

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

du

MARDI 22 JUIN 2021

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

DINSDAG 22 JUNI 2021

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 33 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.33 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 Actualiteitsdebat over de Kust-Expresstreinen en toegevoegde interpellatie en vragen van

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Kust-Expresstreinen" (55018283C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Kust-Express" (55018292C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Kust-Express" (55018373C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het proefproject betreffende de reservatie voor treinen van en naar de kust" (55018564C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het voorzien in extra Kust-Expresstreinen vanuit Limburg" (55000139I)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Kust-Express" (55018780C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Kust-Express" (55019139C)
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De reservatie van een zitplaats in de treinen naar de kust" (55019162C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het reserveringssysteem voor de Kust-Express" (55019197C)

01 Débat d'actualité sur les trains spéciaux vers la mer et interpellation et questions jointes de

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains Côte-Express" (55018283C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Côte-Express" (55018292C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Côte-Express" (55018373C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote de réservation pour les trains à destination et en provenance de la côte" (55018564C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La planification de trains Côte-Express supplémentaires au départ du Limbourg" (55000139I)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Côte-Express" (55018780C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Côte-Express" (55019139C)
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réservation de places dans les trains vers la côte" (55019162C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le système de réservation pour le Côte-Express" (55019197C)

01.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, sinds kort is er een proefproject gestart, de Kust-Express, een treinverbinding met weinig tussenstops, die wordt ingezet vanaf 5 of 6 juni.

Ik ga meteen over tot mijn vragen.

Mijnheer de minister, hoe verloopt dat proefproject?

Hoe verlopen de reservaties? Ik meen dat u tegenstander was van een reservatiesysteem voor de NMBS. Vanwaar die verandering in standpunt? Ook de NMBS blijft zich principieel tegen een reservatiesysteem kanten. Waarom wordt dit proefproject dan opgestart? Hoe is men tot die besluitvorming gekomen?

Er kan enkel online worden gereserveerd. Waarom werd aldus beslist? Waarom kan er niet gereserveerd worden aan een loket? Mensen die digibeet zijn en ook mensen in armoede, die vaker geen toegang hebben tot onlinetoepassingen, worden zo door de NMBS uitgesloten.

Waarom werd voor de bestemming De Panne gekozen? Is dat enkel vanwege Plopsaland? Het station van De Panne ligt toch niet direct bij de zee. Kunnen ook andere toeristische bestemmingen die vlot bereikbaar zijn per trein, zoals Walibi en de Zoo van Antwerpen, aanspraak maken op deze expresstreinen?

Waarom kiest de NMBS ervoor verschillende tarieven te hanteren? Een ticket voor een expresstrein kost namelijk 1 euro meer dan een ticket voor een reguliere treinverbinding.

Hebben personen met een beperking ook toegang tot de expresstreinen?

01.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, mijn vraag werd ingediend vooraleer het proefproject plaatsvond. Ondertussen is het proefweekend al verstreken. In essentie is mijn vraag hoe het proefproject is verlopen en hoe het wordt geëvalueerd?

Ik denk dat ik veel minder negatief sta tegenover dat proefproject dan de voorgaande spreker, want ik vind het wel een interessante proef. Zeker voor massa's die zich in de richting van de kust verplaatsen, kan het een interessante werkwijze zijn. Ik kijk daarom uit naar de evaluatie die tot nu toe is gemaakt.

De **voorzitter**: Mijnheer Van den Bergh, bedankt voor uw bondigheid.

01.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, mijn vraag dateert ook van vóór het proefproject effectief heeft plaatsgevonden. Niettemin wil ik nog eens expliciet mijn steun uitspreken voor het nieuwe systeem van de reservatietrein. U herinnert zich vast wel dat ik enkele weken geleden voor dat systeem heb gepleit, toen wij werden geconfronteerd met stations waar mensen heel lang en rijen dik moesten wachten om een plaatsje op de trein richting kust te bemachtigen.

Een reservatiesysteem, dat trouwens niet verplicht is – iedereen kan nog altijd gebruikmaken van het reguliere aanbod –, zorgt ervoor dat mensen die zich de moeite willen getroosten om een plaatsje te reserveren, die vooraf een weekendje of een uitstapje naar de kust plannen en daarvoor 1 euro extra betalen, in ruil daarvoor de garantie krijgen dat zij een zitplaats hebben op de trein, dat zij niet hoeven te wachten en dat die trein rechtstreeks naar de kust rijdt, zonder tussenstops. De reiziger is dus bovendien sneller ter plaatse.

Mevrouw Vindevoghel, dat is veel klantvriendelijker dan tickets verkopen aan mensen die pas in het station vaststellen dat zij ofwel heel lang moeten wachten ofwel zelfs niet meer op de trein geraken. Het is een klantvriendelijke oplossing dat mensen de keuze hebben tussen een reservatie-express of het reguliere aanbod.

Mijnheer de minister, naar aanleiding van het proefproject heb ik een aantal concrete vragen daarover voor u.

Wat was de vooropgezette maximumbezettingsgraad van die treinen? Welke bezettingsgraad werd bereikt?

Hoe wordt het proefproject geëvalueerd?

Kunt u aangeven op welke manier de Kust-Express in de zomer zal worden ingezet?

Vanuit welke stations en naar welke bestemmingen zullen er standaard fietswagons worden ingepland op die verbindingen?

Zal ervoor worden gezorgd dat reservaties ook kunnen worden gemaakt via de app of via de loketten voor de reizigers die dat niet willen of kunnen doen via de website?

01.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de Minister, In het weekend van 5 en 6 juni rolt de NMBS een proefproject uit waarbij reizigers hun plek op rechtstreekse treinen van en naar de kust kunnen reserveren (NMBS, 27/05/2021). Hiervoor dienen ze 1 euro extra te betalen bovenop het gewone vervoersbewijs. Reizigers mogen echter in de trein kiezen waar ze wensen plaats te nemen.

Deze zogenaamde 'Kust-Express' vertrekt in het binnenlandse station en heeft geen tussenstops. Concreet gaat het om welgeteld 10 extra treinen in de ochtend en 10 extra treinen in de avond.

In het verleden pleitte ik ook al meerdere malen voor de uitrol van een soortgelijk reservatiesysteem.

Dit brengt me dan ook tot het stellen van volgende vragen:

Waarom wordt er pas na meer dan 1 jaar en 2 maanden na de start van de eerste lockdown een dergelijk proefproject uitgerold? Welke bezwaren/belemmeringen waren er om dit reeds vroeger uit te rollen?

Hoeveel bedraagt het maximaal aantal toegelaten reizigers op deze bovengenoemde rechtstreekse treinen van en naar de kust? Graag een overzicht. Op basis van welke criteria werd dit maximumaantal vastgelegd?

Verwacht de NMBS dat dergelijke extra treinen bovenop het normale aanbod nodig zijn? Waarom wordt er geen gebruik gemaakt van het bestaande aanbod voor dit proefproject?

Waarom mogen reizigers, zelfs na reservatie, kiezen waar ze plaats wensen te nemen in de trein? Op welke manier komt dit reservatiesysteem ten goede aan de spreiding van de reizigers?

Waarom is de reservatie enkel mogelijk via de website en niet via de loketten? Op welke manier wordt er tegemoet gekomen aan personen die minder digitaal geletterd zijn?

01.05 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de voorzitter, bij mij is de toon enigszins anders. Het gaat mij niet zozeer over de opzet die men heeft uitgewerkt, maar wel over het gebied dat men daarmee bestrijkt.

In haar beleidsverklaring heeft de federale regering aangegeven dat ze meer mensen wil bewegen tot het nemen van de trein, dat ze het spooraanbod gevoelig wil uitbreiden, de verbindingen met buitenlandse spoorwegnetwerken wil verbeteren en nadrukkelijk wil inzetten op multimodale en collectieve mobiliteit.

In het licht van die doelstellingen en de vele problemen die zich eerder hebben voorgedaan met overvolle treinen in de richting van de kust, heeft de NMBS op 5 en 6 juni 2021 een eerste test uitgevoerd met de zogenaamde Kust-Express, waarover net gesproken is.

De Kust-Express en de verplichte reservatie moeten garanderen dat het spoor en de kust, ook met tal van coronaveiligheidsmaatregelen, een grote toestroom van toeristen zonder problemen kunnen verwerken. Bij een succesvolle test zouden er voortaan in de weekends tien Kust-Expresstreinen per dag rijden en tijdens de week vier. Het zou gaan om vier treinen vanuit Brussel-Zuid en telkens twee treinen vanuit Antwerpen-Centraal, Gent-Sint-Pieters en Luik-Guillemins.

Het is heel opvallend dat de provincie Limburg volledig buiten het aanbod van de Kust-Expresstreinen gelaten wordt. Limburg is inzake openbaar vervoer al onderbedeeld. In een ruimere regio is Limburg eerder opgesloten dan ontsloten en wordt opnieuw straal genegeerd door de beleidsmakers en de NMBS. Er zal dus geen enkele Kust-Expresstrein vanuit Limburg naar de kust rijden. Het lijkt wel alsof men Limburgers liever niet verwelkomt aan de kust.

Wat is de reden waarom Limburg buiten het Kust-Expresstreinplan gelaten wordt? Werd deze beslissing genomen in en bekrachtigd door de raad van bestuur van de NMBS? Was de minister op de hoogte van deze beslissing? Zal er alsnog een inspanning gedaan worden om toch te bekijken of er een Kust-Expresstrein van of naar Limburg in gebruik kan genomen worden?

01.06 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik wil de vraag even vanuit een andere insteek benaderen en verwijzen naar de studie die de FOD Mobiliteit heeft gemaakt waarin geconcludeerd wordt dat reservaties voor binnenlands treinverkeer weinig werkbaar zijn. Net op dat moment kwam de NMBS met een heel interessante piste. De FOD had heel wat scenario's opgenoemd in zijn studie, maar deze kwam daarbij

niet ter sprake. Zij lijkt mij echter wel tegemoet te komen aan de beperkingen die er zijn bij het werken met reserveringen. Zoals ik het nu begrijp, wil de NMBS naast het vaste aanbod, waarvoor dus geen reservering noodzakelijk is, werken met een extra aanbod, waarvoor reserveren wel vereist is. Op die manier versterkt men het aanbod waardoor de reizigers voldoende gespreid kunnen worden. Wie snel en zonder tussenstops naar de kust wil sporen krijgt dan dat extra alternatief.

Wij konden lezen dat het proefproject door de NMBS zelf alvast positief geëvalueerd werd. Ik heb hierover een aantal vragen aan u.

Hoe frequent zal de Kust-Express uitrijden?

Hoe zal op beide soorten treinen de bezettingsgraad onder controle gehouden worden?

Bij de expresstreinen is er kans op extra drukte in de stations op de vertrekmomenten. Hoe verliep dit bij het proefproject? Zijn ter zake misschien nog extra maatregelen nodig?

Waarom kunnen fietsen niet meegenomen worden op de Kust-Express? Wordt dit nog verder bekeken?

Welke conclusies haalt u uit het onderzoek van de FOD naar de mogelijkheid tot het invoeren van reserveringen in de trein?

01.07 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous fais grâce du contexte entourant les trains express, déjà largement rappelé par mes collègues. J'ai pour ce projet un intérêt, certes, mais prudent, le tout étant de pouvoir évaluer cette expérience pour en déterminer les difficultés et vérifier si gain il y a.

J'en viens immédiatement à mes questions. Quel bilan la SNCB tire-t-elle de cette expérience? Quel était le pourcentage de fréquentation des trains lors de l'essai? Le projet va-t-il être mis en œuvre cet été? Selon quelles modalités? Cette offre attire-t-elle un nouveau public ou le flux de passagers aurait-il pu être absorbé par l'offre classique?

La réservation n'est possible qu'en ligne. Pourquoi n'est-il pas possible de réserver une place depuis un guichet SNCB?

Les Côte-Express proposent-ils des emplacements pour les vélos et, dans la négative, pourquoi? Une évolution est-elle possible à cet effet?

Des projets d'extension de cette offre sont-ils à l'étude au départ ou à destination de gares wallonnes? Je pense à certaines provinces en particulier.

Quelles réponses seront-elles apportées aux organisations représentées au travers du Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires (CCVF), qui a remis un avis négatif sur le système de réservation de trains de la SNCB.

01.08 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je ne vais pas non plus revenir sur le contexte déjà décrit par mes collègues. J'en viens directement à mes questions.

Comment la SNCB va-t-elle répondre aux critiques, notamment de l'association Navetteurs.be? Quelles solutions propose-t-elle pour renouveler cette expérience sans pénaliser une partie de la population? Quel est le bilan de ce week-end test? A-t-on, à ce jour, les résultats de l'analyse qui est prévue par la SNCB? Quel est le retour de la part des voyageurs? Un autre week-end test est-il prévu pour espérer, cette fois, accueillir davantage de voyageurs?

01.09 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, we kunnen moeilijk tegen het idee van de Kust-Express op zich zijn. Als volksvertegenwoordiger uit de Denderstreek heb ik hier echter al twee keer een vraag gesteld over de verbinding van de Denderstreek met de kust via de bestaande lijn 50A. Zowel van de minister als van zijn voorganger kreeg ik een antwoord dat inhoudelijk weinig voorstelde en eigenlijk getuigde van manifeste onwil om op de vraag in te gaan. Ze werd nochtans ook geformuleerd in de Vlaamse spoorstrategie uit 2013. Ik vind het dan ook zeer pijnlijk voor de inwoners van de Denderstreek dat grootstedelingen nu met een vingerknip plots sneller en beter naar de kust kunnen worden vervoerd. De

NMBS staat immers niet echt bekend om vingerknippen of snel handelen. De vraag van mijn regio wordt echter steeds weer manifest genegeerd.

Mijnheer de minister, ik ga ervan uit dat het electoraat in die steden, vooral in Luik en Brussel, belangrijker is voor u en dat u er intensere politieke banden mee hebt dan met de Denderstreek. Het is natuurlijk een vuil politiek spelletje, dat ik hier graag wil accentueren en bestrijden. Met alle respect, mijn broek zakt daarvan af. De Denderstreek moet niet alleen steeds opnieuw de uitwassen van de verbrusseling door het perverse en megalomane GEN rond Brussel slikken, de regio wordt ook steeds weer genegeerd op mobiliteitsvlak, als het gaat om toeristische verbindingen met de kust, Gent en de cultuurhistorisch rijke stad Brugge. Er zijn ter zake al jarenlang vragen van de Vlaamse regering, waarvan wij geen deel uitmaken, maar ook vanuit de regio. Ik vind het dan ook beschamend dat het proefproject met een vingerknip gelanceerd kan worden. Ik wou van het actualiteitsdebat gebruikmaken om u daar even aan te herinneren.

01.10 **Marianne Verhaert** (Open Vld): *In het weekend van 5 en 6 juni experimenteert de NMBS met reservaties voor rechtstreekse treinen vanuit Gent, Luik, Brussel en Antwerpen naar kustbestemmingen. Reizigers kunnen zich dan verzekeren van een zitplaats door op voorhand te reserveren en 1 euro extra te betalen.*

De NMBS zet tien Kust-Expresstreinen richting de kust in. 's Avonds leggen nog eens tien reservatietreinen het traject in omgekeerde richting af. Het aanbod sterft overeen met ongeveer 8.000 plaatsen.

Voor die reservatie moet, bovenop de normale prijs van het treinticket, 1 euro per persoon en per rit worden betaald. Het reserveringstarief geldt ook voor begeleide kinderen jonger dan 12 jaar, die niet over een vervoersbewijs moeten beschikken. Op die manier verzekert de NMBS dat de plaatsen worden voorbehouden voor mensen die ook echt zullen reizen.

Hoe is het proefweekend met het reserveringssysteem verlopen? Hoeveel reizigers maakten gebruik van het reserveringssysteem?

De NMBS was bevreesd voor reizigers die wel zouden reserveren maar niet zouden opdagen. Is deze vrees weerlegd door de prijs van €1 aan te rekenen?

Wat waren de voorop beoogde doelstellingen van het proefproject? In welke mate werden deze doelstellingen bereikt?

Hoe evalueert de NMBS het systeem? Zal de Kust-Express ook in de zomer worden ingezet?

01.11 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je vous remercie pour vos nombreuses questions et pour votre intérêt général pour cette opération.

Depuis quelques mois, à ma demande et en collaboration avec mon cabinet, la SNCB réfléchit à son offre de trains estivale vers la côte belge, avec plusieurs objectifs (une capacité suffisante par rapport à la demande, une meilleure prévisibilité et une meilleure gestion des flux des voyageurs, une augmentation du confort de voyage), dans le but d'attirer un public différent et supplémentaire vers le train car, comme vous le savez, le train, c'est la liberté.

De NMBS zette tijdens het weekend van 5 en 6 juni inderdaad rechtstreekse treinen naar de kust in, de Kust-Express, zowel 's ochtends naar de kust als 's avonds terug van de kust. Het ging om een proefproject met het oog op een eventuele uitrol van het nieuwe aanbod tijdens de komende zomervakantie.

Ce test a été tout à fait concluant.

Avant de parler de manière détaillée des tenants et des aboutissants de cette expérience pilote, j'ai le plaisir de vous informer – il s'agit ici d'un scoop à l'adresse de la commission de la Mobilité – qu'à partir du 3 juillet prochain, une offre de trains supplémentaires vers la mer sera proposée aux voyageurs dans le cadre du projet Côte-Express.

Dat extra aanbod komt er vanuit dezelfde vertrek- en aankomststations als het testproject. Er zal een apart aanbod zijn tijdens de week en een uitgebreider aanbod uit al die stations tijdens de weekends.

Voor die treinen naar de kust reserveert de reiziger zijn ticket op voorhand en heeft dan een gegarandeerde zitplaats voor een comfortabelere, snellere en vlottere reis naar en van de Belgische kust.

Ik wil graag onderstrepen dat het daarbij gaat om een bijkomend aanbod. Het inleggen van snelle en directe extra treinen vergemakkelijkt het onze burgers doorheen het land om snel, comfortabel en duurzaam naar kustgemeentes te reizen, wat ik alleen maar kan toejuichen.

Die treinen, de zogenaamde Kust-Expresstreinen, zijn rechtstreeks treinen, die niet stoppen in de tussenliggende stations. Zij zijn dus sneller dan de treinen van het klassieke aanbod.

Treinreizigers kunnen via de NMBS-website reserveren voor die treinen. De reservatie is nodig boven op het normale treinticket. Reserveren kost 1 euro per persoon en per rit. Met een reservatie zijn reizigers zeker van hun plaats op een welbepaalde trein, maar zij kunnen vrij blijven kiezen op welke plaats zij op de trein plaats zullen nemen.

De rechtstreekse treinen met reservatie vullen het bestaande aanbod aan en stoppen niet vóór hun eindbestemming. Het nieuwe geteste aanbod biedt een antwoord op de vraag van dagjestoeristen, die hun uitstap naar zee vooraf willen plannen. Zekerheid van een zitplaats, vooral op drukke trajecten tijdens de zomer, een snellere reistijd en het vermijden van drukke treinen stonden met stip bovenaan genoteerd in de bevraging. Met een reservatie voor een rechtstreekse trein heeft de reiziger die een dag aan zee wil doorbrengen, een reiservaring met maximumcomfort. Dat is een groot voordeel voor gezinnen, alsook voor oudere mensen of mensen met beperkte mobiliteit.

Het aanbod vult dus het klassieke treinaanbod aan. Er stappen bij het klassieke aanbod tijdens de ritten verschillende categorieën van reizigers op eenzelfde traject in en uit bij verschillende stations. Het gaat daarbij onder andere over pendelaars, studenten en occasionele reizigers. Voor het klassieke aanbod wordt een reservatie zeker niet overwogen. Een reservatiesysteem op de klassieke treinen zou de flexibiliteit van het hele treinsysteem al te zeer beperken.

Die flexibiliteit geeft reizigers de vrijheid om de trein te nemen die ze willen, wanneer ze dat willen. Ik kan niet genoeg beklemtonen hoe belangrijk dat is. Mobiliteit is vrijheid. Daarmee zit ik helemaal op dezelfde golfengte als de reizigersverenigingen. De trein nemen moet gemakkelijk en zo laagdrempelig mogelijk zijn.

Reserveren voor het gewone treinaanbod is praktisch niet haalbaar, maar vooral ook niet wenselijk. Reserveren is niet nodig en zal dat nooit zijn.

Le système de réservation n'est pas envisagé pour les trains conventionnels. En effet, l'utilisation d'un système de réservation pour les trains normaux limiterait considérablement la flexibilité de l'ensemble du système ferroviaire belge qui est ouvert et se caractérise par un réseau important de gares et de points d'arrêt. C'est la conclusion très claire de l'étude que j'ai demandé au SPF Mobilité de rédiger. Les membres de cette commission l'ont reçue et j'en partage les conclusions. Je ne saurais trop insister sur l'importance de ce point. La mobilité, c'est la liberté. Nous ne pouvons pas et nous ne voulons pas la restreindre. En l'occurrence, nous faisons l'inverse: c'est en offrant des trains supplémentaires que nous l'élargissons.

De reizigers naar de Belgische kust de komende zomer zullen dus de keuze hebben tussen een trein zonder reservatie die stopt in verschillende stations, en een trein met reservatie die rechtstreeks rijdt. Het nieuwe product werd voorgesteld aan de burgemeesters van de kuststations en aan de provincie West-Vlaanderen, die zeer positief reageerden op de lancering van het proefproject. Het proefproject tijdens het weekend van 5 en 6 juni was een echt succes, zowel operationeel als op het vlak van de klanttevredenheid.

L'objectif de cette expérience pilote n'était pas d'accueillir beaucoup de voyageurs, mais de tester la formule et de recueillir l'avis des voyageurs concernés. En cela, c'est un succès. Cette satisfaction est apparue au cours de l'enquête que nous avons réalisée.

Dat blijkt uit een bevraging van de klant. 90 % gaf een score van minstens 7/10, 87 % was tevreden over het onlineboekingsproces, 92 % was tevreden over de ervaring in het station en 94 % was tevreden met de ervaring op de trein.

Concreet zullen elke dag van de zomer twintig reservatietreinen rijden. Het gaat om tien 's ochtends in de richting van de kust en tien treinen 's avonds in de richting van het binnenland. De treinen vertrekken

's ochtends in Antwerpen-Centraal, Brussel-Zuid, Gent-Sint-Pieters en Luik-Guillemins. Het gaat hier om stations van waaruit een groot aantal reizigers de trein neemt richting kust. De treinen komen aan in Blankenberge, De Panne, Knokke en Oostende, van waaruit ze 's avonds ook vertrekken.

De NMBS deelt mij mee dat de keuze voor de vier stations die in het testproject werden opgenomen, ingegeven was doordat de overgrote drukte naar de kust ontstaat in de vier uitgekozen stations. De keuze is ook ingegeven door de vrije rijpaden.

Het project zal de komende zomer nog niet naar andere stations uitgerold worden. Maar reizigers uit alle andere provincies zoals Limburg, Luxemburg, Namen, Vlaams-Brabant, Waals-Brabant of Henegouwen kunnen zeker een kusttrein reserveren vanuit Antwerpen of Brussel, zoals reizigers uit Luxemburg of Namen dat ook kunnen doen vanuit Brussel.

