlijks worden ze minstens één keer bijgewerkt. Het spreekt voor zich dat een proces of instructie op elk moment kan worden herzien als de realiteit op het terrein of het wettelijk kader verandert.

De permanente evaluatie valt onder de verantwoordelijkheid van de teamleiders en instructeurs. Hun opmerkingen worden doorgegeven aan de nationale cel verantwoordelijk voor de coördinatie van processen.

De NMBS zal tijdens het periodieke overleg met het Comité P alle aanbevelingen overlopen en een stand van zaken mededelen.

De dienst Learning & Development bestaat uit zeven medewerkers en wordt georganiseerd in twee

pools. De eerste pool omvat de Securilagenten die op het terrein werken, de tweede pool omvat meer specifiek het SOC en de CR's. Daarnaast geven de instructeurs ook op maat gesneden coaching tijdens de jobsessies telkens als er nieuwe richtlijnen of instructies gepubliceerd worden. Verder bieden de instructeurs ook omkadering aan nieuwe werknemers. Tot slot staan zij in voor de informatiesessies in de scholen en op de jobbeurzen.

De correcte invoering van de instructies en de naleving van het wettelijk kader worden ook dagelijks gemonitord. De doeltreffendheid van de opleidingen wordt daarom ook geëvalueerd in termen van het aantal interventies of activiteiten dat voor verbetering vatbaar is. De wettelijk opgelegde specifieke praktische kennis handelt over de interventietechnieken en conflictbeheersing. Die twee modules worden gegeven door een externe organisatie via een raamovereenkomst.

10.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

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

11 Samengevoegde vragen van

- Joris De Vriendt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onwettige vliegroutes rond de luchthaven te Zaventem en de resultaten van het overlegplatform" (55038134C)
- Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nachtvluchten op Brussels Airport" (55038229C)
- Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toepassing van de quota count (QC) op Brussels Airport" (55038245C)

11 Questions jointes de

- Joris De Vriendt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les routes aériennes illégales autour de Zaventem et les résultats de la plateforme de concertation" (55038134C)
- Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols de nuit à Brussels Airport" (55038229C)
- Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'application du quota count (QC) à Brussels Airport" (55038245C)

11.01 Joris De Vriendt (VB): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag dateert van voor de aankondiging van de minister over zijn verbod op nachtvluchten. We hebben toen in plenaire vergadering met de collega's gediscussieerd over wat we kunnen bekijken als een electorale zet, maar mijn vraag ging vooral over de aanhoudende dwangsommen die de regering boven het hoofd hangen.

Ondertussen hebben we een reces gehad. De minister verwees in plenaire vergadering naar het overleg dat hij met de sector zou plegen. Net hoor ik dat hij ook overleg wil plegen met de gewesten. In aanvulling op de schriftelijk ingediende voorbereiding van de vraag kreeg ik dan ook graag een stand van zaken in het dossier van de nachtvluchten. Het is te belangrijk om dit als een electorale zet te blijven zien, we moeten dat goed in het oog kunnen houden. Daarom graag meer uitleg en een stand van zaken.

De **voorzitter**: Mijnheer Vandenput, u hebt twee vragen.

11.02 Tim Vandenput (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik zal één vraag stellen en voor de tweede verwijs ik naar de ingediende schriftelijke voorbereiding. Mijn vraag gaat over de *quota count* (QC).

Mijnheer de minister, u kondigde op 14 juli aan dat u alle nachtvluchten op Brussels Airport vanaf oktober 2024 wilt verbieden. Tussen 6 en 7 uur 's morgens en tussen 22 en 23 uur 's avonds wilt u strengere QC-normen toepassen. Nu is de *quota count* een-op-een gerelateerd aan een type vliegtuig. Het juridisch opleggen welke QC-normen worden gehanteerd op een vlieghaven, wordt met een KB geregeld.