S'il n'y a pas de train direct au départ de certaines provinces, on peut tout à fait prendre le train à partir de Bruxelles ou d'Anvers pour aller à la destination de son choix.

Reizigers moeten vooraf reserveren en over een geldig vervoersbewijs beschikken. Begeleide kinderen jonger dan 12 jaar dienen niet over een vervoersbewijs te beschikken, maar zij moeten ook reserveren aan een tarief van 1 euro. Dankzij de treinen kan er beter worden geanticipeerd en kunnen de reizigersstromen naar de verschillende kustbestemmingen beter worden gespreid. Daarbij is er ook een nauwkeurige registratie van het aantal reizigers op de trein.

Uit een studie van Westtoer blijkt dat tijdens de zomervakantie 13 % dagtoeristen met de trein naar de kust reist. Het gaat hierbij om cijfers van de laatste zomer voor de coronacrisis, in 2019. Ook bleek uit de studie dat de dagjestoeristen vooral komen uit de provincies die zich het dichtst bij de kust bevinden. Het gebruik van de trein bedraagt op basis van die cijfers maximaal 30 % voor de dagjestoeristen in Oostende, 29 % voor Blankenberge, 9 % voor Knokke en 6 % voor De Panne. Met andere woorden, als wij de modal shift willen realiseren, conform de ambitie van de federale regering, dan is het belangrijk dat wij nog meer reizigers ervan overtuigen om voor de trein te kiezen.

La liste comportant les trains directs sera disponible à partir de jeudi sur le site de la SNCB. Les trains pourront être réservés à partir de ce jeudi. Les trains seront également visibles sur l'application de planification de la SNCB. Les voyageurs pourront constater, sur ce même site, le nombre de places encore disponibles à bord des trains directs vers la côte, les Côte-Express.

Met de rechtstreekse treinen zullen reizigers sneller op hun bestemming zijn dan met een klassieke IC-trein. De treinen stoppen onderweg niet en rijden rechtstreeks naar hun eindbestemming. Wie bijvoorbeeld van Antwerpen-Centraal naar Blankenberge wil, is met de trein 33 minuten sneller dan met een IC-trein. Wie van Brussel naar De Panne wil, doet dat 54 minuten sneller. Tussen Brussel en De Panne betekent dat voor een dagje naar zee bijna twee uur winst. Dat is twee uur extra plezier voor jong en oud.

L'avantage de ces trains est effectivement qu'ils ne s'arrêtent pas et qu'ils assurent une liaison plus rapide. Je pense que c'est de nature à attirer un nouveau public vers le train.

Reizigers die de Kust-Express willen nemen, wordt gevraagd minstens vijftien minuten voor het vertrek van de trein in het station te zijn. Het NMBS-personeel controleert het reservatiebewijs voor het betreden van het perron.

L'organisation des flux de voyageurs s'est tout à fait bien passée lors du week-end test et toutes les dispositions sont prises pour que ce soit le cas.

Alle bestaande procedures voor personen met een beperkte mobiliteit blijven van toepassing op de te reserveren rechtstreekse treinen. Ze staan los van de procedure van reservatie.

Les dispositifs d'accompagnement pour les personnes à mobilité réduite restent valables avec l'avantage pour elles de ces trajets directs et de la place réservée.

Mme Zanchetta, vous citez à juste titre les préoccupations – que je partage – relatives à la fracture numérique. Le train doit être accessible à tous. La SNCB me communique que malheureusement pour cette première année, une solution au guichet n'est techniquement pas réalisable à court terme. Le système avec

des réservations en ligne sera d'application pour les mois à venir. Il y a encore une marge de progression.

Dit is vanzelfsprekend verre van ideaal, maar mensen die moeilijk toegang hebben tot het internet kunnen in veel gevallen geholpen worden door een vereniging of een naaste om toegang te krijgen tot de NMBS-website om te reserveren. Deze reservatie kan afgedrukt worden; er is dus geen smartphone nodig om het reservatiebewijs te tonen. Ik zal mij in de toekomst blijven inzetten om ervoor te zorgen dat de trein voor iedereen een aantrekkelijke keuze is.

Plus de 1 000 voyageurs ont réservé une place sur l'express côtier pendant le projet pilote.

Brussel was het meest benutte station in het binnenland, gevolgd door Luik, Antwerpen en tot slot Gent. Aan de kust was het meest benutte station Oostende, gevolgd door Blankenberge, De Panne en tot slot Knokke.

C'était vraiment un premier essai.

Le fait de connaître le nombre de voyageurs n'était pas l'objectif du projet. La SNCB a surtout voulu tester en profondeur la partie pratique, la capacité de réserver et de canaliser le public. Cette évaluation était positive.

Enkele vragen in de evaluatie waren of de reizigers het speciaal voorziene perron zouden vinden en hoe de controle van het reservatiebewijs en het treinticket zou verlopen. De NMBS heeft de reizigers die gebruikmaakten van deze treinen uitgebreid ondervraagd over hun ervaringen en mogelijke verbeterpunten. De tevredenheid van de gebruikers over het product zelf lag zeer hoog – de NMBS spreekt over een tevredenheid van 90 % –, 75 % zegt opnieuw van de trein gebruik te zullen maken, indien mogelijk. De voornaamste redenen van tevredenheid die de reizigers opgaven waren de zekerheid van een zitplaats, dat men overvolle treinen vermeed en de tijdswinst. Ook werd vastgesteld dat 40 % alleen de heenrit reserveert, om de terugreis flexibel te kunnen maken. Op basis van de evaluatie werd daarom besloten om al een aantal verbeteringen aan te brengen. Zo moet men niet langer dertig minuten vooraf reserveren, maar vijftien minuten vooraf. Dat geeft ook meer flexibiliteit voor de terugreis 's avonds. Personen met beperkte mobiliteit kunnen nu dus beroep doen op assistentie, wat in het proefproject nog niet het geval was.

Les vélos seront acceptés mais il n'y aura pas de réservation possible. Il n'y a dès lors pas de garantie de place pour les vélos. En cas d'impossibilité de monter dans un train avec un vélo, un remboursement de la réservation est possible. Vous savez que nous avons également augmenté le nombre de places pour les vélos dans les trains normaux.

Tijdens het testweekend vonden geen noemenswaardige incidenten plaats, op een probleem met wachtrijen in Brussel-Zuid na alsook enkele reizigers die het weekendticket niet meteen vonden tijdens de onlineboeking.

La SNCB me communique qu'une amélioration du management de flux est en cours. Ceci inclut une amélioration de la signalisation ainsi qu'une visibilité accrue des informations aux voyageurs.

De NMBS bleef ook de nodige veiligheidsmaatregelen nemen volgens het sanitair protocol. Tijdens de weekends en schoolvakanties kan het bij mooi weer immers behoorlijk druk worden op deze bestemmingen. Er zullen op deze trein dus nooit meer reizigers kunnen reserveren dan dat er zitplaatsen zijn.

La SNCB gardera également des trains en réserve afin de pouvoir réagir rapidement aux incidents inattendus.

Voor mij was het proefproject een ideale manier om extra treinaanbod naar de kust te onderzoeken, boven op het gebruikelijke aanbod. Zo stimuleren wij immers de trein als aantrekkelijker alternatief voor de auto.

Cette opération fera évidemment l'objet d'une évaluation au mois de septembre – et nous pourrons en reparler – pour identifier les changements et améliorations à y apporter pour le futur.

De vrijheid die men terugwint dankzij de trein, wil ik in de toekomst nog versterken om zo nog meer Belgen voor de trein te laten kiezen deze zomer of voor dagelijkse verplaatsingen. Ik ben heel tevreden met de nieuwe Kust-Express.

Je suis content de cette nouvelle opération. Elle n'est pas parfaite mais je pense qu'elle comporte un grand

nombre d'avantages pour attirer davantage de personnes vers le train, ce qui, je pense, est l'objectif de la plupart des membres de cette commission.

De **voorzitter**: Ik dank u voor uw zeer uitgebreid antwoord, mijnheer de minister.

Je vous remercie également pour le scoop!

01.12 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, bedankt voor uw inderdaad heel uitgebreide, maar ook interessante antwoord.

Het is gepast om de NMBS te feliciteren voor het proefproject en het aanbod vanaf 3 juli. Het is een mooi extra aanbod boven op het bestaande aanbod. Het is natuurlijk ook een specifiek aanbod, namelijk met reservaties. Dat is logistiek en operationeel sowieso een uitdaging. Het is dan ook logisch dat er voldoende reizigerspotentieel moet zijn om dergelijke treinen in te zetten vanaf bepaalde plaatsen. Daarom is de keuze voor een aantal grote steden een logische keuze. In de toekomst kan dat mogelijk verder uitgebreid worden. Als een trein rechtstreeks moet rijden, moet hij natuurlijk bij zijn vertrekstation voldoende potentieel en dus opstappers hebben om dat effectief waar te kunnen maken. Daar mogen we wel wat realisme in verwachten. Ik begrijp alleen niet helemaal hoe het zit met het meenemen van de fiets op die treinen. Ongetwijfeld hebben collega's dat wel goed begrepen en zal ik dat onmiddellijk beter verstaan. We kijken uit naar de evaluatie in september van een meer permanent aanbod.

01.13 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, we zijn natuurlijk blij dat er meer treinen zijn en dat die treinen sneller op hun bestemming zijn is een heel goede zaak, maar vroeger waren die er ook al. Vroeger waren er in de zomer meer treinen naar de zee, maar daarvoor moest niet worden gereserveerd. We zijn dus voor snellere en meer treinen, maar het is niet goed dat er opnieuw een nieuwe klasse reizigers wordt georganiseerd. Er is al een eerste en tweede klasse en nu zal er een systeem komen met reservatie dat niet toegankelijk is voor een deel van de bevolking. U zegt zelf dat u daar gevoelig voor bent. In de hoorzittingen hebben we ook gehoord dat er nog altijd een deel van de bevolking is waarbij toegang tot het internet een groot probleem is.

Ik heb een vraag gesteld rond mensen met een beperking. Ik had zelf de proef gedaan via de klantendienst of mensen met een beperking die expresstrein konden nemen. Daar zeiden ze dat dat nu al kon. We hebben tien dagen moeten wachten op een antwoord om te vermijden dat het wel toegankelijk is, terwijl u nu zegt dat het pas vanaf 3 juli is. Het is een probleem dat dit zo niet gecommuniceerd werd via de klantendienst, de klantendienst zei immers iets anders dan wat ik hier hoor.

Een derde probleem is de veiligheid. Er is dit weekend een actie van het personeel geweest in Doornik. Ik heb ook verschillende telefoons gekregen van vooral personeel over de agressie op de treinen. Ik hoor van die mensen dat er voor die Kust-Expresstrein meer personeel van Securail nodig zal zijn om voor de veiligheid en de controle op de trein te zorgen. Er was al een groot personeelstekort bij Securail, dat zal nu nog toenemen omdat er meer personeel voor die expresstreinen zal worden ingezet.

Wij zijn geen voorstander van een reservatiesysteem. Wij vinden dat iedereen toegang moet hebben en er genoeg treinen moeten zijn. Wij vinden snelle treinen een goed idee, maar wij vinden dat van het systeem van de reservatie helemaal niet. U hebt het altijd over vrijheid. Dit is een beperking voor een deel van de bevolking.

01.14 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, dank u voor het goede nieuws dat u aan onze commissie hebt gebracht over de voorzetting van het project van de Kust-Express. Onze fractie is daar een warme voorstander van. Wij verwelkomen dit initiatief.

Ik ben blij te vernemen dat niet alleen de NMBS zelf maar ook de reizigers die daarvan gebruik hebben gemaakt dat als een positieve ervaring hebben beoordeeld.

U hebt nog eens de voordelen opgesomd. In ruil voor de kleine moeite om een reservatie te maken voor 1 euro, krijgt men de garantie op een comfortabele zitplaats en de garantie dat men veel sneller ter plaatse is en sneller terug geraakt. Dat zorgt ervoor dat iemand die op voorhand zijn trip naar de kust plant langer van de kust kan genieten.

Wat kan men daar in godsnaam op tegen hebben, mevrouw Vindevoghel? Mensen krijgen de keuze en alle

vrijheid om, ofwel de gok te wagen om in het station nog een plaats te vinden in het reguliere aanbod, ofwel om vooraf een trip te plannen en daarvoor 1 euro te betalen met de garantie dat men een zitplaats heeft en sneller te plaatse is.

Ik vind het onbegrijpelijk dat de PVDA, als grote verdediger van het openbaar vervoer, zich verzet tegen een uitbreiding van het aanbod, mits reservaties. Dat geeft meer opties. Hoe klantvriendelijk kan een openbare vervoersmaatschappij eigenlijk zijn? (*protest van mevrouw Vindevoghel*)

Mijnheer de minister, u hebt alle steun van de Vooruitfractie voor dit project. Ik hoop dat dit in de toekomst, want ik ben er zeker van dat die treinen tijdens de mooie zomerdagen vol zullen zitten, aanleiding kan geven tot een uitbreiding van dit systeem vanuit alle provinciehoofdsteden van dit land.

01.15 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw omstandig antwoord.

Sowieso is het goed dat het systeem in voege is voor deze zomer. Al lang genoeg, elke schoolvakantie opnieuw, hebben wij namelijk problemen ervaren. In de loop van het afgelopen anderhalf jaar werd door verschillende collega's, onder wie collega Vandenbroucke en collega Van den Bergh, dan ook voor een dergelijk systeem van reservatie gepleit. De kritische geest zou kunnen opmerken dat het jammer is dat het een jaar moest duren, maar goed, we blijven positief. Beter laat dan nooit, het is nu in voege. Wij hopen natuurlijk dat de typische beelden van overlast in de stations voortaan tot het verleden mogen behoren.

Niettemin, ik heb geen antwoord gekregen op de vraag waarom dit opgevat werd als een volledig gescheiden systeem. Het gaat om een volledig apart aanbod met gescheiden treinen. Vanzelfsprekend is het daardoor ook geografisch beperkt, met een aanbod vanuit een beperkt aantal stations. U hebt niet toegelicht waarom dit niet wordt ingevoerd als aanvulling op het vast aanbod, bijvoorbeeld door één wagon of een deel van rijstel voor te behouden voor mensen die wensen te reserveren. Misschien is er daarvoor een reden en ik vind het de moeite waard om die toegelicht te krijgen. Mogelijk is het om duidelijke redenen onmogelijk of praktisch niet uitvoerbaar, maar het kan ook een piste bieden voor een verbreding van het systeem, zodat bijvoorbeeld ook mensen uit de Denderstreek of uit Limburg, zoals de heren De Spiegeleer en Troosters opmerkten, ervan kunnen genieten.

01.16 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, u hebt een heel uitgebreid antwoord gegeven en ik heb heel veel dingen gehoord, ook van collega's. Ik wil benadrukken dat ik met het project op zich geen enkel probleem heb.

Het gaat mij om het regionale aspect. Er wordt gegoocheld met woorden, want het aanbod wordt als sneller en comfortabeler voorgesteld, maar voor Limburgers gaat dat niet op. Door de snelheid, zo wordt gesteld, is er meer tijd om op de plaats van bestemming plezier te maken, maar voor Limburgers, die sowieso al het langst onderweg zijn, geldt dat niet. Ik hoor een algemeen antwoord over vrije rijpaden en het aantal reizigers, maar dat is geen argumentatie omtrent mijn specifieke vragen daarover. Uiteindelijk moeten de Limburgers, als zij van de expresstrein willen gebruikmaken, overstappen in Antwerpen of in Brussel, althans volgens wat ik te horen krijg. Er gaan echter ook mensen uit die regio's naar de zee. Om het uur rijdt er een expresstrein, maar 's avonds moeten de Limburgers de verste terugreis maken. Die zullen ongeveer op hetzelfde tijdstip vertrekken. Dat er geen rechtstreekse trein of een of twee kusttreinen rechtstreeks terug naar Limburg kunnen om de mensen te bedienen die de verste reis moeten maken en die de minste tijd hebben om plezier te maken aan de kust, gaat er bij mij totaal niet in.

Wat ik vooral stuitend vind, is dat ik het hier voor Limburg opneem en ik u vier vragen stel voor de Limburgers, terwijl u eigenlijk op geen enkele ervan geantwoord hebt. Dat is pas een gebrek aan respect voor treinreizigers uit Limburg. Alsof het tweederangsburgers zijn.

01.17 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Dank u wel mijnheer de minister voor uw antwoord.

Reizen zou eigenlijk altijd zonder zorgen moeten zijn. Nu de besmettingscijfers dalen, de vaccinatiecijfers stijgen en er ook meer treinen ingezet worden richting de kust om de drukte te spreiden, kan die zorgeloosheid in de trein hopelijk ook echt terugkeren. We hebben met verschillende collega's tijdens verschillende sessies gepleit om te blijven zoeken naar manieren om het treinverkeer gezonder en veiliger te maken, omdat het een duurzaam alternatief is. Deze bijkomende maatregel, indien tijdelijk en beperkt, kan wat ons betreft inderdaad een meerwaarde zijn. Het is positief om te vernemen dat vanaf 3 juli de Kust-Express boven op het reguliere aanbod zal rijden.

Zoals ik het begrepen heb, is er plaats voor de fiets op de Kust-Express, maar kan men die niet reserveren. Het is goed dat de NMBS werkt aan haar visie om de gouden combinatie fiets/trein zoveel mogelijk uit te breiden. Ik begrijp dat ook dit geëvalueerd zal worden na de zomer en er bekeken zal worden of het de juiste manier is om de fiets mee te nemen en of hieraan een soort reserveringssysteem gekoppeld moet worden.

Het is heel belangrijk dat de NMBS er blijft voor zorgen dat op elke trein en op elk perron de gezondheids- en druktemaatregelen bewaard blijven. Hopelijk kan met de gegevens van de reservaties gezorgd worden voor een betere spreiding van de drukte, ook op andere drukke treinverbindingen richting de kust.

Ik ben alvast heel blij met deze eerste evaluatie en ik kijk uit naar het vervolg.

01.18 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Vous avez parlé des plus-values: une meilleure gestion des flux et une rapidité des liaisons qui peut attirer un nouveau public. J'en partage l'intérêt avec vous.

J'avais fait différentes remarques et vous avez apporté des éléments de réponse intéressants, notamment au sujet de la fracture numérique et du système de réservation pour les vélos. Ce type de projet pilote ne doit pas exclure ces éléments et je me réjouis d'entendre qu'il y aura une nouvelle évaluation en septembre. J'espère que ces préoccupations pourront y être intégrées pour améliorer le dispositif. Vous avez évoqué une marge de progression. Si le système est intéressant, il peut encore progresser et nous demandons à la SNCB d'avancer sur ces différents aspects.

J'entends que certaines régions seront hors du périmètre, tant en Flandre qu'en Wallonie. Je viens de Huy et pour aller à Ostende, il faut trois heures en semaine et trois heures quarante le week-end. Il y a donc des marges de progression dans différents endroits du pays. Vous nous avez fait part de votre ambition d'améliorer l'offre de la SNCB le week-end. C'est important pour améliorer la situation de tous les voyageurs, peu importe la région du pays. Je vous remercie d'avancer sur le sujet.

01.19 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le ministre, on ne peut nier les avantages de ce nouveau système de réservation. Il permet d'avoir la garantie d'obtenir une place assise dans le train, de mieux prévoir l'afflux de voyageurs et d'éviter de la sorte de devoir voyager dans des trains bondés.

Si je me réjouis des retours positifs, je regrette néanmoins que ce système de réservation ne soit pas plus accessible. La fracture numérique est bien réelle et cela peut constituer un problème pour de nombreuses personnes.

Je vous remercie pour vos réponses.

De **voorzitter**: Mevrouw Verhaert is niet meer ingelogd.

01.20 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, u hebt heel wat vragen niet beantwoord. Ik had geen vraag ingediend, dus ik heb ook niet het recht om antwoorden op vragen te eisen, maar zoals mijn collega Troosters zegt, heeft hij op geen enkele vraag een antwoord gekregen.

Wat mij het meest opvalt, is dat het systeem wordt bejubeld en dat er wordt gezegd dat als het positief wordt geëvalueerd het zal worden uitgebreid naar alle provinciehoofdsteden en kleinere steden. Dat is echter niet de essentie van het pleidooi dat ik hier al twee jaar houd. Die ontsluiting van de Denderstreek richting de kust is voorhanden, maar wordt niet gebruikt. Het gaat helemaal niet meer over het reservatiesysteem, maar over het feit dat die lijn daar ligt, maar helemaal niet wordt gebruikt in die richting. Ze wordt wel richting Brussel gebruikt, om de 20e-eeuwse pendelaar naar Brussel te brengen, maar niet in omgekeerde richting. Aangezien ze tot op heden zelfs niet op de klassieke manier wordt gebruikt, denk ik dat het reservatiesysteem daar zeker en vast niet aan bod zal of kan komen. Dat was de wake-upcall die ik de minister opnieuw wilde geven. Ik heb dat ook gedaan bij minister Van Quickenborne, bevoegd voor de Noordzee, die in zijn beleidsnota de toeristische waarde van de Vlaamse kust benadrukte. Hij noemde het de Belgische kust, maar iedereen maakt wel eens fouten. Ook hij bleef daar Oost-Indisch doof voor.

De essentie blijft dat bepaalde regio's, bepaalde burgers, bepaalde belastingbetalers verstoken blijven van een deftige, snelle en comfortabele ontsluiting richting kust en ontspanning. Dat mag in dit debat niet worden

vergeten.

Moties **Motions**

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Frank Troosters en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Frank Troosters
en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,
- overwegende de mobiliteitsplannen van de regering om meer mensen tot het gebruik van de trein te leiden;
- overwegende de plannen van de regering op het spooraanbod gevoelig uit te breiden;
- overwegende het al beperkte NMBS-spooraanbod in de provincie Limburg;
- overwegende de beslissing tot het inleggen van extra Kust-Expresstreinen die treinreizigers op coronaveilige wijze naar de kust moeten vervoeren;
- overwegende het feit dat ook Limburgers graag op veilige en comfortabele wijze met de trein de kuststreek willen kunnen bezoeken;
- overwegende het feit dat er door de NMBS geen enkele Kust-Expresstrein van en naar Limburg voorzien wordt;
vraagt de regering
onmiddellijk de nodige maatregelen te nemen opdat ook Limburg middels een eigen Kust-Expresstreinverbinding zal opgenomen worden in het Kust-Expresstreinplan van de NMBS en de Limburgse treinreizigers op die manier verzekerd worden van een coronaveilige en comfortabele treinreis naar de kust."

Une motion de recommandation a été déposée par M. Frank Troosters et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Frank Troosters
et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité,
- vu les plans de mobilité du gouvernement visant à inciter davantage de gens à faire usage du train;
- vu les plans du gouvernement visant à augmenter sensiblement l'offre ferroviaire;
- vu l'offre ferroviaire de la SNCB déjà limitée dans la province du Limbourg;
- vu la décision d'ajouter des trains Côte-Express supplémentaires afin de transporter les voyageurs dans des conditions sûres par rapport au coronavirus;
- vu que les Limbourgeois souhaitent également bénéficier de conditions sûres et confortables pour se rendre à la côte;
- vu que la SNCB ne prévoit aucun train Côte-Express supplémentaire depuis/vers le Limbourg;
demande au gouvernement
de prendre sans délai les mesures nécessaires pour que le Limbourg soit également inclus dans le plan ferroviaire Côte-Express de la SNCB au travers d'une liaison Côte-Express propre et d'ainsi garantir aux voyageurs du Limbourg des conditions de transport vers la côte confortables et sûres par rapport au coronavirus."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Nicolas Parent.

Une motion pure et simple a été déposée par M. Nicolas Parent.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

02 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Hamont" (55015616C)

02 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Hamont" (55015616C)

02.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik kon de vorige vragensessie niet bijwonen, maar ik wens deze ietwat oudere vraag vandaag toch te stellen.

In de commissievergadering van 17 maart heb ik u gevraagd of het station van Hamont zou worden aangepast, zodat ook langere treinen er kunnen stoppen. U hebt mij laten weten dat dat inderdaad het geval zou zijn. Ik had graag wat meer specifieke informatie gehad.

Welke werken worden er precies gepland? Wat is het exacte tijdsplan voor de werken, met begin- en einddatum? Wat is de geraamde kostprijs?

02.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Raskin, ik had het plezier enkele dagen geleden uw streek, die zeer mooi is, te bezoeken voor de inauguratie van de elektrificatie van de lijn, waarover ik zeer tevreden ben, net zoals over de inzet van rechtstreekse treinen 's morgens en 's avonds voor de inwoners van Limburg en de Kempen.

Het betreft, zoals afgesproken in de strategische meerjareninvesteringsplannen (SMIP) van Infrabel en de NMBS, in eerste instantie de verlenging van het bestaande perron om langere treinen te kunnen ontvangen. Het bestaande perron is een middelhoog perron en de vraag rijst of het volledige perron niet moet worden omgevormd naar een hoger perron, vraag waarover Infrabel en de NMBS nu overleggen. De indiening van een omgevingsaanvraag is thans gepland voor de tweede helft van 2021. De aanbestedingsprocedure voor een raamcontract voor de ophoging van perrons is momenteel reeds opgestart. In dat raamcontract worden de aanpassingswerken te Hamont opgenomen.

De werken op het terrein zullen in het voorjaar 2022 kunnen starten. De duurtijd van de werken wordt op ongeveer één jaar geschat, afhankelijk uiteraard van onder andere de beschikbare werkfaciliteiten, buitendienststellingen en eventuele wijzigingen naar een volledig hoog perron. Voor de verlenging van het perron heeft Infrabel in de SMIP in een budget van ongeveer een half miljoen euro voorzien. De meerprijs als gevolg van een eventuele scopewijziging naar een volledig hoog perron moet nog begroot worden.

02.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor de detailinformatie. Ik zal er niet over uitweiden, want we hebben het later in onze vragensessie nog over het dossier.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 **Vraag van Reccino Van Lommel aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De twijfels in de luchtvaartsector over de waterstoftechnologie" (55017074C)**

03 **Question de Reccino Van Lommel à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "Les doutes dans le secteur aérien concernant la technologie de l'hydrogène" (55017074C)**

03.01 **Reccino Van Lommel** (VB): Collega's, ik had mijn vraag initieel ingediend aan minister Khattabi, maar ze werd doorverwezen naar de commissie voor Mobiliteit.

Waterstof wordt vaak aangezien als een hefboom voor duurzaam transport. Waterstof maakt ook een belangrijk onderdeel uit van het herstelplan dat bij de Europese Commissie is ingediend. De luchtvaartsector blijkt er vandaag de dag een koele minnaar van te zijn. Men zegt vooral te willen investeren in duurzame biobrandstoffen als alternatief voor het gebruik van kerosine, maar waterstof vindt men tot hiertoe een brug te ver. Airbus, bijvoorbeeld, ziet wel een mogelijkheid om tegen 2035 een eerste passagiersvliegtuig op waterstof in de lucht te krijgen, maar heeft wel twijfels over de benodigde ruimte van waterstof ten opzichte van kerosine, wat maakt dat die energiebron veeleer voor kortereafstandsvluchten zou kunnen worden toegepast.

Een andere reden voor het mindere succes heeft te maken met het gebrek aan infrastructuur, met name krachtcentrales, en aan investeringen in vergelijking met andere nieuwe brandstoffen, hoewel de sector er alles aan wil doen om de emissies te doen dalen.

Hebt u reeds overlegd met de sector dienaangaande? Hoe staat u tegenover de voorkeur van de sector voor het gebruik van biodiesel in de toekomst? Op welke manier tracht de regering het gebruik van waterstof in de sector aan te zwengelen?

03.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van Lommel, elke alternatieve brandstof heeft voor- en tegenstanders, wat aantoont dat de ideale brandstof niet bestaat. Vele alternatieve brandstoffen lijken op papier een gemakkelijke oplossing, maar uit grondige analyse blijkt dat de perfecte oplossing niet bestaat en het tijd zal vergen om ze te implementeren. Zo lijkt biodiesel een duurzaam alternatief te zijn en dat zal zo blijven tot het gebruik van waterstof in luchtvaartsector algemene ingang vindt

vanaf 2035-2040.

Ik zal maatregelen nemen om alle initiatieven op het vlak van onderzoek, ontwikkeling en investeringen ter zake te ondersteunen en Belgische ondernemingen die in de sector interesse hebben, hierbij betrekken. Op internationaal niveau zal ik alle inspanningen steunen om op regelgevend vlak vooruitgang te boeken. Daarbij mag niet uit het oog verloren worden dat voor bepaalde concrete toepassingen de resultaten pas over drie tot vijf legislaturen zichtbaar zullen zijn. Het beleid ter ondersteuning van de industrie en het wetenschappelijke onderzoek komt ook toe aan de Gewesten en Gemeenschappen.

03.03 Reccino Van Lommel (VB): Mijnheer de minister, u zegt dat er tegenstanders en voorstanders zijn en dat de perfecte oplossing niet bestaat. Het is natuurlijk aan de regering om een en ander te faciliteren. U zegt dat we het voorlopig moeten doen met duurzame biodiesel in de toekomst. Biodiesel is echter niet altijd zo duurzaam als wordt beweerd. Het is nochtans uw partij, Ecolo, die altijd maar de mond vol heeft van verduurzaming onder andere van de luchtvaart. Dat staat toch wel in schril contrast met de vaak gehoorde ambities. Ik heb eigenlijk een antwoord gekregen dat niet echt een antwoord is. U zegt dat het zal blijven bij biodiesel, wat de sector zelf vooropstelt. Ik had van u wel iets meer verwacht. Uw antwoord stelt mij teleur.

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

04 Samengevoegde vragen van

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het rijbewijs met punten" (55017232C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De invoering van een rijbewijs met punten" (55017824C)

04 Questions jointes de

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le permis de conduire à points" (55017232C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'instauration d'un permis de conduire à points" (55017824C)

04.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb twee opvolgvragen ingediend over dit thema.

Het idee van het rijbewijs met punten werd al in 1990 in de wet ingeschreven, maar de praktische uitvoering is er nooit gekomen. De regering wil het idee echter nieuw leven in blazen. Dat staat ook in het regeerakkoord.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken van dit engagement? Welke concrete stappen werden al ondernomen om uitvoering te geven aan het idee van het puntenrijbewijs?

Werd reeds een studie opgestart? Zo ja, kunt u dat toelichten? Wanneer mogen we het resultaat van de studie verwachten? Zo nee, is het idee intussen geschrapt en waarom?

Hebt u al met uw collega's van de deelstaten overlegd over het idee de invoering van een rijbewijs met punten?

04.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Raskin, zoals voorzien in het regeerakkoord, worden diverse initiatieven in de strijd tegen recidive genomen. Een daarvan is de studie over de rol van het rijbewijs met punten in de Belgische context.

De studie over de rol van het puntenrijbewijs in vergelijking met andere landen is al opgestart. Deze studie wordt uitgevoerd door het Vias Institute dat ook in 2018 een eerste studie over de te verwachten effecten van het puntenrijbewijs heeft uitgevoerd. De studie van het Vias Institute uit 2018 belichtte de puntenrijbewijzen van slechts enkele Europese landen. Hierdoor bleef de benchmark eerder beperkt. De studie die dit jaar wordt uitgevoerd, zal meer Europese landen betrekken. Hierbij worden landen met en zonder puntenrijbewijs bevraagd. Er wordt aandacht besteed aan de verkeersveiligheidprestatie van alle bestudeerde landen, aan het handhavingniveau en aan alle systemen die worden gehanteerd om het fenomeen van recidive aan te pakken. De studie van Vias Institute wordt eind 2021 opgeleverd.

Het is mijn intentie om nauw samen te werken met de collega's van de deelstaten. Het is essentieel dat ik over dergelijke grote projecten, die een impact hebben op alle niveaus, onderhandel met mijn collega's die ik zeer regelmatig ontmoet.

Dan kom ik aan uw tweede reeks vragen.

Het opzetten van een puntensysteem genereert uiteraard kosten. In 2018 werd hiervan een eerste, slechts partiële, inschatting gemaakt. Hierbij kwamen volgende kosten aan bod: ICT-ontwikkelingen en beheer van dergelijke systemen, operationele kosten, communicatiecampagnes, juridisch werk, het aanpassen van alle wetsartikelen die geïmpacteerd worden hierdoor, en kosten voor ondersteunende handhavingactiviteiten. De kosten gerelateerd aan het organiseren van opleidingen om puntenrecuperatie en rijbewijsrecuperatie mogelijk te maken, werden niet berekend in 2018. Rekeninghoudend met alle recente evoluties, zullen bepaalde kosten opnieuw becijferd moeten worden.

Toen het rijbewijs met punten op 18 juli 1990 in de wet werd voorzien, bestond er nog geen databank waarin alle verkeersovertredingen werden geregistreerd. Sinds 28 maart 2018 is dit wel het geval, meer bepaald in de MaCH-databank, die alle onmiddellijke inningen, minnelijke schikkingen, bevelen tot betalen en verordeningen van de rechter inzake verkeersinbreuken centraliseert. Dit ging gepaard met een zeer omvangrijke en gradueel ingevoerde procesautomatisering van de verkeersboetes.

Daarnaast moeten wij rekening houden met de recente introductie van gemeentelijke of gewestelijke administratieve sancties in Vlaanderen en Wallonië, die voorlopig niet geregistreerd worden op het centrale niveau, in de MaCH-databank.

Ten slotte, sinds medio 2020 kunnen politieagenten op het terrein ook verifiëren of personen beschikken over een geldig rijbewijs en bestuurders die rijden spijs verval, meteen uit het verkeer halen. De verschillende databanken en toepassingen zijn de laatste jaren dan ook sterk geëvolueerd. Met deze ontwikkelingen zal rekening moeten worden gehouden bij het opzetten van een systeem voor het opsporen van veelplegers.

De nieuwe studie is dus reeds opgestart en wordt voor het einde van het jaar opgeleverd. Die studie wordt uitgevoerd door Vias Institute dat instaat voor de bevraging van alle Europese lidstaten en enkele Europese landen buiten de Europese Unie, zoals het Verenigd Koninkrijk en Noorwegen. Hierbij worden zowel landen met als zonder rijbewijs met punten bevestigd.

Het is op dit ogenblik onmogelijk aan te geven hoeveel landen finaal zullen worden vergeleken, aangezien niet alle landen hun medewerking hebben bevestigd. De benchmark zal sowieso veel breder zijn dan deze die in het kader van de vorige studie werd uitgevoerd.

04.03 Wouter Raskin (N-VA): Dank u, mijnheer de minister, voor het uitgebreide antwoord.

Onder het motto 'haast en spoed is zelden goed' kan ik er perfect mee leven dat het Vias Institute, dat overigens erg bekwaam is, opnieuw een studie uitvoert met een bredere benchmark om een duidelijker beeld te krijgen, zodat we de juiste beslissing kunnen nemen en het juiste debat kunnen voeren. De studie zal einde dit jaar opgeleverd worden. Dat duurt niet meer zolang, so far so good. Ik hoop alleen dat als straks de studie is beëindigd dit niet wordt afgevinkt als klaar, waarmee het regeerakkoord echt wordt gehonoreerd. We moeten dan echt voortwerken.

U zegt dat u de deelstaten erbij zal betrekken, wat essentieel is. Ik heb niet begrepen of u er al mee hebt overlegd in het kader van dit dossier, maar in een latere fase hebben we het daar nog over.

Inzake de kosten somt u een aantal kosten op die het rijbewijs met punten met zich zal brengen. Dat is zeker het geval, maar verkeersveiligheid en het voorkomen van recidive en van drama's waar zoveel families mee worden geconfronteerd door ongevallen in het verkeer, mogen een zekere kost hebben. Het debat zal nog ten gronde gevoerd worden, ik kijk al uit naar de studie aan het einde van dit jaar.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De door de werkgroep Institutionele Zaken georganiseerde hoorzittingen inzake mobiliteit" (55017286C)

05 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les auditions sur la mobilité organisées par le groupe de travail sur les affaires institutionnelles" (55017286C)

05.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, deze vraag is intussen al enigszins achterhaald.

Onlangs organiseerde de werkgroep Institutionele Zaken bij het Vlaams Parlement drie hoorzittingen inzake mobiliteit. Daarvoor werden allerlei belangrijke en interessante partners uitgenodigd, zoals het departement Mobiliteit en Openbare Werken, MORA Vlaanderen, de FOD Mobiliteit, Transport en Logistiek Vlaanderen, Vias Institute, Federdrive, De Lijn, Brussels Airport Company en de NMBS. Tot hun grote verbazing moesten de organisatoren van de hoorzitting van mevrouw Dutordoir vernemen dat ze niet aanwezig zou zijn zonder opgave van reden. Zij was ook niet aanwezig en stuurde evenmin een plaatsvervanger, ook al had dat wel gekund.

Mijnheer de minister, om welke reden wou de CEO van de NMBS hier niet aan deelnemen? Acht u dat opportuun in het licht van uw multimodale mobiliteitsplannen, Visie 2040, waarin coördinatie van spoorvervoer en regionaal vervoer een belangrijke rol zal spelen?

05.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, net als uw vraag, is mijn antwoord enigszins achterhaald. Ik wil u er ook aan herinneren dat ik zeer regelmatig met mijn regionale collega's overleg, aangezien samenwerking de juiste manier is om vooruitgang te boeken, zowel wat de mobiliteit als de politiek in het algemeen betreft.

De NMBS deelt mij mee steeds bereid te zijn om deel te nemen aan hoorzittingen, wanneer die haar activiteiten betreffen. Zo heeft ze de afgelopen maanden deelgenomen aan verschillende hoorzittingen georganiseerd in de commissie voor Mobiliteit van de Kamer, zowel over de impact van COVID-19 als over het vervoersplan, de toegankelijkheid van treinen en stations, de exploitatieveiligheid en de punctualiteit. Als toezichtsminister kan ik dat alleen toejuichen, gezien mijn respect voor het Parlement.

De NMBS heeft na het ontvangen van de uitnodiging van het Vlaamse Parlement onmiddellijk contact opgenomen met het secretariaat van de werkgroep Institutionele Zaken om bijkomende informatie te verkrijgen over de hoorzittingen.

De NMBS vernam dat voor de hoorzitting op 10 mei ook de FOD Mobiliteit uitgenodigd was. De NMBS werd tevens op de hoogte gesteld van het thema dat de commissie behandeld wenst te zien, met name de huidige en toekomstige bevoegdheidsverdeling met betrekking tot mobiliteit. Dat is, met andere woorden, een thema met een hoog institutioneel en wellicht ook politiek gehalte. Op basis hiervan heeft de NMBS het secretariaat van de commissie dan ook ingelicht dat volgens haar de FOD Mobiliteit beter geplaatst is om hieromtrent een uiteenzetting te geven. Het secretariaat heeft bevestigd hiervoor het volste begrip te hebben.

05.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, u kunt ook maar overbrengen wat u wordt meegedeeld, maar het zal u allicht niet verbazen dat ik niet helemaal akkoord ga. Ik vind het eigenlijk een gemiste kans dat de NMBS afwezig was op een hoorzitting waar al die partners aanwezig waren, omdat men daar bepaalde kennis, info, plannen en visies kon delen of afstemmen en daarover kon debatteren met andere belangrijke actoren in het mobiliteitsveld. De NMBS wil graag uitleg geven over haar activiteiten, maar zij bevindt zich inzake mobiliteit niet op een eiland, waarbij louter de trein van station naar station rijdt. Het gaat veel verder dan dat. Bovendien financiert Vlaanderen bepaalde spoorlijnen en -projecten, dus ook daar is een duidelijke link.

Vlaanderen is dus wel goed om projecten mee te financieren, maar de NMBS vindt het blijkbaar niet nodig om respectvol deel te nemen aan een hoorzitting in het Vlaams Parlement. Ik kan dat alleen maar betreuren.

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

06 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De blootstelling aan kwartsstof bij spoorwegwerkzaamheden" (55017392C)

06 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'exposition à la silice lors de travaux ferroviaires" (55017392C)

06.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijn vraag is wel heel actueel, gezien de situatie in Antwerpen met PFOS. Ook hier gaat het over een schadelijk product, in dit geval voor de gezondheid van werknemers. Ik

was twintig jaar vakbondsafgevaardigde en had steeds zitting in het comité. Ik ben dus zeer bekommerd om de gezondheid van werknemers.

Het Nederlandse tv-programma *Zembla* berichtte dat Nederlandse spoorwerkers al zeker tien jaar blootgesteld werden aan een hogere concentratie van de kankerverwekkend kwartsstof. Dat blijkt uit een vertrouwelijke onderzoeksrapport dat in opdracht van ProRail, de Nederlandse tegenhanger van Infrabel, gemaakt werd. ProRail stelde de werknemers, reizigers en ook omwonenden bewust bloot aan die kankerverwekkende stof. Het gevaar schuilt in de ballaststenen. Die worden ook bij ons gebruikt om de sporen te leggen en water af te laten voeren. In die stenen zit kwarts. Bij het manipuleren van de stenen ontstaat een stofwolk waarbij men dus respirabel kwartsstof de lucht in blaast. Kwartsstof is heel fijne stof dat in de longblaasjes penetreert. Dat is kankerverwekkend en kan stoflong en longkanker veroorzaken. Het is dus een gevaarlijk goedje.

Sinds wanneer is Infrabel ervan op de hoogte dat die stof vrijkomt bij werken aan spoorlijnen en dat die een gevaar voor de gezondheid van de mensen bij inademing ervan betekent?

Kan Infrabel inschatten hoeveel werknemers, eigen werknemers en onderaannemers, er in België tijdens spoorwerken in contact komen met de stof?

Laat Infrabel metingen uitvoeren tijdens de werken aan het spoor met betrekking tot de risico's van de kwartsstof? Hoe vaak worden de metingen uitgevoerd? Wanneer vond de jongste meting plaats? Wat waren de resultaten?

Welke specifieke types van ballaststenen worden er gebruikt bij werken op het spoor? Wat is de leverancier en de afkomst ervan? Wie bepaalt welk type steen kan worden gebruikt? Wie bepaalt de norm?

Maakt Infrabel gebruik van hetzelfde type ballaststenen, namelijk Bedstone, als ProRail, afkomstig van de firma Bontrup, die onder andere een steengroeve zou uitbaten in Noorwegen?

Is Infrabel ervan op de hoogte dat er ook kwartsarme en zelfs kwartsvrije ballaststenen bestaan zoals olivijn, een steen die bovendien CO₂ absorbeert? Zo ja, wordt dat type ballaststeen gebruikt?

06.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, ik heb veel geleerd toen ik met Infrabel een antwoord op uw vragen voorbereidde. Gelukkig is de situatie in België helemaal anders dan in Nederland. De gezondheid van de Belgische spoorwagwerker is zowel voor mij als voor Infrabel ongelooflijk belangrijk. Sta mij daarom toe u een uitgebreid antwoord te geven.

De stenen die worden verwerkt tot ballast, bevatten meestal kwarts. Kwarts is op zich niet schadelijk voor de gezondheid. Wanneer wordt gewerkt met kwartshoudende materialen, kunnen echter heel fijne deeltjes kwartsstof vrijkomen. Wie langdurig en onbeschermd werkt met kwartshoudende materialen, wordt daaraan blootgesteld. Daarbij loopt hij of zij risico op ernstige gezondheidsproblemen.

Dergelijk fijnstof kan vermeden worden door de ballast nat te houden. Als dat niet kan, of onvoldoende effect heeft, moet er een persoonlijk beschermingsmiddel worden gedragen.

Infrabel deelt me mee dat het het Nederlandse dossier over kwartsstof zeer nauwgezet opvolgt. Volgens de informatie waarover Infrabel nu beschikt, zouden er fundamentele verschillen zijn tussen de situatie in Nederland en die in België. Infrabel geeft aan dat het de problemen waarmee ProRail kampt, niet kent, of toch zeker niet in dezelfde mate.

Daarvoor geeft Infrabel de volgende redenen. Ten eerste, legt Infrabel strenge verplichtingen op aan zijn leveranciers, met name de steengroeven. Zo mag ballast maar een bepaald percentage aan fijne deeltjes bevatten. Het percentage dat Infrabel hanteert in zijn technische bepalingen, is strenger dan de Europese norm. Om aan de strenge Infrabelnorm te voldoen, wassen alle leveranciers hun ballast. Zo is er minder fijnstof aanwezig. De Europese norm zegt dat men pas vanaf 63/1000^e millimeter fijne deeltjes in ballast heeft. Bij Infrabel is de norm 1,6 millimeter. Ten tweede, gebruikt Infrabel overwegend porfiersteen als ballast. Dat is een zeer harde steensoort met weinig kwarts. Het heeft een kwartsgehalte van minder dan 30 %. Ten derde, maakt Infrabel gebruik van de korte keten. Er wordt gewerkt met Belgische steengroeven. Daardoor gaat het bij het transport van de ballast naar de spoorwerf slechts over een relatief korte afstand en komt de ballast vaak nog nat aan. Hoe natter de ballast, hoe minder stofvorming. Omdat de keten kort is,

zijn ook minder handelingen nodig, waardoor dus minder fijnstof kan vrijkomen.

Infrabel volgt de toepasselijke wetgeving ter zake op. De blootstelling aan gevaarlijke stoffen moet onder de grenswaarde van beroepsmatige blootstelling aan chemische agentia blijven. De lijst met die grenswaarden is opgenomen in de codex over het welzijn op het werk. De lijst is overgenomen van het koninklijk besluit van 11 maart 2002. Sinds de publicatie van het koninklijk besluit van 12 januari 2020 zijn bovendien werkzaamheden waarbij werknemers worden blootgesteld aan een door een werkprocedé gegenereerde inadembare stof van kristallijn siliciumdioxide ook opgenomen in de lijst van procedés van kankerverwekkende agentia. Dat is eveneens overgenomen in de bijlage van de codex over het welzijn op het werk.

Ik herhaal dat veiligheid en gezondheid van het personeel en de aannemers een van de absolute prioriteiten moet zijn voor Infrabel en voor mijzelf. De medewerkers die met ballast werken, moeten verplicht ademhalingsbescherming dragen, zoals een mondkap met T3-filters.