Naast de QC zijn er nog andere, relevante criteria die het geluidsniveau van een stijgend of dalend

vliegtuig bepalen. Dat zijn bijvoorbeeld de windsterkte, de windrichting, de luchtdruk en het gewicht van het vliegtuig. Het gewicht is inderdaad een belangrijk criterium, zeker bij het opstijgen: hoe zwaarder een vliegtuig weegt, des te meer power, dus *thrust*, de motoren moeten geven om te klimmen, met als gevolg meer lawaai. Het toestel zal ook minder snel stijgen als het zwaarder is. Het opleggen van een *maximum take-off weight* (MTOW) kan bij veel geluidsoverlast een nuttige en efficiënte maatregel zijn. Het Envisarapport stelt dit ook als mogelijke maatregel voor om geluidsoverlast in te perken. Zeker tijdens de nacht lijkt de *maximum take-off weight* of, een alternatief, de *actual take-off weight* (ATOW) de moeite waard om te onderzoeken. Het kan een alternatief zijn voor uw voorstel om alle nachtvluchten te schrappen.

Mijnheer de minister, vindt u dat de MTOW een alternatief kan zijn voor de QC? Vindt u dat de MTOW een alternatief kan zijn voor uw voorstel voor het schrappen van alle nachtvluchten in Brussels Airport? Wat vindt u van de *actual take-off weight* tegenover het *maximum take-off weight*? Het kan immers zijn dat een vliegtuig onder het maximumgewicht zit en dus nog minder lawaai kan maken. Hebt u het invoeren van een MTOW al laten onderzoeken door het DGLV of andere instanties? Zo neen, bent u bereid om de MTOW of de ATOW te laten onderzoeken door het DGLV?

Op 14 juli 2023 kondigde u via de pers aan dat u alle nachtvluchten op Brussels Airport vanaf oktober 2024 wil verbieden.

Daarbij aansluitend wil u tussen 6u en 7u 's ochtends en tussen 22u en 23u 's avonds strengere QC-normen toepassen.

De reacties op deze aankondiging waren quasi allemaal negatief. Ook vanuit mezelf en vanuit mijn partij.

Indien uw voorstellen echt uitgevoerd zouden worden, dan heeft dit heel veel economische schade! Voor DHL, voor de Pharma-bedrijven in België, voor veel laaggeschoolde mensen die in de pakketdiensten werken.

Het is verontrustend dat zulke voorstellen zomaar op tafel worden gelegd door u, zonder enig overleg met de uitbater van de luchthaven, de home carriers (Brussels Airlines, TUI, Air Belgium en DHL), de meer dan 300 bedrijven die het eco-systeem van de luchthaven uitmaken.

In dit kader heb ik volgende vragen voor u:

Hebt u voorafgaand overleg gepleegd met alle stakeholders op en rond Brussels Airport ivm uw voorstel om alle nachtvluchten te schrappen vanaf oktober 2024?

Hebt u een analyse laten maken over welke economische gevolgen er zullen zijn indien alle nachtvluchten geschrapt worden?

Zal u ook de nachtvluchten in Luik/Bierset volledig schrappen?

Hebt u alternatieven onderzocht voor het schrappen van alle nachtvluchten? Welke zijn die?

11.03 Minister **Georges Gilkinet**: Zoals u weet is het dossier van het overvliegen bijzonder complex en heeft het een zeer lange geschiedenis. Voor de nachtvluchten en de aanpassing van de *quota counts* hebben we een voorstel van maatregel voor de zomer aan BAC en de bedrijven gepresenteerd. Sinds de zomer voer ik gesprekken met elk bedrijf, met BAC en met de vakbonden. We zullen de sector gedurende het hele proces blijven raadplegen. Na de eerste informele consultatieronde zullen we een studie uitvoeren naar de mogelijke socio-economische gevolgen, zoals bepaald door het internationale kader van de ICAO.