De werknemers van Infrabel die in contact kunnen komen met kwartsstof tijdens spoorwerken, zijn degenen die instaan voor het onderhoud van de sporen, het toezichtspersoneel bij werken uitgevoerd door aannemers, en de operators van de zware werktuigen. Infrabel kan geen inschatting maken van het aantal werknemers van aannemers en onderaannemers dat in contact komt met kwartsstof tijdens spoorwerken. Belangrijk om weten, is dat bij Infrabel geen enkel medisch dossier bekend is, waarbij een ziektebeeld opduikt dat gelinkt is aan kwartsstof.

Infrabel voert op regelmatige basis metingen uit. De meest recent uitgevoerde meting dateert van januari 2020. Ze sloeg op de activiteit van het lossen van ballast met tremelwagens. De gemeten waarde was lager dan de helft van de grenswaarde. Nieuwe metingen zijn geprogrammeerd voor 2021.

De balaststenen voor Infrabel worden geleverd uit gekwalificeerde steengroeven. Er zijn nu drie types balaststenen: porfier, zandsteen en kalksteen. De belangrijkste leveranciers van Infrabel zijn de steengroeven Sagrex Quenast en CUP Lessines voor porfier en GBA Poulseur en Sagrex Lustin voor zandsteen. Infrabel maakt geen gebruik van balaststenen van Bontrup. Bontrup is immers niet gekwalificeerd volgens de noodzakelijke technische bepaling van Infrabel.

Tot slot, geen enkele steengroeve heeft zich tot op heden laten kwalificeren voor balaststenen van het type olivijn. Het is vandaag niet duidelijk of balaststenen van het type olivijn voldoen aan de technische eisen.

06.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, dank u voor uw uitgebreide antwoord en voor de vele informatie. Ik vond het interessant te horen dat Infrabel aan de oorzaak werkt en veel moeite doet opdat de stenen zo weinig mogelijk fijnstof bevatten.

Ik heb toch nog vragen.

Ik heb een foto genomen van uw voorganger als minister die zelf geen FFP3-masker droeg. Ik zie ook dikwijls, wanneer ik met de trein passeer, dat de mensen op de werkvloer geen FFP3-maskers dragen.

Infrabel heeft natuurlijk veel onderaannemers. Controle is heel belangrijk, wil men dat het werk veilig gebeurt. Het zal dus belangrijk zijn dat er blijvend inspanningen geleverd worden. Het fijnstof moet regelmatig worden gemeten. Men zou best ook zoeken naar alternatieven die niet gevaarlijk zijn voor de werknemers.

Ik maak mij vooral zorgen over de onderaannemers, die misschien niet de nodige bescherming dragen, des te meer omdat daar minder controle op is. Ik hoop dat Infrabel zich blijft inspannen voor gezonde arbeidsomstandigheden voor de spoorwegaarbeiders.

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

07 Samengevoegde vragen van

- **Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van de kabinetswebsite voor partijpolitieke doeleinden" (55017475C)**
- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het privégebruik van de website van het**

kabinet door de minister" (55018205C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van de kabinetswebsite door de minister van Mobiliteit" (55019168C)

07 Questions jointes de

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation du site ministériel afin de servir la politique du parti" (55017475C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation privée du site web du cabinet par le ministre" (55018205C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation du site internet du cabinet par le ministre de la Mobilité" (55019168C)

07.01 **Wouter Raskin** (N-VA): *Mijnheer de minister, In uw hoedanigheid van minister van Mobiliteit beschikt u over een kabinetswebsite (<https://gilkinet.belgium.be>). Het is opvallend dat deze website niet enkel gebruikt wordt voor nieuws en informatie m.b.t. uw bevoegdheidsdomeinen, maar dat men er ook berichten kan lezen van veeleer partijpolitieke aard. Die berichten verschijnen bovendien enkel op de Franstalige versie van de website.*

Zo juicht u op 20 april de kanselierskandidate van de Duitse Groenen toe en drukt u op 23 april uw vreugde uit in verband met de klimaatpolitiek van de Amerikaanse president Joe Biden.

Mijn vragen aan u:

- 1. Vindt u het noodzakelijk dat een kabinet overheidsmiddelen besteedt aan een eigen website?*
- 2. Vindt u het gepast om die kabinetswebsite, die met middelen van het kabinet wordt betaald, ook te gebruiken voor berichten met een eerder partijpolitiek karakter?*
- 3. Lijkt het u aangewezen om op een kabinetswebsite enkel te communiceren in uw hoedanigheid van minister en alle communicatie als politicus en partijlid voor te behouden voor een ander medium? Lijkt het u wenselijk om de grens tussen de hoedanigheden van minister en politicus duidelijk af te bakenen?*
- 4. Hoe verklaart u dat er verschillende versies van uw kabinetswebsite bestaan, afhankelijk van de taal die door de bezoeker gekozen wordt? Is dit onderscheid wettelijk en gepast, gezien het gaat om een website die gefinancierd wordt met overheidsmiddelen?*

07.02 **Frank Troosters** (VB): *Mijnheer de voorzitter, ik licht de vraag kort toe. Ze is al wat gedateerd ondertussen.*

De minister van Mobiliteit heeft een website die gekoppeld was aan de website van zijn kabinet. Wij konden vaststellen dat de minister de website van zijn kabinet gebruikte om politieke boodschappen door te geven en dan nog enkel op het Franstalige en niet het Nederlandstalige deel van die site. Daar stonden berichten op die totaal niets met mobiliteit te maken hadden, zoals "adieu au nucléaire" en "sourire à l'Amérique qui sourit" en nog enkele andere.

Mijnheer de minister, hoe verantwoordt u dat u op de website van uw kabinet politieke boodschappen zet die niets met de bevoegdheden van uw kabinet te maken hebben?

Hoe verantwoordt u dat op de website van het kabinet de taalwetgeving niet correct wordt toegepast?

Aangezien het eigenlijk gaat om privégebruik van een website die door een ministerieel kabinet werd betaald, moet een voordeel van alle aard worden berekend, net als voor een werknemer van een bedrijf die een bedrijfswagen zou kunnen gebruiken. Kunt u meedelen of u van plan bent een voordeel van alle aard aan te geven voor het privégebruik van de website van uw ministerieel kabinet? Zo niet, waarom niet?

07.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): *Mijnheer de minister, wij zien dat op de website van uw kabinet, Belgian Platform, zoals vorige spreker zei, partijpolitieke interviews plaatsvinden. Er zijn toch mogelijkheden genoeg om partijpolitieke zaken op andere sites te zetten, zou ik denken.*

Is het een bewuste keuze om naargelang de taalgroep verschillende berichten te publiceren aan de bevolking? Moet een federaal minister van Mobiliteit niet eenduidig communiceren in de verschillende

landstalen? Het is nogal raar dat er op verschillende manieren wordt gecommuniceerd naargelang dit het Vlaamse of het Franstalige landsgedeelte betreft.

07.04 Minister **Georges Gilkinet**: Bedankt voor uw vragen, mevrouw Vindevoghel, mijnheer Raskin, mijnheer Troosters.

Op de eerste plaats verheugt het mij dat u mijn mededelingen via mijn website en mijn sociale media zo aandachtig volgt. U haalt vier mededelingen aan die ik in april op mijn persoonlijke facebookpagina heb gepost. Als vice-eersteminister of gewoon als politicus voel ik mij aangesproken door die onderwerpen en deel ik publiekelijk mijn beschouwingen daarover. Deze berichten stonden aanvankelijk op een officiële website, maar ik wilde dat ze breder werden gelezen. Sinds begin mei worden de volledige teksten van mijn beschouwingen voortaan volop verspreid via mijn facebookpagina, om hen meer zichtbaarheid te geven. Dankzij mijn socialemedia-aanpak worden de teksten in hun geheel gelezen en gemakkelijker online gedeeld. U zult ze niet meer op mijn officiële website vinden.

Op de officiële website die ter beschikking wordt gesteld door de kanselarij van de eerste minister zorg ik ervoor dat deze zo spoedig mogelijk beschikbaar is in de drie landstalen om alle burgers van ons mooie land beter te informeren. Het is voor mij zeer belangrijk dat de informatie beschikbaar is in zowel het Nederlands, het Frans als het Duits. Als vice-eersteminister zal ik dus blijven praten over energie, klimaat, sociale dumping en andere maatschappelijke onderwerpen. Als politicus zal ik blijven vechten voor belangrijke waarden die ik aanhang, maar met een onderscheid tussen mijn officiële website als minister van Mobiliteit en in mijn sociale media.

07.05 **Wouter Raskin** (N-VA): Het is evident dat wij uw website en uw communicatie volgen. Een van de opdrachten van de oppositie is namelijk de regering controleren. Zo werkt de democratie.

Ik hoor van u een nederig antwoord. Dat doet mij plezier. Ik begrijp daaruit dat u ook wel begrepen hebt dat u daar een stap te ver bent gegaan. Die officiële website hoort u niet te gebruiken voor een aantal boodschappen die u daar gebracht hebt. U kunt wel zeggen dat u vice-eersteminister bent en u dus zeer breed kunt gaan. Ik wil daar zelf de discussie niet over voeren, maar als u op uw officiële website enkel in het Frans een artikel plaatst over het feit dat u blij bent dat er een groene bondskanselier kandidaat is in Duitsland, dan kunnen we wel in discussie gaan over tot waar een vice-eersteminister kan communiceren. Proper is het allemaal niet. Ik heb begrepen dat u het begrepen bent, u doet dat voortaan op uw eigen socialemediapagina. Dat mag uiteraard. U doet dat het beste niet meer via uw officiële website. Dan is de discussie voor mij gesloten.

07.06 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, het feit dat u de nodige aanpassingen hebt gedaan, zegt al iets op zich. Ik heb er ook geen probleem mee dat u communiceert. Ik ben blij te horen dat u zult blijven praten en communiceren. U weet dat het Vlaams Belang een fervent aanhanger is van de vrijheid van meningsuiting, in tegenstelling tot sommige partijen die in deze regering zitten. U moet dat alleen wel doen op het juiste platform daarvoor, maar dat bent u in de toekomst van plan. U zult uw officiële website ook drietalig aanpassen. Daar kan ik alleen maar blij om zijn.

07.07 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u zult een scheiding maken tussen uw website en de website van uw kabinet.

Ik wil nog even terugkomen op het aspect van de taal. U bent federaal minister, dat wil zeggen dat de communicatie op uw website zowel over zaken in Vlaanderen als over zaken in Wallonië moet bevatten. Dat is nu niet het geval. Nu worden bepaalde zaken er wel op gezet en andere niet. Omdat u federaal minister bent zijn wij er voorstander van dat uw communicatie rond de thema's van Mobiliteit systematisch in de twee talen gebeurt en niet verschillend naargelang het thema.

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

08 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorovergangen in de gemeente Herzele" (55017512C)**

08 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les passages à niveau dans la commune de Herzele" (55017512C)**

08.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, zoals we weten heeft Infrabel het plan om op termijn alle gelijkgrondse spoorovergangen te sluiten en waar mogelijk te vervangen door een alternatief in de vorm van een brug of een tunnel.

Op het moment van indiening van deze vraag telt de gemeente Herzele zes gelijkgrondse spoorovergangen. Ik had graag vernomen welke gelijkgrondse spoorovergangen op het grondgebied van de gemeente Herzele Infrabel wenst te sluiten? Werd daaromtrent reeds overleg gepleegd met het lokaal bestuur van Herzele? Wat is de uitkomst van die overlegmomenten en wat was de positie van het lokaal bestuur daaromtrent? Niet onbelangrijk, hoe gaat men om met het overleg met de bredere bevolking? Worden er informatiemomenten voor de inwoners gepland? Zo ja, wanneer?

08.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Roggeman, ik geef een kort antwoord met hopelijk de nodige elementen.

De stand van zaken is als volgt. In mei heeft Infrabel aan de gemeente Herzele een streefbeeld voorgelegd als een eerste aanzet met een alternatief voor elke overweg. Er is nog geen concrete tijdspanne vastgelegd waarin dit zal gebeuren. Er zijn reeds enkele gesprekken geweest tussen Infrabel en het gemeentebestuur. Voorlopig kon er nog geen akkoord worden bereikt. Hierdoor zijn informatiemomenten op dit ogenblik nog niet aan de orde, maar die zullen er komen wanneer er een akkoord wordt bereikt.

08.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor het duidelijke antwoord.

Ik denk dat lokale inspraak ook hier belangrijk blijft. Het is niet voor het eerst dat de mogelijke sluiting van overwegen lokaal discussie opwekt, soms kan het hele dorpen in twee verdelen. Het is dus des te belangrijker dat de lokale realiteit ook op het vlak van mobiliteit gekend, onderzocht en gerespecteerd wordt. Er zijn al vaak voorbeelden geweest uit andere gemeenten die dat kracht bijgezet hebben. We weten ook uit eerdere debatten dat we het met elkaar eens zijn over de noodzaak tot aanpassing van de wetgeving over de sluiting van gelijkgrondse overwegen. Ik heb daarvoor ook zelf een wetsvoorstel ingediend op basis van de commentaren en suggesties van de VVSG en Trage Wegen.

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

09 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een apart spoorkader voor de havens" (55017513C)**

09 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un cadre distinct pour les voies ferrées portuaires" (55017513C)**

09.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, tot op vandaag gelden in de havengebieden dezelfde regels voor het spoorvervoer als op het hoofdnet, dit in schril contrast met de wegcode, waarbij in havenzones heel andere regels van toepassing zijn. De haven van Antwerpen heeft een pleidooi kenbaar gemaakt voor een apart spoorkader voor havensporen, om op die manier te komen tot afzonderlijke regels die moeten leiden tot efficiënter en flexibeler werk, een betere doorstroming en een efficiëntieverhoging voor de overslag.

Kent u die vraag van het havenbestuur van Antwerpen? Heeft u contact gehad met overige autoriteiten die soortgelijke pleidooien voeren? Hoe staat u daar zelf tegenover? Hoe staat Infrabel daar tegenover?

Op welke manier kunnen havens in ons land een eigen kader met eigen regels krijgen voor het spoorvervoer binnen hun werkingsgebied? Ziet u daar mogelijkheden in voor een verbetering van het goederenvervoer in het algemeen? Indien u geen voorstander zou zijn, welke andere manieren ziet u dan om tot een flexibeler overslag te komen? Welke potentiële wijzigingen kunnen er worden doorgevoerd voor een vlottere uitvoering van de *first and last mile*?

09.02 Minister **Georges Gilkinet**: Dank u, mijnheer Roggeman.

Vandaag zijn inderdaad zowat alle betrokken actoren in een havencontext vragende partij voor de creatie van een dergelijk spoorkader. Ik ben daar zeer positief over. Zowel Infrabel als ikzelf zijn overtuigd van deze noodzaak. Een havenspecifiek regelgevend kader is een belangrijke voorwaarde om onze doelstelling tegen 2030 te kunnen halen, namelijk: de verdubbeling van het volume goederen op het spoor.

De ontwikkeling van een specifiek kader voor de haven moet echter zorgvuldig worden bekeken in het licht van het bestaande Europese regelgevingskader. Tevens moet rekening worden gehouden met de complexiteit van de toepassing van de regels op het terrein, dit zonder de operationele veiligheid in het gedrang te brengen. Een dergelijk kader moet het mogelijk maken om inefficiënt gedrag bij spoorgebruikers te ontmoedigen, efficiënt gedrag aan te moedigen en volledige transparantie in de keten te realiseren. Zo moet het mogelijk zijn om te bepalen welke infrastructuur voor welke doeleinden kan worden gebruikt, alsook welke informatie moet worden aangeleverd door de verschillende partijen om dit te realiseren. In functie van de snel veranderende omstandigheden dienen deze regels snel en flexibel aanpasbaar te zijn.

Via het bestaande kader, de netverklaring van Infrabel, is het onmogelijk om aan deze vereisten te voldoen. Daarom zal Infrabel samen met de haven van Antwerpen en de bevoegde overheidsdiensten onderzoeken hoe een apart kader voor de haven van Antwerpen kan worden ontwikkeld. Dit kader zou nadien eventueel als blauwdruk kunnen dienen voor andere havengebieden en industriële zones.

De huidige beperkingen geven lokale treinbewegingen weinig flexibiliteit aan de gebruikers. Ook de tijdsduur is aan de hoge kant. Dat heeft uiteraard een negatieve impact op de kostprijs van het spoortransport en dus op de *modal shift* in het algemeen.

Met het oog op een vlottere uitvoering van de zogenaamde first-and-last-mile-verplaatsingen kunnen eventueel de twee volgende aspecten worden aangepakt. Ten eerste, de vereenvoudiging van de procedure voor het lokaal gebruik van publieke spoorinfrastructuur door niet-spoorwegondernemingen. Ten tweede, de verhoging van flexibiliteit in niet-beseinde zones. Wij werken eraan.

09.03 **Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik ben blij dat u de vragen erkent en tegemoet wil komen. Ik kijk alvast uit naar de resultaten van de onderzoeken die gepland staan en hopelijk ook het wetgevend initiatief dat daarop zal volgen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

10 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van de contractualisering bij de NMBS" (55017514C)**

10 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de la contractualisation à la SNCB" (55017514C)**

10.01 **Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, in het verleden stelde ik al een aantal vragen over de toekomst van de statutaire arbeid bij de NMBS. Tot nu toe kreeg ik daar helaas nog niet veel duidelijkheid over. Wel gaf de CEO van de NMBS, mevrouw Dutordoir, al aan voorstander te zijn van een uitdooftscenario van de statutaire aanwervingen. Op termijn wil ze volledig over schakelen naar contractuele arbeid bij de NMBS. Ook in het regeerakkoord, dat u mee ondersteunt, wordt een evaluatie van die statutaire arbeid bij de spoorwegen vooropgesteld.

Hoeveel statutaire werknemers zullen er dit jaar en de komende jaren op natuurlijke wijze afvloeien bij de NMBS? Hoeveel zal HR Rail er voor de NMBS in dienst nemen?

Meent u dat een ommezwaai in de werkwijze nodig is om de NMBS concurrentieel te kunnen maken tegen de aankomende liberalisering van het personenvervoer? Zo staat het immers ook in uw regeerakkoord. Welk kader verkiest u voor de tewerkstelling bij privéspoorbedrijven die in de toekomst actief zullen worden op onze markt? Moet de wet van 1926 in dat verband herzien worden? Wat betekent dat voor het sociaal overleg in de toekomst als privébedrijven hun intrede doen, bijvoorbeeld onder *open access*? Moet het sociaal overleg dan gereorganiseerd worden?

Denkt u dat de NMBS een concurrentieel nadeel kan ondervinden wanneer privébedrijven die enkel met contractueel personeel, de markt betreden?

Zult u stappen zetten om van contractuele aanwervingen de regel te maken bij de NMBS? Zo ja, hoe wilt u dat doen?

10.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, het antwoord op uw laatste vraag is alvast nee, maar ik zal u een uitgebreider antwoord geven.

De NMBS schat dat dit jaar ongeveer 1.100 statutaire voltijdse equivalenten zullen uitstromen. Volgend jaar zijn dat er ongeveer 960. Tegelijk worden in elk van deze jaren tussen de 800 en 850 statutaire aanwervingen gepland.

Het personeel dat vertrekt, heeft over het algemeen logischerwijs een hogere anciënniteit dan het personeel dat wordt aangeworven. Dat heeft een positieve impact op de personeelskosten. Dat effect wordt deels getemperd door een beperkt aantal aanwervingen met een sterk specialistisch profiel die contractueel worden aangeworven.

Zoals u weet wil deze regering ervoor zorgen dat overheidsbedrijven de doelstellingen van concurrentievermogen verzoenen met hun voorbeeldrol, onder meer op het vlak van de sociale dialoog met het personeel en de permanente vorming. Zoals aangekondigd in mijn beleidsnota zal ik de NMBS en Infrabel aanmoedigen om na te denken over de evolutie van hun personeelsbeleid, in nauw overleg met de sociale partners en met alle respect voor de sociale dialoog.

In de onlangs gepubliceerde specificaties werd dan ook opgenomen dat het ontwikkelen van een dynamisch personeelsbeleid, dat inzet op continue opleiding van de werknemer, gelijke kansen, promotie van diversiteit en strijd tegen sociale dumping, ook bij onderaannemers, één van de doelstellingen van de NMBS moet zijn. We moeten de knowhow van ons spoorpersoneel optimaal benutten. Tegelijkertijd moeten we hen ook in staat stellen hun beroep aan te passen aan de voortdurende veranderingen in de spoorsector, veroorzaakt door onder andere de technologische evolutie, de digitalisering en de openstelling van de markt.

Gezien de leeftijdspiramide is het ook noodzakelijk om te zorgen voor overdracht van de vaardigheden tussen de generaties. We moeten ook de uitdaging van de aanwerving en integratie van nieuwe arbeidskrachten aangaan. Deze moeten zowel de verschillende genders als de diversiteit van onze samenleving binnen het personeelsbestand vertegenwoordigen. Onze spoormaatschappijen moeten voorbeeldige, moderne en aantrekkelijke werkgevers blijven.

Momenteel is de sociale dialoog bij de spoorwegen op een solide basis gebouwd. De spoorwegen hebben een zeer lange traditie van sociale dialoog, opgebouwd op basis van de wet van 1926. Net als deze wet is de dialoog doorheen de tijd geëvolueerd, aangepast aan de omstandigheden en versterkt. Het huidige sociale klimaat is hiervan het bewijs. Er waren immers zeer weinig stakingen in 2019, vorig jaar was er geen enkele staking en dit jaar slechts één. Dit wordt ongetwijfeld verklaard door de kwaliteit van deze dialoog en het overleg met de sociale partners.

Ik vestig er ook de aandacht op dat voor bepaalde organen de sociale dialoog bij de spoorwegen vastgesteld is door de uitslag van de sociale verkiezingen van 2018. De komende drie jaar, voor de volgende sociale verkiezingen plaatsvinden, moet het wettelijke kader van deze laatste gerespecteerd worden.

10.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, als het gaat over tewerkstelling in de spoorsector, is ons land uniek in de wereld, want wij zijn het laatste land waarin een trein voor personenvervoer enkel dankzij statutaire ambtenaren kan rijden. Het voorlaatste land daarin was Frankrijk, en dat land komt er al van terug. Wij zijn de laatste op de planeet.

Uit uw antwoord heb ik begrepen dat u geen stappen zult zetten voor de aanwerving van contractuelen. Ik dank u voor die duidelijkheid.

Ter zake verschilt u schijnbaar van mening met de CEO van de NMBS, die wel al te kennen heeft gegeven daarvan voorstander te zijn. Dat u van mening verschilt met de CEO is natuurlijk geen unicum, dat hebben we al vaker gezien. Merkwaardiger is dat u daarin ook afwijkt van uw eigen regeerakkoord, want daarin staat klaar en duidelijk vermeld dat de NMBS in haar hr-beleid voorbereid moet worden om competitief te zijn, in lijn met de nieuwe Europese regels. Iedereen met wat politiek inzicht weet wat dat betekent. Los van dat onderzoek dat moet gebeuren, hebt u uw conclusie al klaar, want u zegt geen stappen te zullen zetten, ongeacht het resultaat van het onderzoek.

Ik ben benieuwd wat uw liberale coalitiegenoten daarvan denken. Blijkbaar hebben zij zich over dat aspect in de onderhandelingen over het regeerakkoord ook laten rollen, want die passage, die er ongetwijfeld op hun

vraag in gekomen is, blijkt volledig waardeloos.

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

11 Vraag van Katleen Bury aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verantwoordelijkheid van de verzekeringsmakelaar bij de inschrijving van voertuigen" (55017563C)

11 Question de Katleen Bury à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La responsabilité du courtier en assurances lors de l'immatriculation de véhicules" (55017563C)

11.01 Katleen Bury (VB): Mijnheer de minister, deze vraag is al een tijdje geleden gesteld, waarna ze is omgezet in een schriftelijke vraag, waarop ik geen antwoord heb gekregen. Ik heb ze nu opnieuw ingediend.

(De kwaliteit van de geluidsopname is ontoereikend. Uitzonderlijk steunt het verslag op de schriftelijke weergave van de ingediende vraag)

Bij de aanschaf van een nieuw voertuig wordt er door de verzekeringsmakelaar een verzekeringspolis opgesteld. Het is ook courant dat deze laatste eveneens het nieuwe voertuig inschrijft, als dienstverlening naar de klant toe. De verzekeringsmakelaar wordt hiervoor door de klant gemandateerd om via een gespecialiseerde webstek (WEB-DIV in motiv) de aanvraag elektronisch te verzenden.

In de praktijk kunnen zich echter wat strubbelingen voordoen, en dit meer bepaald in geval van behoud van nummerplaat. Wanneer een verzekerde een nieuwe wagen aankoopt en deze wordt op DAG 1 ingeschreven door de verzekeringsmakelaar, dan staat dit nieuwe voertuig onmiddellijk in de databank van de DIV ingeschreven, maar heeft de eigenaar nog geen fysiek inschrijvingsbewijs. Quid met het oud voertuig dat ook ingeschreven staat op die nummerplaat en waarvoor er wel een fysiek inschrijvingsbewijs bestaat. Mag die nog op de openbare weg? Of valt de bestuurder ervan onder artikel 2 van het KB van 30 september 2005?

In de praktijk is het zo dat mensen pas op DAG 2 hun nieuwe voertuig gaan ophalen, eenmaal in het bezit van het fysiek inschrijvingsformulier. Ze ruilen dan hun oude voertuig in en worden de nummerplaten van het ene naar het andere voertuig overgeplaatst.

Bestuurders denken zich op een correcte manier op de openbare weg te begeven (met de juiste papieren in handen). Verzekeringsmakelaars denken op een correcte manier het dossier afgehandeld te hebben...

1. Wie van beiden is er aansprakelijk (bestuurder – verzekeringsmakelaar) wanneer de bestuurder onterecht beboet wordt voor het rijden met een nummerplaat dat in de databank van de DIV werd gewijzigd in afwachting van het papieren inschrijvingsbewijs?

2. Wat primeert er nu eigenlijk? De gegevens in een databank of de fysieke, papieren bewijsstukken? Indien een inschrijving in aanvraag is, prevaleert dan in dergelijke situaties de papieren versie van het inschrijvingsbewijs niet?

3. Gaat U dit euvel (databank versus papieren inschrijving) aanpakken, zodat deze problemen zich in de toekomst niet meer kunnen voordoen?

11.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Bury, ten eerste, bij de inschrijving via WebDIV krijgt de makelaar meteen bevestiging dat het nieuwe voertuig werd ingeschreven met behoud van de kentekenplaat. Vanaf dit ogenblik is het oude voertuig niet langer ingeschreven onder de kentekenplaat en evenmin verzekerd en bijgevolg niet langer toegelaten op de openbare weg. Indien het oude voertuig toch nog in het verkeer wordt gebracht, is dat de aansprakelijkheid van de titularis of de bestuurder.

Ten tweede, de inschrijving in het repertorium van de DIV primeert. Vanaf dat ogenblik is het oude voertuig niet langer ingeschreven. Hetgeen u een euvel noemt, is eigen aan een systeem waarbij de kentekenplaat door de titularis kan worden behouden en hij hieronder een nieuw voertuig kan inschrijven.

Ten derde, ik denk dat uw vraag ook de vinger legt op de noodzaak voor burgers om goed geïnformeerd te zijn over de procedure en de gevolgen ervan. In beginsel verstrekken makelaars hun cliënten de nodige informatie om misverstanden te voorkomen. Ik zal de DIV echter vragen te analyseren hoe dit soort

informatie voldoende duidelijk kan worden gemaakt op zijn website.

11.03 Katleen Bury (VB): Mijnheer de minister, wat er op de website ingevuld is, primeert. Zo heb ik dat toch begrepen uit uw antwoord.

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

12 Samengevoegde vragen van

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Rookvrije stations" (55017574C)
- Karin Jiroflée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Rookvrije stations en perrons" (55017672C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Roken op perrons in de openlucht" (55017988C)

12 Questions jointes de

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'interdiction de fumer dans les gares" (55017574C)
- Karin Jiroflée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'interdiction de fumer dans les gares et sur les quais" (55017672C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le fait de fumer sur les quais en plein air" (55017988C)

12.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, zorgen dat een generatie kan opgroeien zonder rokers en de zware gevolgen van roken, dat is de betrachting van Generatie Rookvrij. Deze alliantie bestaat uit burgers, organisaties en verschillende gemeentebesturen die er samen willen voor zorgen dat kinderen minder geconfronteerd worden met roken zodat ze later minder beslissen om te beginnen met roken.

Heel wat sportvelden, speelterreinen en openbare gebouwen werden de voorbije jaren dan ook rookvrij gemaakt. Een van de openbare plekken waar nog zichtbaar gerookt mag worden, zijn de perrons. Er is weliswaar een bepaling over het roken op perrons. Dat mag niet wanneer de sporen overkapt zijn. Maar een regel met uitzonderingen zorgt ervoor dat niemand nog weet of het nog mag of niet.

Als we kijken naar Nederland, zijn de perrons daar reeds rookvrij sinds 2020. Ook in ons land zijn veel reizigers vragende partij. In Mechelen stuurde het stadsbestuur een open brief naar de NMBS-top met de vraag om perronsingangen en perrons rookvrij te maken. Zij biedt daarvoor het station van Mechelen ook aan als proefproject, vandaar mijn vragen, mijnheer de minister.

Bent u voorstander om het ganse station rookvrij te maken met inbegrip van de perrons en de ingangen van de stationsgebouwen?

Vindt u dat de NMBS dit moet invoeren en zo ja, welke stappen zult u daarvoor ondernemen.

Wat vindt u van het voorstel van de stad Mechelen voor een proefproject? Zult u de NMBS vragen om hierop in te gaan?

12.02 Karin Jiroflée (Vooruit): Mijnheer de minister, zoals de collega zegt, in de pers hebben wij vernomen dat u zal laten onderzoeken op welke manier u de wet kan wijzigen om de perrons en de stations, de in- en uitgangen, rookvrij te maken in de toekomst. U reageert op een proefproject in de stad Mechelen. Dat zijn twee stations die de stad sowieso rookvrij zal maken. Dat zijn ze althans van plan.

De NMBS verwelkomt het initiatief van Mechelen en verwijst naar Nederland en Frankrijk waar dit al langer van toepassing is. Ook in Vooruit vindt u een partner. Wij steunen voluit de campagne Generatie Rookvrij die moet toelaten dat kinderen die nu geboren worden, rookvrij kunnen opgroeien. Ook het regeerakkoord onderschrijft dit duidelijk.

Kijkt u naar nog andere proefprojecten dan het station in Mechelen?

Als u een proefperiode zal instellen, hoelang zal die dan lopen of zult u geen proefperiode instellen en onmiddellijk overgaan tot een verbod? Op welke termijn kan u een wetswijziging realiseren?

12.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, na de vraag van de stad Mechelen wenst u te laten onderzoeken welke stappen er nodig zijn om de stations en perrons, ook de onoverdekte, volledig rookvrij te

maken. Vandaag geldt er al een rookverbod in stationsgebouwen en ook op overdekte perrons. Dat is logisch.

U stelt een aantal mogelijke wijzigingen in de regelgeving voor om het rookverbod ook te laten gelden in de onthaalinfrastructuur in haar totaliteit, ook als dat de open lucht betreft. Ook aan de in- en uitgangen van stationsgebouwen zou een rookverbod gelden, te beginnen bij dit proefproject en wie weet ook later te verbreden.

Hoeveel klachten ontvangt de NMBS op jaarbasis van reizigers die hinder ondervinden van het roken in de nabijheid van stations?

Welke voordelen ziet u in het volledig rookvrij maken van locaties in de open lucht?

Welke aanpassingen zijn daarvoor vereist aan de wet op de spoorwegpolitie?

Dat rookverbod in de open lucht moet ook gehandhaafd worden. Door wie moet dat gebeuren? Hoeveel bedragen de boetes voor overtredingen op deze regel?

Ten slotte, bent u voorstander van een verdere beperking van de handelingsvrijheid voor de burgers zoals door middel van een rookverbod in open lucht?

12.04 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, l'opération "Génération sans Tabac", soutenue par la Fondation contre le Cancer, souhaite que les enfants ne soient plus confrontés à la vision de personnes qui fument.

Le but est de parvenir à éradiquer le tabagisme pour que les générations à venir n'aient plus à le subir, sachant que le tabac fait environ 14 000 morts chaque année en Belgique, selon l'estimation de la Fondation contre le cancer. Par ailleurs, selon la Fondation, les enfants qui voient des fumeurs ont plus de chances de devenir fumeurs eux-mêmes.

Si les communes ont été sensibilisées à l'opération, la ville de Malines a saisi la balle au bond et a fait une demande à la SNCB pour que sa gare devienne une gare pilote sans tabac, sachant que fumer est encore aujourd'hui légalement possible sur les quais ouverts.

D'autres pays, comme les Pays-Bas, ont banni la cigarette des quais en 2020.

Monsieur le ministre, êtes-vous favorable à l'interdiction de fumer dans toute la gare, y compris sur les quais et aux entrées des bâtiments des gares? Quelles mesures envisagez-vous dans ce cadre? D'autres projets pilotes sont-ils prévus? Quel est le timing de la mise en place du projet de Malines et quels résultats sont attendus?

12.05 **Minister Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Buyst, mevrouw Jiroflée, mijnheer Roggeman, mijnheer Parent, de NMBS wil de ruggengraat zijn van een duurzame en groene mobiliteit en ik wil dat ook als minister van Mobiliteit. De NMBS wenst in te zetten op volledig rookvrije stations en perrons. Dat sluit volledig aan bij mijn persoonlijke visie op de volksgezondheid.

Mijnheer Roggeman, ik wijs u er graag op dat roken de belangrijkste vermijdbare oorzaak is van kanker. Organisaties als Kom op tegen Kanker herinneren er dan ook voortdurend aan dat ook wie ongewild meerookt, schadelijke gezondheidseffecten ondervindt. Dat geldt zowel voor volwassenen als kinderen en ongeboren kinderen.

Je pense que mes collègues ont fourni d'autres arguments à ce sujet, qui me semblent tout à fait pertinents.

Actuellement, il est déjà interdit de fumer dans les gares et sur les quais couverts. La loi sur la police des chemins de fer stipule toujours qu'il est permis de fumer à l'air libre sur les quais; cette loi devra donc être modifiée afin qu'une interdiction totale de fumer puisse être appliquée. J'ai demandé à mon cabinet d'examiner les prochaines étapes à franchir pour y parvenir. Avec la SNCB, le travail est en cours.

De overtreding bestaat vandaag al. Alleen de reikwijdte ervan moet worden uitgebreid. Bijgevolg zal de wet waarschijnlijk zoals vandaag van toepassing blijven wat de vaststelling en de sanctie betreft. Een definitief

antwoord hierop zal vanzelfsprekend pas beschikbaar zijn met de bespreking van een wetswijziging in het Parlement.

In afwachting wenst de NMBS evenwel al zelf initiatieven te nemen en heeft zij dan ook positief gereageerd op het verzoek van de stad Mechelen tot overleg. Ze heeft de stad Mechelen een gesprek voorgesteld om de mogelijkheden van een eventueel pilootproject te verkennen.

Monsieur Parent, à ma connaissance, à ce jour, il n'existe pas d'autres projets pilotes de ce type mais, le cas échéant, ils seront également accueillis positivement.

Collega Roggeman, de klantendienst van de NMBS beschikt niet over de specifieke cijfers met betrekking tot de klachten waarnaar u vroeg.

12.06 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, dit onderwerp ligt mij na aan het hart. Ik ben heel blij te vernemen dat de NMBS naar analogie van de spoorwegen in onze buurlanden wil evolueren naar volledig rookvrije stations en perrons. Het is daarbij inderdaad niet de bedoeling rokers te culpabiliseren, maar vooral niet-rokers, en in het bijzonder jongeren en kinderen, uit de rook te houden.

Pilootprojecten zoals de stad Mechelen er één heeft aangevraagd, zijn een manier om te bekijken hoe de NMBS dit het beste kan uitrollen.

Ik zei het al in mijn vraagstelling: heel wat sportvelden, speelterreinen en openbare gebouwen werden in de voorbije jaren rookvrij gemaakt. Het is echt bewezen dat door zoveel mogelijk plaatsen waar kinderen en jongeren samenkomen rookvrij te maken, men ervoor zorgt dat rookvrij de norm wordt in de samenleving en dat kinderen weerbaarder zijn als het gaat over het maken van de keuze tussen naar de sigaret grijpen of niet.

Onze fractie zal alvast het initiatief nemen de wet aan te passen. Wij zijn blij met de positieve reacties van de NMBS en van heel wat reizigers. Dit wordt zeker vervolgd.

12.07 Karin Jiroflée (Vooruit): Mijnheer de minister, ik ben blij te horen dat u en de NMBS het hierover eens zijn. Ik hoor uw goede voornemen om de wet aan te passen. Net als voor de collega voor mij ligt dit onderwerp mij na aan het hart. Het betekent heel wat voor de volksgezondheid in de toekomst als wij echt van de sigaret afgeraken.

Ik wil suggereren dat als de wetswijziging nog een tijdje op zich zou laten wachten, er door u of door de NMBS gezocht wordt hoe nog meer proefprojecten kunnen worden opgezet. Dat zal de tegenstanders wellicht makkelijker over de streep halen dan een onmiddellijk verbod.

Wij hebben al vaker gezien dat als een lokale gemeenschap achter iets staat, of als er een actie gevoerd wordt, het vanzelf komt. Daarmee wil ik natuurlijk niet zeggen dat u geen komaf moet maken met uw wetswijziging, maar als die inderdaad nog een tijd op zich laat wachten, kunnen in een aantal stations nog meer proefprojecten opgezet worden. Het is maar een suggestie. Ik ben in ieder geval heel blij met uw antwoord. Wij zullen dit verder opvolgen.

12.08 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik neem akte van het feit dat de klantendienst van de NMBS geen kennis heeft van klachten over overlast ten gevolge van sigarettenrook in de buurt van stations of op open perrons. Dat men niet rookt op de trein, in het station, op een overdekt perron, is nogal logisch. Dat ligt voor de hand. Veel minder logisch vind ik het om nu ook roken te gaan verbieden in de omgeving van ingangen van stations, zoals het de bedoeling is in Mechelen.

De interventie van de overheid in alles wat roken betreft, is vandaag al zeer groot. Het wordt actief ontmoedigd, terecht. Er zijn heel veel lokale besturen en regionale overheden die actieve gezondheidscampagnes voeren om mensen aan de risico's van roken te herinneren. Dat is volledig terecht. Het wordt ook financieel ontmoedigd door de federale overheid, al gaat het dan misschien eerder over de belangen van de staatskas dan over de belangen van de bevolking. Als mensen echter, ondanks al de bewustwordingscampagnes en de kennis van de risico's van roken, toch beslissen om te roken in de open lucht, op locaties waar andere mensen daar geen hinder van ondervinden, dan moet dat toch kunnen. Waarom zou men dat dan gaan verbieden? Dan is het toch niet aan de Staat om nog meer te gaan betuttelen en de mensen te gaan vertellen wat goed en slecht voor hen is, alsof ze dat zelf nog niet weten?

U bent de minister van mobiliteit, word alstublieft geen minister van betutteling.

12.09 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie.

Je suis très satisfait à la fois de vos réponses et de la dynamique qui se met en place au niveau de la SNCB. Effectivement, il convient de poursuivre sur deux aspects, et d'abord sur l'aspect légal, comme ma collègue Kim Buyst l'a dit. Nous devons prendre l'initiative, en tant que parlementaires, sur le sujet. Par ailleurs, les projets d'expériences pilotes doivent se poursuivre aussi. L'aspect pédagogique est notamment intéressant.

Pour conclure, je voudrais rappeler un élément de ce débat. J'entends qu'on parle de liberté. Au nom de la sécurité routière, la liberté de circuler à 200 km à l'heure à contresens sur l'autoroute n'existe plus car c'est interdit. La liberté de circuler sans porter la ceinture de sécurité n'existe plus, c'est interdit. Stationner sur un passage à niveau est interdit. La liberté doit parfois être régulée, notamment quand il y a des décès et que des questions de prévention pour la population sont en jeu. Ici, on place la santé publique au-dessus de tout. Il y a 14 000 décès chaque année, sans compter les personnes hospitalisées, les familles touchées, les enfants victimes du tabagisme passif. Oui, il faut avancer. La SNCB doit être exemplaire et je ne comprends pas qu'aujourd'hui, en 2021, on puisse encore, soi-disant au nom de la liberté, contester ce type d'approche.

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

13 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geldigheidsperiode van de Standard Multi rittenkaart" (55017680C)

13 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La période de validité de la carte Standard Multi" (55017680C)

13.01 Frank Troosters (VB): *Mijnheer de minister, de geldigheid van een Standard Multipass voor een treinreiziger die zijn rittenkaart koopt aan het loket of aan de automaat vangt aan van op het ogenblik van de aankoop. Maar voor hij/zij die hetzelfde vervoersbewijs koopt via de Gezinsbond gelden andere voorwaarden. Voor hen vangt de geldigheid van hun rittenkaart pas aan op de dag van het eerste gebruik.*

Vindt de minister het correct dat er een dergelijk onderscheid gemaakt wordt?

Welk zijn de redenen dat er privileges worden toegekend aan de leden van de Gezinsbond?

Zal de huidige regeling worden herzien zodat de geldigheid van de rittenkaart pas zal ingaan op de dag van het eerste gebruik voor elke treinreiziger? Zo ja, wanneer? Zo neen, waarom niet?

13.02 Minister Georges Gilkinet: *Mijnheer Troosters, de NMBS deelt mij mee dat het onderscheid dat u aanhaalt logistieke redenen heeft. Multi's via de Gezinsbond worden in bulk gedrukt en op een later tijdstip verdeeld. Omwille van deze reden kunnen ze niet vanaf de datum van aankoop geldig worden gemaakt.*

De NMBS plant op dit moment geen herziening van de huidige geldigheidsregeling. Onderzoek leert dat bijna alle Multi's aangekocht worden op de dag van het eerste gebruik. Hierdoor lijkt het geen probleem om de geldigheid te laten ingaan op de dag van de aankoop.

*Voorzitster: Kim Buyst.
Présidente: Kim Buyst.*

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

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

14 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De situatie van de luchthaveninspecteurs" (55017684C)

14 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation des inspecteurs aéroportuaires" (55017684C)

14.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de luchthaveninspecteurs die oorspronkelijk als politie-inspecteur werden opgeleid, werden bij de privatisering van de luchthaven in 2004 overgedragen aan Brussels Airport Company (BAC), de luchthavenuitbater.

De wetgever wou initieel dat de luchthaveninspecteurs onafhankelijk van de luchthavenuitbater zouden fungeren en hun opdrachten en mandaten zouden ontvangen van het Directoraat-Generaal voor de Luchtvaart (DGLV). Doorheen de jaren is er echter steeds meer onduidelijkheid gegroeid over wie hen aanstuurt. In de praktijk zijn zij de speelbal geworden van het DGLV, de federale politie en Brussels Airport Company, met alle gevolgen van dien voor de werkomstandigheden van de inspecteurs, maar ook voor de veiligheid op de luchthaven. Zo zorgt het toenemend aantal controles, uitgevoerd door private bewakingsfirma's, in de praktijk ook voor problemen.

Mijnheer de minister, hoeveel luchthaveninspecteurs, in voltijds equivalenten, zijn er vandaag aan de slag op Brussels Airport? Hoeveel waren er dat ten tijde van de overdracht van de politie naar Brussels Airport Company in 2004? Wie is verantwoordelijk om het personeelskader van de luchthaveninspecteurs op peil te houden? Wie is verantwoordelijk voor hun werkomstandigheden en werkroosters?

Uit het antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 340 blijkt dat BAC nu verantwoordelijk is voor de opleiding van de luchthaveninspecteurs, terwijl ze hun examens voor het DGLV moeten afleggen.

De parlementaire onderzoekscommissie over de aanslagen heeft in haar eindverslag aanbevolen dat de luchthaveninspecteurs onder leiding van de overheid zouden staan. Brussels Airport Company is nog altijd in hoofdzaak een privaat bedrijf, gerund door enkele buitenlandse pensioenfondsen. Die manier van werken is ook in strijd met de wet van 27 juni 1937, die bepaalt dat de luchthaveninspecteurs bij de uitoefening van hun bevoegdheden geen instructies van de luchthavenexploitant mogen ontvangen.

Hoe kijkt u naar deze tegenstrijdigheden? Zal u de luchthaveninspecteurs opnieuw onder het DGLV, de bevoegde overheidsdienst, brengen in plaats van onder BAC? Hoe ziet u het statuut van de luchthaveninspecteurs in de toekomst? Hoe kijkt u naar de toename van private beveiligingsfirma's op onze nationale luchthaven?

14.02 **Minister Georges Gilkinet**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Vindevoghel, ten eerste, voor 2004 zijn geen cijfers beschikbaar. In 2006 waren er 91 VTE's of voltijdse luchthaveninspecteurs. Vandaag zijn er in het personeelskader 85 FTE-luchthaveninspecteurs opgenomen, exclusief de tijdelijk verminderde bezetting ten gevolge van de covidcrisis. Om die cijfers te kunnen vergelijken, moet onder andere rekening worden gehouden met de overdracht van taken die doorheen de tijd is gedaan naar onder andere de federale politie, Directie Beveiliging, die in 2018 de beveiligingstaken van de luchthaveninspectie heeft overgenomen voor in totaal 58 VTE's.

Ten tweede, BAC is als werkgever van de luchthaveninspecteurs verantwoordelijk voor de werkomstandigheden en de werkroosters.

Ten derde, bij de privatisering van de luchthaven in 2004 was het geenszins de intentie van de wetgever dat de luchthaveninspecteurs onafhankelijk zouden blijven fungeren van de luchthavenuitbater. De luchthaveninspecteurs staan onder het gezag van de adjunct-hoofdinspecteur van luchthaveninspectie, een werknemer van BAC, die wordt aangeduid door BAC en het DGLV en daartoe een mandaat ontvangt van het DGLV volgens artikel 17 van het koninklijk besluit van 1999.

De luchthaveninspecteurs ontvangen voor de uitvoering van enkele taken, waarvoor een bijzondere bevoegdheid vereist is, een mandaat van het DGLV. In de opleiding wordt voorzien door de werkgever, examens worden deels door de werkgever afgenomen en deels door het DGLV.