Wij spreken ook zeer regelmatig met onze collega's van de gewesten. Ik heb het initiatief genomen om elke maand een technische werkgroep met de gewesten te houden. Dit dossier komt daar zeker ook aan de orde, samen met enkele andere dossiers.

Het voorstel maakt deel uit van een pakket maatregelen. Met mijn ploeg ondernemen wij actie op verschillende niveaus. Afgelopen april hebben wij variabele tarieven geïntroduceerd voor de

luchtvaartmaatschappijen, wat een première is in Europa. Wij stellen ook bijvoorbeeld een herziening voor van het toegestane QC-niveau en een verbod op kortafstandsvluchten.

Mijnheer Vandenput, wat uw derde vraag betreft, ik ben niet verantwoordelijk voor regionale luchthavens, of zij nu Waals of Vlaams zijn of onder toezicht van regionale of private overheden staan.

Uw andere vraag gaat over de MTOW. Ik denk niet dat die techniek een oplossing kan zijn. Een verlaging van de MTOW zou niet leiden tot een vermindering van de geluidsoverlast. Een beperking van de MTOW kan bijvoorbeeld leiden tot een toename van het aantal vluchten dat nodig is om een bepaald gewicht te vervoeren dat voorheen door één vliegtuig werd vervoerd. Bovendien zou het beperken van het gewicht dat een oud vliegtuig kan dragen, het niet opeens stiller maken. In het beste geval zou deze oplossing resulteren in een status quo, maar waarschijnlijker in een toename van de overlast. Het is belangrijk om te onthouden dat geluidscertificaten voor vliegtuigen op de internationale ICAO-voorschriften gebaseerd zijn en dat een vliegtuig maar één geluidscertificaat kan hebben.

In het dossier van het overvliegen van Brussel zijn verschillende, soms tegenstrijdige vonnissen geveld en de Belgische Staat is meermaals veroordeeld, voor mijn aantreden, in verband met beslissingen van mijn voorgangers. In dit dossier werken wij globaal. Juridische stappen ondernemen tegen omwonenden die last hebben van lawaai, is niet de methode die wij willen volgen. Ik werk liever aan het verminderen van de overlast voor alle omwonenden als geheel, ongeacht het gewest waar zij wonen.

We hopen dat al onze partners in de regering en ook in de regionale regeringen de moed zullen hebben om de manier waarop luchthavenactiviteiten worden georganiseerd in vraag te stellen, zodat ze kunnen worden uitgevoerd met respect voor de burgers. Het samenvattend verslag van de voorafgaande besprekingen, besteld door het DGLV, geeft de bijdrage van de vele deelnemers zo volledig en neutraal mogelijk weer. Ik heb het zorgvuldig nagelezen en het heeft bijgedragen aan mijn werk.

Mijn conclusie is dat het effectiever is om te werken aan maatregelen om de overlast voor alle omwonenden in alle regio's te verminderen dan aan maatregelen die lawaai van het ene gebied naar het andere gebied verplaatsen. Dat doe ik dan ook.

11.04 Joris De Vriendt (VB): Mijnheer de minister, uw antwoord leert ons vooral dat de zaak nog steeds niet vooruitgaat. U hebt aangekondigd dat er een bijkomende studie zal plaatsvinden. Het is uiteraard goed dat men niet over één nacht ijs gaat, maar uit het volledige dossier kunnen we afleiden dat het er uiteindelijk op neerkomt dat er deze legislatuur niets in huis zal komen van een nieuwe vliegwet en een echt beleid rond de luchthavenproblematiek.

11.05 Tim Vandenput (Open Vld): Mijnheer de minister, ik begrijp uiteraard dat u geen bevoegdheid hebt voor de luchthaven van Bierset. Als u dan toch nachtvluchten zou gaan verbieden, dan lijkt het mij echter logisch dat men dat voor alle luchthavens doet en niet alleen voor onze internationale luchthavens, de tweede economische poort van België. Ik vind dat nog steeds een compleet waanzinnig voorstel.