De luchthavenuitbater BAC vult zijn verantwoordelijkheden op het vlak van beveiliging in onder toezicht van het DGLV, dat optreedt als toezichthoudende autoriteit conform de Europese regelgeving. Zowel het DGLV als de Europese Commissie voeren inspecties en audits uit, teneinde de conformiteit met de vigerende regelgeving vast te stellen.

Ten vierde, de bewakingsagenten van de privébeveiligingsfirma's op de luchthaven zijn daar niet in de hoedanigheid van bewakingsagent in de zin van de wet op de private en bijzondere veiligheid maar als

hulpagent van luchthaveninspectie of -beveiliging met een mandaat van het DGLV. Zij staan eveneens onder het gezag van de adjunct-hoofdinspecteur. Hun activiteiten worden ook geïnspecteerd en geauditeerd door de toezichthoudende autoriteit, zoals bepaald in de regelgeving van de Europese Unie.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée.

Président: Jean-Marc Delizée.

14.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u blijft zeggen dat Brussels Airport verantwoordelijk is, zowel voor de arbeidsomstandigheden als voor de werkroosters, terwijl in de aanbevelingen van de onderzoekscommissie toch heel duidelijk naar voren kwam dat het belangrijk is dat de luchthaveninspectie onder de bevoegdheid van de overheid valt. Brussels Airport is een privébedrijf en geen overheidsbedrijf. Het is niet oké dat Brussels Airport de verantwoordelijkheid inzake de inspectie van de veiligheid op de luchthaven draagt.

Wij vrezen dat dat ten koste gaat van de veiligheid, omdat er soms te weinig personeel is. Wij mogen de aanslagen van maart 2016 niet vergeten. Daar zijn lessen uit getrokken die wij niet mogen vergeten. De veiligheid op de luchthaven is van heel groot belang.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herziening van de wegcode" (55017696C)

15 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La révision du code de la route" (55017696C)

15.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, een recente bevraging bij burgers van elf lidstaten van de Europese Unie leert ons dat liefst 84 % van de Belgische bestuurders het niet altijd even nauw neemt met de verkeersregels. Ook op andere vlakken, zoals hoffelijkheid in het verkeer, behoren wij tot de slechtste leerlingen van de klas. Volgens de woordvoerder van Vias is het een kwestie van mentaliteit. Dat zal voor een stuk zeker zo zijn, maar misschien ligt een deel van de verklaring ook wel bij het feit dat onze wegcode verouderd is en dringend nood heeft aan vereenvoudiging en modernisering. Dat brengt ons bij het regeerakkoord.

Hoe ver staat het met de door u geplande herziening van de wegcode? Wanneer mag daar een voorontwerp of ontwerp van verwacht worden?

Begin januari 2021 heeft uw kabinet een nota met de juridische analyse bezorgd aan Vlaams minister Lydia Peeters. Wat is haar reactie?

Er loopt ook een project om de wegcode te evalueren vooral ten voordele van actieve weggebruikers. In een eerste fase zou vastgelegd worden welke artikelen uit de wegcode absoluut aangepast moeten worden. Werd die fase intussen afgerond en kunt u toelichten welke artikelen aan herziening toe zijn? Welke zou de timing van de herziening zijn?

In een tweede fase zou er een bredere bevraging van alle betrokken partijen georganiseerd worden. Is die fase al van start gegaan? Welke partijen zijn betrokken? Wanneer zullen de resultaten van de bevraging bekendgemaakt worden?

15.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Raskin, op 16 februari 2021 heeft mijn kabinet het standpunt van de Vlaamse administratie over de nota met een juridische analyse met betrekking tot de bevoegdheden ontvangen. Het gaat voor alle duidelijkheid niet over een formeel standpunt van minister Peeters of van de Vlaamse regering maar over een louter ambtelijke visie van het departement Mobiliteit en Openbare Werken op de bewuste nota.

Het standpunt van de Vlaamse administratie wordt momenteel geanalyseerd. Op basis daarvan zal worden bekeken op welke manier het project in overleg met de drie gewesten het best kan worden gefinaliseerd. Alle partners willen graag vooruitgang boeken.

In juni 2021 zal een eerste bijeenkomst worden gehouden. We werken zo snel mogelijk, maar met respect

voor de consultatie van de gewesten. Dat maakt het werken er niet sneller noch gemakkelijker op.

Ten derde, in een eerste fase heeft mijn administratie op basis van de verzoeken tot aanpassingen van de wegcode, die doorheen de jaren werden ontvangen, een aantal artikelen geïdentificeerd waarvoor een aanpassing zich mogelijk opdringt. Het is immers de bedoeling dat de stem van andere betrokken partijen evenzeer wordt gehoord, voordat ik over concrete maatregelen communiceer. Eerst vinden er dus raadplegingen en consultaties plaats; daarna zal ik duidelijke voorstellen voorleggen.

Vanmorgen – dit is zeer actueel en een scoop voor u – werden de leden van de federale commissie voor de verkeersveiligheid bevestigd. Het staat de leden van de FCVV vrij om die vragenlijst op hun beurt nog te verspreiden onder hun leden, indien zij dat nuttig achten. De hele opzet van dat alles is om op basis van alle ontvangen antwoorden en voorstellen tot aanpassingen van het verkeersreglement te komen tot een ontwerp van aangepast verkeersreglement ter bevordering van de actieve weggebruikers. De resultaten zijn bedoeld als input voor de werkzaamheden van de administratie, die samen met mijn kabinet en de partners zeer actief aan het project werkt.

Le **président**: Monsieur le ministre, nous allons bientôt atteindre le score de Lukaku, cet après-midi, en termes de scoops!

15.03 Georges Gilkinet, ministre: Ce n'est pas un "assist", c'est un scoop!

Le **président**: Oui, continuons ainsi!

15.04 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, bij mijn vorige vraag over het puntenrijbewijs heb ik al gezegd dat haast en spoed zelden goed is. Ik neem aan dat dat ook hier opgaat. Uit de vorige legislatuur weten wij hoe complex de oefening is. Ik wil u dan ook niet gigantisch onder druk zetten.

Ik heb begrepen dat er een soort ambtelijke visie uit Vlaanderen is binnengekomen. Laten we hopen dat dat ook snel het geval zal zijn voor de andere Gewesten, want in juni gaat de federale regering een eerste keer aan tafel zitten met de Gewesten. Ondertussen worden ook alle stakeholders bevestigd. U wilt daar geen voorafnames doen, wat ik begrijp en respecteer, maar het proces loopt. Ik zal het proces blijven volgen en er u te gepasten tijde over ondervragen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het betalend maken van de stationsparking van Haaltert" (55017759C)

16 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'instauration du parking payant à la gare de Haaltert" (55017759C)

16.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *Het is al langer de bedoeling van de NMBS om ook de stationsparking van Haaltert betalend te maken. Stedenbouwkundig blijkt de NMBS hier verdere concrete stappen gezet te hebben, en zou die keuze dus definitief zijn. Uiteraard betekent dit een drempelverhoging die op weinig of geen begrip kan rekenen bij de pendelaar.*

Vanaf wanneer zou deze parking betalend gemaakt worden?

Is er sprake van een proefperiode of is de keuze definitief?

Is er contact geweest met de gemeente Haaltert hieromtrent? Welke resultaten leverden dit contact op?

Is er contact geweest met de Stad Aalst hieromtrent? Welke resultaten leverden dit contact op?

Is er contact geweest met de Vervoersregio Aalst hieromtrent? Welke resultaten leverden dit contact op?

Is er contact geweest met de Intercommunale ILVA? Welke resultaten leverden dit contact op?

16.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Spiegeleer, de NMBS deel mij mee dat het aantal klanten dat de trein neemt in de stations waar de parkeerplaatsen reeds betalend gemaakt zijn

niet afgenomen is. De NMBS neemt zelf een intermodale verschuiving naar de fiets en andere zachte of actieve vervoerswijzen waar.

De NMBS schakelt vooral over op betalend parkeren om een plaats te garanderen voor treinreizigers. Het is het treinaanbod dat de klanten overhaalt de trein te nemen. Het betalend maken van de parkeerplaatsen vormt daarbij globaal gezien geen onoverkoombaar obstakel.

De NMBS stelt telkens eerst een gezamenlijk mobiliteitsplan op in overleg met de lokale autoriteiten. Dit geldt dus ook voor de stationsparking van Haaltert. Daar komt ook een nieuwe ontsluitingsweg, conform de bepalingen van de overeenkomst tussen ILVA en de NMBS, met akkoord van het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer, de stad Aalst, en de gemeente Haaltert. De NMBS verwacht dat de werken dit najaar zullen kunnen starten.

Specifiek voor de parking van Haaltert plant de NMBS bijna 200 parkeerplaatsen voor wagens, meer dan 200 parkeerplaatsen voor gewone fietsen, en 16 voor speciale fietsen. Het aantal parkeerplaatsen voor zachte vervoerswijzen zal dus hoger liggen dan het aantal parkeerplaatsen voor wagens. De NMBS mikt dan ook op een mentaliteitswijziging bij haar klanten die dicht bij het station wonen en met de fiets naar het station kunnen komen.

16.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik stel vast dat de NMBS mikt op een mentaliteitswijziging bij haar klanten. Misschien moet de NMBS ook eens mikken op een mentaliteitswijziging bij zichzelf. Het is immers duidelijk dat zij halsstarrig blijft volhouden aan het betalend maken van de stationsparkings, niet het minst in de typische pendelgemeenten als Haaltert. De stationsparking van Ede werd sinds 2019 betalend gemaakt, maar staat dagelijks zo goed als leeg.

Het zal de NMBS misschien ontgaan zijn, maar we zijn al enkele jaren de 21e eeuw binnengetreken en hebben ook te maken gekregen met een coronacrisis, waardoor de werk- en pendelmethodes gewijzigd zijn en zullen blijven. Dat zijn allemaal zaken die ervoor zorgen dat de inkomsten uit het woon-werkverkeer met de pendelaars, afnemen. In plaats van er alles aan te doen om de pendelaar aan boord te houden of terug aan boord te krijgen, doet de NMBS, wereldvreemd als ze is, net het omgekeerde en maakt ze de parkings betalend. Dat is een asociale maatregel die de pendelaar wegjaagt en is een schoolvoorbeeld van gebrek aan visie en voeling met het terrein. Dat is jammer.

Collega's, als uitsmijter wil ik u het antwoord van minister Gilkinet meegeven op mijn schriftelijke vraag over het aantal betalende stationsparkings in het rood-groene Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Daar zijn er 35 stations en stopplaatsen, waarvan er 1 betalend is. Daar is die zachte mobiliteit dus blijkbaar niet zo belangrijk. De pendelaar naar dat Brussels Hoofdstedelijk Gewest betaalt echter niet alleen pendeldotaties. Hij wordt bovendien geconfronteerd met de asociale LEZ-zones, maar als kers op de taart moet hij ook nog eens betalen voor de stationsparkings waar hij de trein naar dat Gewest neemt. Ik vind dat pijnlijk cynisch.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 Questions jointes de

- Denis Ducarme à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les concessions de la SNCB" (55017792C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence de la crise du coronavirus sur les concessionnaires" (55018107C)

17 Samengevoegde vragen van

- Denis Ducarme aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De concessies van de NMBS" (55017792C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De corona-impact op concessiehouders" (55018107C)

De **voorzitter**: De heer Ducarme is niet aangelogd om zijn vraag te stellen.

17.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, de coronacrisis deed het aantal reizigers ineenstinken. Niet enkel de spoorbedrijven ondervonden een grote economische impact, ook de concessiehouders van de vele zaken in stations zagen heel wat minder treinreizigers over de vloer komen.

De zelfstandigen in de stations hebben volgens het Neutraal Syndicaat voor Zelfstandigen en Horeca Brussel hun omzet met wel 80 % zien dalen. Daarom roepen zij de NMBS op om horeca en winkels in stations tegemoet te komen. De NMBS had al een voorstel gedaan waarbij de uitbaters van de winkels in de stations uitstel van betaling en 20 % korting kregen. Voor heel wat zaken is dat, omwille van de enorme terugval in omzet, uiteraard onvoldoende. De organisaties hebben al samengezeten met u. En er staat ook een nieuwe vergadering met de NMBS gepland, of die is intussen al gepasseerd.

Hoeveel zaken hebben al gebruik gemaakt van uitstel van betaling? Krijgt elke concessionaris automatisch de 20 % korting?

Hoeveel zaken of concessiehouders hebben tijdens de coronacrisis de boeken neergelegd en zijn niet meer opnieuw geopend?

Welke inspanningen wil de NMBS bijkomend nemen om de vele zelfstandigen in haar stations tegemoet te komen?

17.02 Minister **Georges Gilkinet**: Een deel van mijn antwoord is in het Frans, aangezien de heer Ducarme ook een vraag hierover had ingediend.

Covid heeft helaas alle delen van onze samenleving getroffen en blijft dat doen. Het blijft voor iedereen een moeilijke situatie. We moeten voortdurend alert zijn en klaarstaan om op de grote uitdagingen te reageren. Net als u ben ik mij terdege bewust van de gevolgen van de gezondheidsmaatregelen. Ik maak mij grote zorgen over de toekomst van alle concessiehouders. Zij houden onze stations immers levendig. Ik hoop op een zo spoedig mogelijk herstel.

J'espère que la fin progressive des mesures sanitaires contribuera à cette reprise.

La nouvelle version de l'arrêté ministériel covid qui a été publiée le 4 juin prévoit un nouvel alinéa 5 à l'article 25 à propos de la consommation de nourriture dans les gares et sur les quais, expliquant que le masque peut être enlevé occasionnellement pour manger et boire et lorsque le port de celui-ci est impossible en raison de la nature de l'activité.

Au-delà des autres nombreuses mesures prises par le gouvernement fédéral en soutien aux secteurs économiques touchés par les mesures sanitaires, notamment le secteur horeca, la SNCB a élaboré un plan de mesures commerciales pour faciliter la reprise.

Vous l'avez mentionné, il s'agit, au-delà du fait qu'une partie des redevances est proportionnelle au chiffre d'affaires et a donc diminué mécaniquement d'une réduction de la redevance mensuelle, du report du paiement de ces redevances de mars à décembre via un plan d'apurement sans intérêts à étaler sur 24 mois et d'une prolongation de contrat de six mois.

Mon cabinet a rencontré la Fédération Horeca Bruxelles et le SNI le 12 mai dernier. Ils ont fait part de leurs inquiétudes. Celles-ci ont directement été relayées vers la SNCB qui, à ma demande, a rencontré fin mai la Fédération Horeca. À la suite de cette réunion, la SNCB examine la possibilité de prolonger la durée des contrats de concession. Une deuxième réunion a aussi été programmée.

De NMBS houdt permanent contact met alle handelszaken in de stations. Ze staat volledig tot hun beschikking om specifieke verzoeken te onderzoeken. Ik heb de NMBS dan ook gevraagd alles in het werk te stellen om oplossingen te vinden om deze ondernemingen zo goed mogelijk te steunen.

Il va de soi que ces activités se développent en dehors du cadre qu'est le contrat de gestion de la SNCB de 2008 avec lequel je dois fonctionner.

Mevrouw Verhaert, op 17 mei 2021 was driekwart van de concessies geopend, waarvan zo'n 70 % van de foodshops en zo'n 80 % van de non-foodshops. De NMBS had begin dit jaar voor het hele land twee faillissementen en acht aanvragen tot contractbeëindiging geregistreerd. Het gaat om concessiehouders die al vóór de coronacrisis in moeilijkheden zaten. De NMBS telt in totaal meer dan 400 concessies in het hele land. Er gaan ook nog steeds nieuwe concessies open, zoals onlangs nog in de stations Brussel-Zuid, Brussel-Noord en Luik-Guillemins.

17.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, winkels in of aan de stations rekenen inderdaad op de toestroom van reizigers voor hun cliënteel. Het station is dan ook een echt knooppunt dat ondernemers massa's mogelijkheden biedt. Met de spectaculaire terugval van de reizigersaantallen tijdens de crisis verdween dat potentieel. Nog altijd kunnen de concessiehouders niet ten volle rekenen op de treinpendelaars.

Het is positief dat de NMBS een toegeving wil doen om de concessiehouders tegemoet te komen. Daarnaast werd ook gevraagd hen zo goed mogelijk te steunen. Ieder faillissement is er een te veel. Ik hoop uiteraard dat er niet nog meer faillissementen te betreuren zullen zijn, want de reizigersaantallen zitten nog lang niet op het normale niveau.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55017885C en 55017886C van mevrouw Buyst worden omgezet in schriftelijke vragen.

18 **Samengevoegde vragen van**

- **Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Nieuwe veiligheidssystemen in auto's" (55017888C)**

- **Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen van de Europese Commissie voor veiligere wagens" (55018123C)**

18 **Questions jointes de**

- **Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouveaux systèmes de sécurité dans les voitures" (55017888C)**

- **Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets de la Commission européenne pour une sécurité accrue des voitures" (55018123C)**

18.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, om het vooruit te laten gaan, verwijs ik naar mijn ingediende vraag.

Om de verkeersveiligheid op Europese wegen te verbeteren en stappen te zetten richting de "vision zero", komt er vanaf juli 2022 een Europese Verordening die autofabrikanten verplicht om een hele reeks veiligheidstoepassingen in auto's te plaatsen die nieuw op de markt komen. Tot die veiligheidstoepassingen behoren onder andere intelligente snelheidsondersteuning (ofwel ISA, Intelligent Speed Assistance), een universele aansluiting om een alcoholslot te kunnen installeren, vermoeidheids- en aandachtswaarschuwing tijdens het rijden, geavanceerde afleidingswaarschuwing, een zwarte doos die kan gebruikt worden bij incidenten en een noodremstelsel om ongevallen met zachte weggebruikers te vermijden. Het oorspronkelijke voorstel uit 2019 ging echter nog verder.

Specifiek voor wat de intelligente snelheidsondersteuning betreft, bevatte het eerdere voorstel een automatische begrenzing van de snelheid op basis van de geldende snelheidslimiet die enkel kan worden uitgeschakeld wanneer een bestuurder bijvoorbeeld valse waarschuwingen of ongeëigende feedback krijgt als gevolg van slechte weersomstandigheden, tijdelijk conflicterende wegmarkeringen op bouwplaatsen, of misleidende, beschadigde of ontbrekende verkeersborden. Dat werd intussen afgezwakt tot een geluidssignaal bij overdreven snelheid dat dan nog eens manueel kan worden uitgeschakeld.

Ik heb daarover volgende vragen:

1. Hoe staat de minister tegenover deze voorstellen?

2. Wanneer wordt dit besproken binnen de Raad van ministers van de EU?

a. Welke mogelijkheden zijn er nog om dit voorstel aan te scherpen?

b. Welk standpunt zal de minister daar innemen?

3. Wat is het standpunt van de minister specifiek voor wat betreft een systeem van intelligente snelheidsondersteuning en de mogelijkheden tot automatische begrenzing van de snelheid?

18.02 Minister **Georges Gilkinet**: Ten eerste, verordening EU 2019/2144 betreffende de algemene veiligheid van voertuigen, die in november 2019 werd goedgekeurd, stelt inderdaad dat een aantal nieuwe veiligheidssystemen op motorvoertuigen moeten worden geïnstalleerd. Die ambitieuze verordening zal het veiligheidsniveau van voertuigen vanaf 2022, wanneer de eerste met die voorzieningen uitgeruste voertuigen op de markt zullen worden gebracht, aanzienlijk verhogen. Het is nu aan de Europese Commissie om de laatste hand te leggen aan de uitvoeringsverordeningen waarin de technische voorschriften voor elk van de systemen moeten worden gespecificeerd. De technische vereisten voor de veiligheidssystemen moeten in een afzonderlijk gedelegeerde handeling voor elk systeem worden gespecificeerd. Die gedelegeerde handelingen zijn reeds vastgesteld of zullen binnenkort worden vastgesteld.

Wat de intelligente snelheidsaanpassing (ISA) betreft, moeten de technische voorschriften worden vastgelegd in een gedelegeerde handeling die vóór de zomer bekend moet worden gemaakt. Aangezien het om een gedelegeerde handeling gaat, is de bekendmaking van de verordening een prerogatief van de Europese Mobiliteitscommissie en wordt de manoeuvreerruimte van de lidstaten beperkt. De experts van de FOD Mobiliteit en Vervoer zijn wel betrokken bij de lopende besprekingen in het technisch comité, samen met de experts van de Commissie en van de andere lidstaten. Ik kan u verzekeren dat zij in dat comité pleiten voor een zo hoog mogelijk ambitieniveau. Het is echter nog te vroeg om de inhoud van het definitieve besluit van de Commissie en het ambitieniveau van de tekst te voorspellen. Het zal in ieder geval de vrucht zijn van een compromis tussen alle lidstaten.

Ten tweede, aangezien het om een Europese verordening gaat, zijn de bepalingen van de verordening en van de uitvoeringsbesluiten ervan volledig en rechtstreeks van toepassing in alle lidstaten. België moet die Europese verordening dan ook niet omzetten en hoeft ook geen aanvullende maatregelen te nemen.

Ten derde, de verordening bevat geen specifieke bepalingen voor het bestaande wagenpark en de Commissie is ook niet van plan om ter zake op korte of middellange termijn nieuwe vereisten op te leggen.

Ten vierde, sommige veiligheidssystemen kunnen op termijn interessante tools worden bij de bestraffing van verkeersovertreders, in het bijzonder recidivisten. We zitten echter nog in de onderzoeksfase en het is dan ook te vroeg om het daar nu al over te hebben met mijn collega's. We wachten op de resultaten van de proefprojecten die lopen bij Vias, inclusief een project rond de black box.

18.03 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik ben blij dat ons land een ambitieuze positie inneemt bij de technische voorbereiding van de verordening. Wel blijf ik ongerust over het eindresultaat. Als ik zie hoe de teksten over de systemen voor intelligente snelheidsaanpassing al geëvolueerd zijn, lijkt men immers voor een minimaal scenario te kiezen. Het zou gaan om een geluidssignaal bij het overschrijden van de snelheidslimiet, dat bovendien manueel uitgezet kan worden. Ik hoop dat het toch verder zal gaan.

We zullen zeker nog terugkomen op de interessante proefprojecten inzake recidive.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

19 Questions jointes de

- **Georges Dallemagne à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Les plaintes au sujet de l'utilisation de la piste 01 de l'aéroport de Zaventem" (55017891C)

- **Georges Dallemagne à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Les quotas de bruit pour les vols de nuit" (55017892C)

- **Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La loi aérienne" (55018006C)

- **Katleen Bury à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La solution pour les nuisances sonores et l'insécurité juridique de l'aéroport de Bruxelles-National" (55018030C)

- **Katleen Bury à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Les nuisances sonores occasionnées par les vols de nuit" (55019042C)

19 Samengevoegde vragen van

- **Georges Dallemagne aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De klachten over het gebruik van baan 01 op Brussels Airport" (55017891C)

- **Georges Dallemagne aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De geluidsquota voor nachtvluchten" (55017892C)

- Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vliegwet" (55018006C)
- Katleen Bury aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De oplossing voor de geluidshinder en voor de rechtsonzekerheid van de luchthaven Brussel-Nationaal" (55018030C)
- Katleen Bury aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidsoverlast van nachtvluchten" (55019042C)

19.01 **Georges Dallemagne** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, pour gagner du temps, je me réfère au texte écrit de mes deux questions.