Het verheugt me dat u afgelopen zomer rond de tafel hebt gezeten met verschillende bedrijven die op en rond de luchthaven gevestigd zijn, in de eerste plaats BAC, maar ook bedrijven als DHL en SN. Ik wil u feliciteren met uw regelmatige overleg met de verschillende bedrijven. Ik moedig u aan om dat te blijven doen en om geen overhaaste beslissingen te nemen.

U hebt ook gezegd dat de MTOW geen oplossing vormt en dat een beperking hiervan zal leiden tot het inzetten van kleinere vliegtuigen. Dat gebeurt vandaag echter al. Omdat een aantal Boeing 777's van DHL hier niet mag landen, zijn zij verplicht om met kleinere toestellen naar hier te komen, namelijk de A300, een oude Boeing 757 die dateert uit de jaren 80 van de vorige eeuw. Daar hangen wel nieuwe motoren onder, maar toch. Dat is vandaag de realiteit in de lucht en rondom de luchthaven. Dat is juist zo omdat niet al die Boeing 777's, de meest geluidsarme en ecologische vrachtvliegtuigen die er vandaag op de markt zijn, hier mogen landen.

Als er op die toestellen een *maximum take-off weight* of een *actual take-off weight* wordt toegepast,

zodat ze bijvoorbeeld *fully loaded*, dus eigen gewicht en de lading, maar met 80 of 100 ton mogen vertrekken, dan zullen die vliegtuigen minder lawaai maken. Als vliegtuigingenieur ben ik toch wel goed geplaatst – ik heb daarvoor gestudeerd en examens afgelegd – om te zeggen dat als een vliegtuig minder weegt, het ook minder lawaai maakt, omdat de motoren niet helemaal opengezet moeten worden. Dat is gewoon fysica, dat is gewoon wetenschappelijk bepaald. U bent waarschijnlijk slecht geïnformeerd of geadviseerd over de MTOW en ATOW. Raadpleeg het DGLV daar eens over. Laat daar eens een rapportje over schrijven. Geloof mij, hoe minder een vliegtuig weegt, hoe minder lawaai het maakt.

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

De **voorzitter**: De heer Roggeman krijgt het woord voor de laatste vraag van vandaag.

11.06 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik vind dit toch wel straf. Andere ministers, zoals mevrouw Hadja Lahbib, blijven tot alle vragen gesteld zijn. Minister Gilkinet, het is van juni geleden dat u hier was om vragen te beantwoorden. Er staan 101 vragen op de agenda en dan blijft u hier nauwelijks twee uurtjes.

Eerlijk gezegd vind ik dat ondermaats. Normaal is er minstens een keer per maand tijd om vragen te beantwoorden, soms gebeurt dat zelfs vaker, maar u vindt twee uurtjes al voldoende. Een minister staat ten dienste van het Parlement, maar op dat vlak scoort u zeer laag.

11.07 Minister Georges Gilkinet: De actualiteit vereist dat ik naar de kern ga, maar ik kom volgende woensdag terug. Ik ben misschien wel de minister die de meeste vragen beantwoordt. Ik kom zeer geregeld naar hier. Volgende woensdag zal ik hier zijn zonder einduur. Ik heb er geen probleem mee om lang te blijven in een commissie. Overigens zijn het meestal de parlementsleden die eerder vertrekken en niet de minister.

De **voorzitter**: De agenda van vandaag was vooraf zo besproken. Volgende week zullen we een groot aantal vragen kunnen behandelen.

11.08 Tomas Roggeman (N-VA): Gezien het gevorderde uur en het feit dat ik verwacht word op een persconferentie die begint over 90 seconden, zal ik mijn vragen nrs. 55038209C en 55038210C moeten verdagen naar de vergadering van volgende week.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.59 uur.
La réunion publique de commission est levée à 11 h 59.*