Monsieur le ministre, faisant suite à de nombreuses plaintes soumises au Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'aéroport de Bruxelles-National au courant des mois de mars et avril 2021 au sujet de l'utilisation de la piste 01 pour les atterrissages, ce qui nuit fortement à la santé et au sommeil des riverains, je vous serais gré de bien vouloir répondre aux questions suivantes:

Est-il correct que vous ayez reçu à plusieurs reprises, depuis novembre 2020, des analyses détaillées de la part du Service de Médiation indiquant que l'utilisation du schéma 01/07 ne correspondait pas au prescrit réglementaire des instructions ministérielles en vigueur (soit l'instruction du 17 juillet 2013) ni ne respectait l'Arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles du 22 octobre 2020?

Est-il correct que vous n'ayez donné aucune suite à ces informations, bien que le non-respect de ces normes implique l'obligation pour l'État belge (et donc pour les contribuables) de payer des indemnités supplémentaires en n'exécutant pas l'Arrêt précité? Ne serait-il pas de votre devoir d'intervenir auprès de Skeyes afin de mitiger les conséquences néfastes sur la santé et le sommeil des riverains de l'Aéroport National de cette conduite inexplicable, inacceptable et contraire à l'état de droit?

Est-il correct que vous ayez reçu dans les susdites analyses du Service de Médiation des constats de changement de pistes sur base de prévisions (qui ne se concrétisent pas toujours) plutôt que sur base de la situation météorologique réelle? Selon le Service de Médiation, à plusieurs reprises "...le choix des pistes ne reposait sur aucun critère objectif et scientifique..."? Considérez-vous que cette pratique de la part de Skeyes soit conforme à son mandat d'assurer la sécurité des vols sur l'aéroport de Bruxelles-National?

Est-il correct que vous ayez reçu dans les susdites analyses du Service de Médiation des constats de "confusion manifeste" sur a) la définition de la vitesse maximale du vent, sur b) la définition de la rafale de vent et c) entre la rafale de vent sous 5 nœuds en PRS qui ne doit pas modifier le système et le vent qui souffle de façon constante et répétée en rafales soit des hausses de vent permanentes supérieures à 10 nœuds? Que comptez-vous faire pour arrêter ces pratiques de Skeyes qui sont indignes de notre pays et de notre époque?

Monsieur le ministre, les plaintes concernant le survol de Bruxelles sont de plus en plus nombreuses depuis quelques mois notamment en ce qui concerne les quotas de bruit (QC).

Vous auriez été informé monsieur le ministre à plusieurs reprises du non-respect de ces quotas de bruit de certains avions après 23h, notamment de l'avion de type Boeing 777 interdit de nuit et qui vole malgré cette interdiction.

Pourriez-vous me confirmer ces informations? Que comptez-vous faire pour arrêter ces pratiques illégales qui sont, encore une fois, indignes de notre pays et de notre époque?

19.02 **Tim Vandenput** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de luchthaven van Zaventem is een ecosysteem van meer dan 300 bedrijven en het is de tweede grootste economische poort van ons land. In totaal zorgt de luchthaven voor meer dan 60.000 directe en indirecte jobs in en rond Vlaams-Brabant. Die jobs worden bedreigd door een aantal zaken: de verschillende geluidsnormen in Brussel en Vlaanderen, de onlogische en gevaarlijke vluchtroutes en actiegroepen die zich richten tot rechters.

Luchtvaartmaatschappijen die de regels van skeyes volgen maar toch boetes krijgen vanuit Brussel, begrijpen dat niet en vertrekken naar andere luchthavens. Verschillende grote bedrijven in en rond de luchthaven vragen reeds lang een vliegwet die stabiliteit en juridische zekerheid biedt aan al wie vliegt, woont en onderneemt in en rond de luchthaven en een duurzame en evenwichtige oplossing voor de geluidshinder rond de luchthaven, waarbij de hinder zo veel mogelijk beperkt en billijk wordt verdeeld, binnen

de grenzen van de natuurwetten.

In het regeerakkoord wordt de belofte gemaakt om te streven naar een vliegwet en een resultaatsbelofte voor een oplossing voor de Brusselse geluidsboetes. Beide zaken zijn met elkaar verbonden. Deze zaken zijn nodig om het wantrouwen tussen het Vlaamse Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de federale staat in dit dossier op te lossen. Voor de impasse in dit dossier zijn er geen winnaars en een grote verliezer, namelijk de luchtvaartsector.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken in dit dossier van de vliegwet? Welke initiatieven hebt u inzake de vliegwet al genomen?

In uw beleidsverklaring kondigt u aan een dialoog op te starten met alle betrokken actoren. Heeft de eerste dialoog al plaatsgevonden en wat zijn de eerste bevindingen?

Komt er deze legislatuur een vliegwet?

Lijkt het voor u een oplossing om de geluidsboetes tijdelijk op te schorten, om het vertrouwen tussen de regio's te herstellen en zo een constructieve onderhandeling op te starten?

19.03 Katleen Bury (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ten eerste, het regeerakkoord voorziet in een oplossing voor zowel de geluidsoverlast als de rechtsonzekerheid. Dat is natuurlijk wel zo sterk verwoord, dat we kunnen spreken van een resultaatsverbintenis. Vandaar mijn vraag hoe het daarmee zit en of die vliegwet er zal komen.

Mijn tweede vraag gaat over een aantal vluchten van vrachtmaatschappij AeroLogic waarbij de geluidsnormen werden overschreden. Ook zou er gesjoemeld zijn met certificaten. Mijnheer de minister, bent u daarvan op de hoogte? Wat zult u doen om dergelijke praktijken te voorkomen?

19.04 Georges Gilkinet, ministre: En ce qui concerne l'utilisation de la piste 01 de l'aéroport de Zaventem et les quotas de bruit pour les vols de nuit dans ce même aéroport de Bruxelles-National, vous admettez que j'hérite d'un dossier complexe dans lequel chaque partie a un intérêt particulier, contraire à celui du voisin. Vos différentes questions en témoignent. Des décisions de justice ont par ailleurs été prises en des sens divers. C'est donc un dossier sur lequel je veux travailler dans la discrétion, avec méthode et en mettant les interlocuteurs concernés autour de la table.

Concernant les avis rendus par les services de médiation, je confirme en recevoir très régulièrement sous des formes diverses. J'en assure systématiquement le suivi, en demandant à la Direction générale du Transport aérien (DGTA) d'en évaluer les aspects techniques et opérationnels et, lorsque c'est nécessaire, je demande conseil auprès du service juridique du SPF Mobilité ou au Conseil d'État belge d'en analyser les aspects juridiques.

Les retours que j'en reçois nuancent, voire contredisent parfois, les affirmations des services de médiation. L'analyse d'un vol ou des opérations d'une journée demande de disposer de toutes les données ainsi que des connaissances et d'une expertise opérationnelle pointue. Cela est aussi vrai pour les aspects juridiques de ce dossier complexe.

Les avis reçus montrent, quoi qu'il en soit, l'inquiétude légitime des riverains de l'aéroport – quelle que soit la région où ils habitent – et mettent en avant des sujets de préoccupation que je souhaite traiter avec le sérieux nécessaire.

Dans les différents jugements qui ont été prononcés ces derniers mois, un très grand nombre d'actes posés par le passé par différents ministres ou secrétaires d'État de différents gouvernements ont été remis en cause par la justice. C'est un héritage particulièrement lourd aujourd'hui. Ce n'est pas l'une ou l'autre brique de l'édifice qu'il faut changer mais l'ensemble.

Je souhaite, pour tenter d'y parvenir, favoriser le dialogue avec l'ensemble des parties prenantes, qu'il s'agisse des représentants des riverains, des acteurs opérationnels économiques, sociaux ou politiques, nous devons toutes et tous réfléchir de manière constructive à élaborer une solution équitable et durable, afin de ramener une quiétude aux riverains et une stabilité au secteur. C'est ce que j'exposais dans ma note de politique générale et que je mets en œuvre.

C'est pour cette raison que je souhaite mettre en place à court terme cette plate-forme de concertation réunissant les différentes parties prenantes. Je peux d'ores et déjà vous annoncer qu'un cahier des charges a été publié afin de trouver un modérateur professionnel et indépendant qui pourra la présider et l'animer. La première réunion devrait avoir lieu en juillet. Les travaux de cette plate-forme débiteront rapidement et aucun sujet ne sera tabou.

Un groupe technique a également été mis en place à mon initiative, réunissant des compagnies aériennes, Skeyes, l'aéroport de Bruxelles-National, la DGTA et mon cabinet, pour tenter d'identifier des pistes d'amélioration techniques et juridiques de la situation. Ce groupe technique s'est déjà réuni.

Enfin, je suis très régulièrement en discussion avec Skeyes, notamment sur la façon dont notre contrôleur aérien peut contribuer à une diminution des conséquences de l'activité aérienne sur la qualité de vie et la santé des riverains et à une amélioration de leur situation. J'ai la faiblesse de croire que nous ne pourrions y parvenir que par une approche objective et systémique, sans parti pris, avec méthode, pédagogie, déontologie, dans le respect et dans le dialogue.

Mevrouw Bury, mijnheer Vandenput, de vliegwet moet worden gezien als een geheel van belangrijke onderdelen die van zodra ze zijn ingevoerd een rechtsgrondslag zullen vormen die een stabiel kader moet scheppen voor de hele luchthavenactiviteit van Brussels Airport. Van de verschillende elementen die momenteel worden ontwikkeld zal het overlegplatform een belangrijk element zijn dat de spanningen die in dit dossier voelbaar zijn, moet wegnemen en iedereen in staat moet stellen zich uit te spreken, maar ook en vooral naar elkaar te luisteren en samen in consensus duurzame oplossingen voor te stellen.

U heeft het over een opschorting van boetes, maar zoals u ongetwijfeld weet, worden deze boetes opgelegd op grond van de Brusselse regionale wetgeving en vallen zij dus, gezien de scheiding der machten, niet onder mijn bevoegdheid. Ze zijn het resultaat van rechterlijke beslissingen die ik uiteraard respecteer.

19.05 Georges Dallemagne (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Il est incontestable qu'il s'agit d'un dossier compliqué avec toute une histoire. Je ne vous démentirai pas sur ce point. Vous avez parfois insisté sur certains épisodes de celle-ci.

Quoi qu'il en soit, les nuisances se sont aggravées en région bruxelloise, dès 2003, quand Mme Durant a ouvert ce dossier pour la première fois, et singulièrement au niveau de l'est de Bruxelles. Les nuisances sont extrêmement graves. Elles pèsent sur la santé des riverains.

Pour ce qui concerne la méthodologie, je suis d'accord avec les principes de celle-ci, avec la manière dont vous souhaitez travailler. Je ne vous contredirai donc pas sur ce point. J'espère simplement que ce n'est pas un moyen d'encommissionner, de retarder ou de ne pas faire le travail. Dès lors, je serai attentif au calendrier. Les derniers ministres qui vous ont précédé ont tenté de reporter le sujet à une date ultérieure pour, finalement, ne pas trancher la question.

Malgré la délicatesse du dossier, il est très important de faire en sorte que les riverains, et notamment les riverains bruxellois qui sont très nombreux vu la densité de la population, ne soient pas les laissés-pour-compte du développement économique de l'aéroport.

Je vous entends bien sur la question des amendes. Il serait effectivement très choquant d'aller dans le sens de ce qu'a laissé entendre M. Vandenput, à savoir la suspension des amendes. Vous avez dit, à raison, qu'il s'agit d'une décision de justice. J'aurais souhaité que vous confirmiez que sur le plan politique, une suspension de ces amendes serait considérée comme tout à fait scandaleuse.

Pour ce qui est de la nuit, il serait important et intéressant pour tous les riverains qu'une nuit calme soit prévue dans et autour de l'aéroport, comme le prévoit la nuit européenne. Sur un point comme celui-là, il est inutile d'attendre d'avoir une discussion puisque je crois savoir qu'il existe un consensus à ce sujet.

La stabilité que réclame M. Vandenput pour cet aéroport viendra si on parvient à s'entendre avec les riverains. C'est en s'entendant avec ceux-ci que Schiphol a pu se développer. Tant que l'aéroport se développera aux dépens des riverains, il n'y aura pas de stabilité. En effet, à bon droit, ils feront entendre leur voix pour que leur santé et leur environnement ne soient pas lésés.

19.06 Tim Vandenput (Open Vld): Mijnheer de minister, het is inderdaad geen gemakkelijk dossier dat u geërfd hebt. Het is mevrouw Durant die in 2003 – aldus collega Dallemagne, misschien was het iets later – ermee begonnen is. In de periode 2008-2009 was er toch wel een stabiel kader met het plan-Schouppe. Dat was geen plan, het waren twee beslissingen die de regering heeft genomen. Het is stabiel gebleven tot een zekere Melchior Wathelet er in 2014 eenzijdig aan sleutelde en vluchten boven Bosvoorde begon te organiseren. Toen gingen de poppen aan het dansen. Door de heer Wathelet is er dus heel wat in de soep gedraaid. Dat is de realiteit.

In reeds een aantal van de vorige regeerakkoorden werd opgenomen dat er een vliegwet moet komen. Dat is noodzakelijk omdat er vandaag een aantal zeer onveilige en onlogische routes moeten worden gebruikt. Om terug te komen op de Brusselse geluidsboetes, het is zo dat een piloot die instructies krijgt van skyes om op te stijgen volgens een bepaalde route, zijn licentie kan kwijtspelen als hij die niet opvolgt. Dus voert hij ze uit en dan krijgt hij boetes. Dat is heel onlogisch en ik vind dat we dat gewoon moeten aanpakken. De enige methode is ofwel afspraken maken met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om geen boetes te innen totdat er een vliegwet is, ofwel heel de zaak en bij uitbreiding heel Leefmilieu herfederaliseren, zodat het voor ons klein land logisch blijft.

Ik hoor de heer Dallemagne ook pleiten voor het uitbreiden van de nacht. Wij zijn daar natuurlijk geen voorstander van, want als de nacht wordt uitbebreid van 22 uur tot 7 uur zal er enorm veel economische schade geleden worden. U moet weten dat charters tussen 6 uur en 7 uur vliegen en dat er ook nog andere vliegtuigen laat toekomen.

Wij vinden dat de vliegwet er deze legislatuur moet komen en dat er ook initiatieven moeten worden genomen. Misschien moet het Parlement erover nadenken en zelf een resolutie schrijven, aanbevelingen doen en mee aan de kar trekken, zodat Brussel geen *city airport* wordt maar een *airport city* blijft met een luchthaven die groeit en niet afbouwt.

19.07 Katleen Bury (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

U had het over het overlegplatform en toonde zich de koning der vaagheid op de vraag over waar wij nu concreet staan en wanneer de vliegwet er komt. Ik weet dat het al decennialang een groot probleem is. In het regeerakkoord staat dat een oplossing zal worden gezocht. Ik heb totaal geen concreet antwoord gekregen.

Op mijn tweede vraag of u op de hoogte bent van de maatschappijboetes heb ik ook geen antwoord gekregen. Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag wie met de geluidshinder sjoemelt.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, mevrouw Bury vraagt een al dan niet gedeeltelijk antwoord op haar tweede vraag.

19.08 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Bury, de heer Vandenput heeft dezelfde vraag al gesteld tijdens de vorige commissievergadering. Ik heb ze toen beantwoord. Ik ben bereid uw vraag opnieuw te antwoorden als u een nieuwe vraag daarover indient. U kunt ook het verslag van de vorige commissievergadering herlezen met de antwoorden die ik aan de heer Vandenput op zijn vraag ter zake heb gegeven.

19.09 Katleen Bury (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal het verslag herlezen.

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

20 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Internationale spoorverbindingen met Frankrijk" (55017895C)
- Eric Thiébaud aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande heropening van de goederenspoorlijn Valenciennes - Bergen" (55018797C)

20 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les liaisons ferroviaires internationales avec la France" (55017895C)

- **Eric Thiébaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de réouverture de la ligne de fret ferroviaire Valenciennes - Mons" (55018797C)**

20.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, midden mei had u een fysiek onderhoud met uw Franse collega bevoegd voor de spoorwegen over toekomstige gemeenschappelijke projecten en samenwerkingen en de integratie van beide spoornetten. Wallonië heeft vandaag al zes interlandelijke spoorverbindingen met Frankrijk, Vlaanderen heeft er vandaag nul. De laatste rechtstreekse spoorlijn uit Vlaanderen naar Frankrijk tussen Adinkerke en Duinkerke werd in 2014 ontmanteld.

Ik heb hierover de volgende vragen.

Wat is de schatting van het aantal reizigers dat dagelijks gebruik maakt van de interlandelijke treinverbindingen met Frankrijk? Welke gemeenschappelijke spoorprojecten met de Franse spoorwegen zijn er vandaag lopend? Hebt u nieuwe projecten of samenwerkingen met Frankrijk in het vooruitzicht? Zo ja, welke? Zal er worden ingezet op de verdere uitbouw van goederenspoorlijnen naar Frankrijk? Op welke locaties kunnen bijkomende faciliteiten worden uitgebouwd? Wat is uw toekomstvisie met betrekking tot de grensoverschrijdende spoorverbindingen, met name het geringe aantal vanuit Vlaanderen? Zijn daar geen opportuniteiten voor verbetering?

20.02 **Éric Thiébaut** (PS): *"Monsieur le Ministre, Au lendemain de votre désignation en tant que Ministre de la Mobilité, je vous avais interrogé pour connaître votre positionnement sur le projet de réouverture de la ligne de fret entre Valenciennes et Mons.*

Il s'agit d'un projet que je soutiens depuis que je suis député à la Chambre et qui s'inscrit parfaitement dans l'objectif du gouvernement fédéral qui s'est engagé de doubler le volume de fret ferroviaire d'ici 2030.

Si en Belgique, les signaux sont au vert et que tout est prêt du point de vue financier et technique, c'est en France que les obstacles demeurent . Le silence de la SNCF et des autorités régionales compétentes ont longtemps fait planer le doute sur la bonne issue de ce projet .

Aujourd'hui, cependant, il me revient qu'un comité de pilotage à l'initiative du Sous-Préfet de Valenciennes a été mis en place et aurait, parmi ses priorités, la relance du projet de ligne fret entre Mons et Valenciennes. Ce qui serait une bonne nouvelle.

Voici dès lors mes questions Monsieur le Ministre:

Avez-vous connaissance de l'existence de ce comité de pilotage mis en place par le Sous-Préfet de Valenciennes?

Si oui, est-ce que des représentants belges d'Infrabel ou/et de votre cabinet y sont conviés et participent aux travaux?

Dans l'affirmative, est-ce que le projet de réouverture de la ligne de fret Valenciennes-Mons y est bien évoqué? Auriez-vous des informations à communiquer à ce sujet?

Dans la négative, comptez-vous établir un contact avec le Sous-Préfet de Valenciennes?

Plus généralement, quel est le fruit de vos contacts avec vos homologues français sur ce dossier depuis votre entrée en fonction comme Ministre?

Merci pour votre réponse."

20.03 **Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer Roggeman, ik ben voor Europa en voor grensoverschrijdende verbindingen in alle richtingen: Nederland, Frankrijk, Duitsland,...Dat is mijn manier van werken en ik ben dan ook een beetje verbaasd door uw vraag.

De NMBS biedt dagelijks rechtstreekse treinverbindingen aan van en naar Frankrijk vanuit de drie Gewesten en dit in samenwerking met de Franse spoorwegen. In tegenstelling tot wat u beweert.

Ten eerste, is er de verbinding Kortrijk-Rijsel met 14 tot 16 retourritten per dag en gemiddeld

2.100 passagiers per dag. Dat is een rechtstreekse treinverbinding waarmee men na ongeveer 25 minuten in Tourcoing staat en 15 minuten later in Rijsel.

Vanuit Brussel zijn er dagelijks 10 retourritten met de HST naar Rijsel. Gelet op de commerciële aard van deze verbinding kan de NMBS de reizigers aantallen niet communiceren.

Vanuit Bergen zijn er dagelijks 2 retourritten naar Aulnoye en vanuit Charleroi 2 retourritten naar Maubeuge telkens voor een honderdtal passagiers per dag.

Vanuit Doornik zijn er dagelijks 16 retourritten naar Rijsel met gemiddeld zo een 1.750 passagiers per dag.

Wat de NMBS betreft zitten er momenteel geen nieuwe spoorprojecten in de pipeline. De NMBS werkt aan de optimalisering van de bestaande verbindingen naar Frankrijk.

Wat de infrastructuurwerken betreft, zijn de eerste projecten die eventueel verder kunnen worden uitgewerkt degene die zijn opgesomd in de Frans-Belgische intentieverklaring ter versterking van de samenwerking op het vlak van mobiliteit en grensoverschrijdend transport. U vindt deze intentieverklaring die dateert van eind 2018 digitaal in het publieke domein terug op de site van de FOD Mobiliteit.

Wat de ontmoeting van met mijn Franse collega betreft, was het een aangenaam onderhoud waarbij verschillende Belgische en Franse spoorprojecten werden besproken en waaruit bleek dat minister Djebbari en ikzelf dezelfde ambitie voor het spoorvervoer delen. Er werd afgesproken om contact te houden en de verschillende lopende projecten van dichtbij op te volgen.

Parmi ces projets franco-belges, M. Thiébaud, figure effectivement la liaison Mons-Valenciennes. À ce sujet, les derniers échanges et le travail constructif fourni par Infrabel, l'administration et les membres de mon cabinet sont à mettre en évidence. Ce dossier a effectivement progressé depuis votre dernière question.

Du côté français, le sous-préfet de Valenciennes, M. Chpilevski, a pris le dossier en main. Une réunion de travail a eu lieu le 15 avril dernier avec les parties prenantes françaises et belges. Du côté belge, la situation d'un point de vue technique et budgétaire a été confirmée. Le représentant de mon cabinet a également rappelé mon soutien de principe à ce projet.

Du côté français, il s'est avéré que l'aspect financier devait encore être confirmé. Le sous-préfet s'est montré favorable à la recherche de budgets. Lors de la réunion, il est également apparu que, pour les Français, le projet concerne une liaison de fret et non une liaison de voyageurs. Je peux donc vous rassurer, je suis ce dossier de près. Il a d'ailleurs été abordé lors de maintes rencontres avec le ministre français des transports.

Pour utiliser une métaphore du monde du sport, la balle est donc, pour le moment, dans le camp français. Du côté belge, les travaux ont été effectués, comme dans le cas d'une autre liaison ferroviaire vers les Pays-Bas. On m'interroge d'ailleurs régulièrement à ce sujet, et j'y travaille. L'électrification a eu lieu jusqu'à Hamont. Il appartient à mon collègue néerlandais d'assurer l'électrification jusque Weert. En l'occurrence, nous sommes dans le même cas de figure: il revient aux Français de faire le travail jusque Valenciennes.

Je sens une ouverture sur le sujet, mais je ne pourrais pas me vanter d'avoir gagné la Coupe du monde avant d'avoir marqué un but de plus que les Français en finale, M. Thiébaud.

20.04 **Éric Thiébaud (PS):** Je comprends!

20.05 **Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, u lijkt te suggereren dat mijn toelichting bij de vraag niet zou kloppen. Ik kan desalniettemin bevestigen dat er geen directe infrastructuur bestaat die de spoornetten van Vlaanderen en Frankrijk met elkaar verbindt. De dienstverlening verandert daar als dusdanig niets aan. Uit uw toelichting maak ik echter op dat u zelf geen toekomstige infrastructurele wijzigingen plant.

Ik vind dat jammer, want ik dacht dat u als ecologist zeker zou openstaan voor een intensivering van de contacten. Het zou de moeite waard zijn om de vervoersvraag te onderzoeken, zeker gelet op het reeds intensieve verkeer tussen Noord-Frankrijk en West-Vlaanderen vandaag. Bijna 6.000 inwoners van Frankrijk zijn in West-Vlaanderen actief als grensarbeider, wat toch een aanzienlijk aantal is. Ik twijfel er dan ook niet aan dat er een groot potentieel is. De West-Vlaamse ondernemingen vragen steeds bijkomende

arbeidskrachten en de werkloosheidscijfers in Noord-Frankrijk zijn niet onaanzienlijk. Het is dus een opportuniteit voor beide landen, als men tegemoetkomt aan beide noden door bijkomende infrastructuur tussen West-Vlaanderen en Noord-Frankrijk.

20.06 **Éric Thiébaut** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos éclaircissements par rapport à ma question.

Une petite anecdote pour commencer ma réplique. Je ne sais pas si vous le savez, mais le port d'Anvers est partie prenante dans la réouverture de cette liaison entre la Wallonie et la France et participerait, pour le financement côté wallon, à raison de 500 000 euros. Vous voyez que nous sommes là dans une logique qui dépasse les clivages Wallonie-Flandre, puisque le port d'Anvers estime que, plus il y aura de liaisons entre la France et la Belgique, mieux ce sera pour le port.

Ceci étant dit, je me réjouis de voir que vous soutenez encore et toujours, comme lors de ma dernière interpellation, ce projet et que vous avez eu des contacts en France, comme moi d'ailleurs, puisque je suis ce projet depuis 2007, cela commence donc à dater. Vous avez donc eu une confirmation qu'il y a une volonté politique, aussi côté français, de réouvrir cette liaison qui est vraiment intéressante pour la région du Valenciennois et pour la région de Mons-Borinage, en particulier.

Nous en sommes aujourd'hui, si je comprends bien, à la recherche de financements côté français, mais avec une volonté politique clairement affirmée. J'espère que vous suivrez encore ce dossier dans les mois à venir. Je ne manquerai pas de revenir vers vous pour savoir où cela en est.

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

21 **Samengevoegde vragen van**

- **Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De steun van de NMBS aan Eurostar" (55017919C)**

- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiële steun aan Eurostar" (55018208C)**

21 **Questions jointes de**

- **Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le soutien de la SNCB à Eurostar" (55017919C)**

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'aide financière accordée à Eurostar" (55018208C)**

21.02 21.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): De coronacrisis hakt vooral zwaar in op het internationaal treinverkeer, met een zware terugval. Vóór corona namen bijvoorbeeld dagelijks zo'n 30.000 mensen de Eurostar, terwijl dat nu ongeveer 500 mensen zijn. Misschien is dat aantal nu al een klein beetje beter. In het Verenigd Koninkrijk was er daarbovenop nog eens de Brexit.

Er is een reddingsboei van maar liefst 290 miljoen euro om Eurostar te redden nadat er al eens 200 miljoen euro in Eurostar is gestopt. Eurostar is voor 55% in handen van de Franse SNCF, de Société nationale des chemins de fer français. 40% is in handen van Amerikaanse en Canadese beleggers. De laatste 5% is in handen van de NMBS.

Hoeveel bedraagt de bijdrage van de NMBS aan de redding van Eurostar? Op welke manier draagt de NMBS bij tot die redding? Is dat via een lening? Onder welke voorwaarden is dat? Heeft de bijdrage van de NMBS aan Eurostar gevolgen voor de toekomstige investeringen van de NMBS?

Hebben de private aandeelhouders van Eurostar ook bijgedragen tot de reddingsboei van Eurostar? Zo ja, hoeveel?

Waarom heeft de NMBS aandelen in het bedrijf? Zal de NMBS die aandelen aanhouden? Wil de NMBS hun participatie vergroten?

Wat is uw visie als minister van Mobiliteit op het aandeelhouderschap van de NMBS in Eurostar?

Frank Troosters (VB): *Het spoorbedrijf Eurostar verzorgt hogesnelheidslijnen tussen Brussel, Parijs,*

Londen en Amsterdam. Het bedrijf is voor 55% in Franse handen, voor 30% in handen van het Canadese pensioenfonds Quebec en voor 10% in handen van het Britse fonds Hermes. De NMBS bezit 5% van de aandelen.

Ook Eurostar ontsnapte niet aan de gevolgen van de Covid 19-crisis. In 2020 vervoerden de Eurostar treinen 85% minder passagiers.

Nadat Eurostar verleden jaar al voor 224 miljoen euro aan financiële steun ontving van zijn aandeelhouders krijgt het nu een nieuwe reddingsboei van 290 miljoen euro aangereikt: ca. 56 miljoen euro eigen vermogen via de aandeelhouders, ca. 168 miljoen euro via leningen waarvoor de aandeelhouders garant staan en ca. 56 miljoen euro via het herstructureren van bestaande leningen.

Welke is het aandeel van de NMBS in het nieuwe reddingsplan van Eurostar? Rechtstreekse financiële inbreng en het garant staan voor nieuwe aangekane leningen?

Welke financiële verplichtingen jegens Eurostar ging de NMBS aan bij de eerste financiële injectie van 224 miljoen Euro?

Welk is de reden of strategie voor het bezitten van een belang van ca. 5% in Eurostar door de NMBS?

Is de minister van oordeel dat het partnerschap in de aandeelhouderstructuur van Eurostar een meerwaarde vormt voor de NMBS? Zo ja: waarom? Zo neen: wordt de verkoop van het aandelenpakket van de NMBS in Eurostar in overweging genomen?

21.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, mijnheer Troosters, u weet al dat ik een voorstander ben van internationale spoorverbindingen in Europa, zoals ik tegen de vorige spreker zei.

De herfinanciering van Eurostar, die onlangs werd afgesloten, is hoofdzakelijk gebaseerd op leningen. De aandeelhouders hebben zich voor deze leningen garant gesteld bij de verschillende betrokken banken. Daarnaast hebben de drie aandeelhouders, in verhouding tot hun aandeel in het kapitaal van de onderneming, hun dochteronderneming eveneens gesteund in de vorm van een kapitaalsverhoging.

Deze kapitaalbreng van de NMBS in de Eurostaronderneming staat in verhouding tot haar aandeel van 5 % in het kapitaal van de onderneming. De keuze om deel te nemen in de kapitaalsverhoging van haar dochteronderneming zal geen invloed hebben op de toekomstige investeringen van de NMBS.

De oorsprong van dit aandeel ligt in de jaren 80 van de vorige eeuw. Toen besloot men met de Belgische Spoorwegen te investeren in de ontwikkeling van een hogesnelheidsspoorwegnet. Aanvankelijk werden de hogesnelheidsactiviteiten geëxploiteerd vanuit de moedermaatschappijen, de NMBS en de SNCF, maar na de liberalisering van het internationale passagiersvervoer in 2010 werden ze gesplitst in respectievelijk Thalys en Eurostar. De participatie van de NMBS in Eurostar weerspiegelt haar oorspronkelijke inbreng bij de afsplitsing.

Op basis van de prognoses van het management zou de activiteit van Eurostar op middellange termijn opnieuw het niveau van voor de crisis moeten bereiken en zelfs overtreffen. Er zullen eveneens opnieuw aanzienlijke operationele marges worden gerealiseerd. Hierdoor zal men in staat zijn om de schulden af te lossen en op lange termijn opnieuw dividenden uit te keren.

U vroeg naar mijn visie ter zake. Zoals u weet ben ik een groot voorstander van internationaal passagiersvervoer per trein. De hele regering deelt deze mening en dit staat ook zo vermeld in het regeerakkoord.

Eurostar is een van de belangrijkste operatoren in de ontwikkeling van een hogesnelheidsnet. De NMBS zit door haar positie als aandeelhouder en vertrouwenspartner op de eerste rij in dit specifieke segment van de spoorwegexploitatie. Het laat toe om kennis op te doen. Bovendien speelt men mee in een segment van de markt dat in de toekomst steeds belangrijker zal worden.

Deelname in bedrijven als Thalys en Eurostar laat de NMBS ook toe jonge werknemers te laten proeven van uitdagende omgevingen. Dit is kennis die de uitgeleende werknemers nadien terugbrengen naar het moederbedrijf, de NMBS.

21.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, wij vinden het ook heel belangrijk dat er een goed uitgebouwd internationaal treinvervoer bestaat. Toch zien wij weer eens dat de overheid bij een crisis moet inspringen en dat de bedrijven die vooral in handen zijn van de privésector op zulke momenten van de markt zouden verdwijnen, mocht er geen overheid zijn.

Ik meen dat dit nog maar eens aantoont dat het veel beter zou zijn dat ook het internationaal treinvervoer gewoon in overheidshanden is. Wij merken toch dat heel veel privébedrijven niet willen opdraaien voor de kosten, wanneer het over grensoverschrijdend treinverkeer gaat.

Wij zullen ervoor blijven ijveren dat het grensoverschrijdend treinverkeer uitgebouwd wordt, maar dat vooral de publieke sector het uitbouwt.

21.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

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

22 Samengevoegde vragen van

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS als groenteboer" (55017956C)**
- **Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afhaaldienst voor groenten en fruit in de stations van de NMBS" (55018084C)**

22 Questions jointes de

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le retrait de fruits et légumes dans les gares de la SNCB" (55017956C)**
- **Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le service de retrait de fruits et légumes dans les gares de la SNCB" (55018084C)**

22.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de NMBS start met een project waarbij groenten en fruit kunnen worden afgehaald in het station. Voor de tweede keer in een korte periode wordt zo'n merkwaardige verruiming van het takenpakket aangekondigd. Nog niet zo lang geleden kondigde de NMBS aan te starten met de verhuur van paraplu's.

Mijn eerste vraag is dan ook of u de verkoop van groenten door de NMBS als een kerntaak beschouwt. Staat u achter een verdere verbreding van het takenpakket?

Waar liggen de grenzen ervan? Ik heb zelf namelijk ook enkele ideeetjes. Als u spreekt over de bevordering van de korte keten, kunnen wij bij de treinen misschien ook beenhouwerijen in de korte keten organiseren, 'Het Vleesstation' of zo, of, waarom niet, een interieurwinkel, 'De Gordijntrein', ik zie het zo al voor mij. Of misschien, wie weet, kunnen we een huwelijksbureau starten, 'De Relatie Statie', ik noem maar wat creatieve ideeën. Mijnheer de minister, waar trekt u precies de grens tussen ernstig beleid en onnozelheid? Wat moet er allemaal nog bij?

Mijn tweede vraag luidt of de NMBS een sluitend financieel plan heeft voor die activiteiten. Kunt u bovendien garanderen dat er geen publieke middelen worden geïnvesteerd in dergelijke initiatieven? In het verleden hebben wij al vaker gezien dat het soms mis loopt. Ik verwijs naar het verslag van het Rekenhof uit het voorjaar van 2016, waarin wordt aangetoond dat bepaalde commerciële activiteiten effectief ten koste gegaan zijn van de publieke betoelaging.

Ook had ik graag vernomen hoe de selectie van de vier stations tot stand komt. Blijkbaar wordt dat aanbod gelanceerd in Gent-Sint-Pieters, Ottignies, Luik en 's-Gravenbrakel. Op basis van welke criteria werden die stations geselecteerd? Opvallend, enigszins in strijd met de geplogenheden binnen de NMBS, is dat er van de geselecteerde stations drie gelegen zijn in Wallonië en één in Vlaanderen, nul in Brussel. Is er daarvoor een reden en zo ja, dewelke?

Vervolgens had ik graag informatie verkregen over de aanduiding van de leveranciers. Het is gebruikelijk dat de NMBS bij de vrijgave van een concessie in een station een marktconsultatie organiseert. Is dat in dit geval ook gebeurd? Werd de gebruikelijke procedure al dan niet gevolgd?

Tot slot, de supermarkten en winkels zijn lange tijd gebonden geweest aan toegangsbeperkingen, voortvloeiend uit de coronamaatregelen. Is het de bedoeling dat de NMBS dezelfde maatregelen handhaaft ten aanzien van de faciliteiten in de stations? Graag ook toelichting daarover.

22.02 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, dans une gare, aujourd'hui, on peut faire beaucoup de choses. Il faut prendre le train de temps en temps pour se rendre compte que les gares abritent déjà des commerces. On peut déjà acheter des choses dans les gares, y avoir accès à de la restauration. La méconnaissance de la part de certains collègues est un peu interpellante. Une gare est un lieu de vie et je me réjouis que la SNCB soit acteur d'un projet visant à dynamiser ces gares. Ce projet met en avant des commerces de proximité, des circuits courts et de la vente de produits locaux. On doit se réjouir de ce type de partenariat. Ce n'est pas Mme Dutordoir qui vendra les fruits et légumes mais des acteurs locaux de l'alimentation. Je me réjouis donc du développement et du lancement de ce projet pilote, comme je vous l'avais déjà dit il y a quelques mois.

À l'occasion du lancement effectif du projet pilote au mois de mai à Liège-Guillemins, Ottignies, Braine-le comte et Gand-Saint-Pierre – il y a en effet plus de villes francophones mais, dans le cadre des trains express, il y a plus de gares du côté néerlandophone et on ne va pas toujours mesurer à la lettre les décisions – vous aviez dit qu'il était envisageable d'étendre le projet à d'autres gares sur la base de critères tels que l'espace disponible et qu'il fallait adapter les possibilités logistiques et le soutien local.

Pouvez-vous détailler les modalités de la participation de la SNCB à ce projet qui met en rapport producteurs et consommateurs? Quelles sont les conditions de participation pour les producteurs? Quels seront les critères utilisés pour évaluer la réussite du projet? De nouveaux partenariats peuvent-ils d'ores et déjà se constituer dans d'autres gares, sur base volontaire, soit à l'initiative des communes, soit à l'initiative des réseaux de producteurs contactés dans le cadre de l'appel d'offres?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

22.03 **Minister Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, de heer Roggeman houdt duidelijk niet van positieve verhalen, creativiteit en innovatie. De eerste taak van de NMBS is de trein te doen rijden, maar het is haar niet verboden om nieuwe initiatieven te nemen en lokale producenten te ondersteunen om levendige stations te krijgen. Dat is nu net de bedoeling!

Dit project is een onderdeel van het plan om in de stations diensten en producten aan te bieden die inspelen op wat de reizigers nodig hebben. Stations zijn gebruiksvriendelijke en functionele locaties waar je de trein neemt, maar ze groeien ook uit tot functionele locaties voor diensten voor treinreizigers en omwonenden. Met zulke projecten kunnen we alleen maar blij zijn. Het gaat hier enkel om het faciliteren van externe activiteiten door openbare ruimte ter beschikking te stellen, waarmee we de lokale economie ondersteunen.

À ce stade, ce sont effectivement quatre gares qui ont été sélectionnées pour un test d'une année. Le projet sera évalué et, s'il rencontre un succès auprès des voyageurs et des producteurs, il pourra être étendu à d'autres gares en Flandre, en Wallonie, à Bruxelles, de façon évidemment équilibrée, comme toujours à la SNCB.

De NMBS stelt 2 tot 3 uur per week een oppervlakte ter beschikking van producenten en/of organisaties van producenten. Er zijn daaraan geen kosten of inspanningen verbonden.

Un appel à candidatures avait été lancé entre le 8 octobre et le 9 décembre 2020. Une quarantaine de candidatures ont été reçues. Quatre ont été retenues. J'ai personnellement eu l'occasion d'aller inaugurer cette halte fermière en gare de Braine-le-Comte et j'y ai trouvé des entrepreneurs très heureux de cette collaboration avec la SNCB et des consommateurs très heureux de pouvoir retrouver à leur retour des produits frais et de qualité.

De covidmaatregelen zijn uiteraard van toepassing. De verkoopsvoorwaarden zijn contractueel vastgelegd. Alleen bestellingen die vooraf worden geplaatst en betaald, kunnen worden afgehaald. Het is niet toegelaten ter plaatse te verkopen en/of te consumeren.

Tout a été fait dans le parfait respect des règles. Cela ne deviendra pas l'activité principale de la SNCB. Il me semble que cela complète très utilement et très positivement l'offre de service ferroviaire.

Le **président**: Merci, monsieur le ministre. Nous pourrions parler des fruits et légumes en commission. Cela serait un beau sujet.

22.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik betreur uw flauwe reactie dat ik tegen elk creatief idee zou zijn. Voor mij mag dat allemaal. Het kan mij niet schelen dat u morgen een dierentuin inricht in een station, zolang de treinen maar deftig rijden, er een goed en betaalbaar aanbod is en de kostendekking navenant is. In internationale benchmarks scoort de NMBS vandaag echter nog altijd niet goed, het kan beter. Ik stel voor dat wij daarop focussen, in het belang van het bedrijf, de reizigers en de mensen die er werken, vooraleer wij met allerhande folietjes beginnen ter verbreding van het initiatief.

22.05 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Je vais me garder de répliquer car on entend des choses absurdes ici... Comme si ça empêchait les trains de rouler, les fruits et légumes! Soit.

Bravo à la SNCB pour ce projet. C'est positif pour les navetteurs et pour les habitants des localités concernées. J'entends qu'il y a une période de test d'un an. Je continue à penser que pour un certain nombre de gares, moyennes et petites, il serait intéressant de réfléchir à des partenariats avec les acteurs locaux actifs en matière d'alimentation durable. Dans l'optique des gares vivantes, c'est intéressant. Je pense à La Hesbaye, que je connais bien, à la gare de Waremme, où des acteurs très impliqués cherchent des lieux où s'établir. Ce genre de projets peuvent être une opportunité car pour qu'il y ait de l'activité dans une gare, il faut renforcer le contrôle social, et développer la gare comme lieu de vie. Ce type de projet fait donc tout à fait partie des missions et des réflexions que nous avons au sein de cette commission. Je souligne donc la cohérence de ce projet ainsi que d'autres en termes de 'gare vivante' et dans le cadre des discussions que vous aurez concernant le contrat de gestion de la SNCB. J'encourage donc à l'ouverture et à la promotion d'autres projets susceptibles de rejoindre cette expérience pilote.

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

23 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Hansbeke en de stationsomgeving" (55017957C)**

23 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare et les abords de la gare de Hansbeke" (55017957C)**

23.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, door de aanleg van een derde en een vierde spoor tussen Gent en Brugge wordt het treinverkeer door Hansbeke drukker en drukker. Dat veroorzaakt natuurlijk enige overlast voor de omwonenden. Hieraan werd door Infrabel tegemoetgekomen door middel van het plaatsen van geluidsschermen langsheen het spoor. Die geluidsschermen zijn echter ook niet onbetwist, wegens de negatieve gevolgen voor de plaatselijke verkeersveiligheid.

In 2019 kondigde Infrabel aan eveneens het station en de stationsomgeving te vernieuwen.

Ten eerste, wat is de stand van zaken betreffende de bouw van het vernieuwde station en de aanpassingswerken aan de stationsomgeving? Wat is de verdere fasering? Volgens de NMBS zouden deze werken voltooid worden tegen begin 2022. Zal deze einddatum gehaald worden?

Ten tweede, beschikt het station van Hansbeke reeds over verhoogde perrons? Wordt dat ook aangepakt? Wordt hieraan telkens prioriteit gegeven bij de vernieuwing van stations?

Ten derde, hoe zal tegemoetgekomen worden aan de vraag naar de plaatsing van geluidsmuren, om die aan te passen en te verlagen, zoals eerder ook al in Drongen gebeurd is?

Ten vierde, op welke manier zullen de aanpassingswerken in de stationsomgeving een impact hebben op de lokale mobiliteit? Welk flankerend beleid wordt daar uitgerold? In welke samenwerking met het lokaal bestuur?

23.02 **Minister Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, in september vorig jaar werd de rondweg in dienst genomen. Daarnaast werd de overweg ter hoogte van het station van Hansbeke uit dienst genomen. Nadien volgde de prefabricatie van de nieuwe reizigers- en fietserstunnel. Deze werd in februari van dit jaar onder de spoorweg geschoven. Momenteel wordt deze tunnel verder afgewerkt, met onder meer toegangshellingen en trappen. Verder worden ook de nieuwe, verhoogde perrons aangelegd, inclusief

schuilhuisjes. Ook de heraanleg van de wegenis rondom het station is lopende.

Het vernieuwde station van Hansbeke zal inderdaad begin volgend jaar in dienst worden genomen. De omgevingswerken worden beëindigd in de eerste helft van komend jaar. Bij vernieuwing van stations worden de perrons steeds verhoogd.

Infrabel deelt mij het volgende mee over het nazicht van de bezwaarschriften die tijdens het openbaar onderzoek werden ingediend. Er werden in enkele bezwaarschriften inderdaad bekommernissen geuit over de geluidsschermen in Hansbeke. Alle bezwaarschriften werden echter door de Vlaamse gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar ongegrond bevonden. De stedenbouwkundige vergunning voor de realisatie van dit project werd derhalve aan Infrabel verleend. Infrabel deelt mij mee verplicht te zijn om de stedenbouwkundige vergunning uit te voeren volgens de daarin opgenomen voorwaarden. Dit alles conform de vergunde plannen die deel uitmaken van de aan Infrabel verleende vergunning, inclusief geluidsschermen.

In het kader van de voorafgaande procedure werden diverse mobiliteitsstudies uitgevoerd. Deze gingen de impact op de lokale mobiliteit na, wat heeft geleid tot het huidige concept van de werken.

23.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Ik dank de minister voor zijn antwoord.

Ik denk dat dit dossier ook het belang onderstreept van een goed overleg van Infrabel met enerzijds de lokale besturen en anderzijds de betrokken omwonenden. Een overleg dat zich ook uitstrekt tot andere vormen dan het openbaar onderzoek dat een strikte administratieve procedure is. Het is niet het eerste voorval waarbij Infrabel beslissingen neemt die bij de rechtstreeks betrokken inwoners de indruk wekken dat er heel ver boven hun hoofd beslist wordt. Het toont eens te meer aan dat het belangrijk is, ook voor Infrabel zelf, om te investeren in overleg met het publiek. Infrabel heeft daar zelf alle belang bij in functie van het vlotte verloop van de werken en haar eigen reputatie als bedrijf.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Monsieur le ministre, pour la bonne information de tous les collègues encore présents ou connectés, vous continuerez de répondre aux questions jusqu'à environ 18 h 30?

23.04 **Georges Gilkinet**, ministre: C'est bien cela.

Le **président**: Je vous remercie.

24 **Samengevoegde vragen van**

- **Tomas Roggeman** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De impact van de coronapandemie op het investeringsbeleid van B-Parking" (55017959C)

- **Maria Vindevoghel** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De parkinginkomsten van de NMBS" (55019199C)

24 **Questions jointes de**

- **Tomas Roggeman** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "L'incidence de la pandémie de coronavirus sur la politique d'investissement de B-Parking" (55017959C)

- **Maria Vindevoghel** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les revenus générés par les parkings de la SNCB" (55019199C)

24.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Tijdens de Kamercommissie van 12/01/2021 gaf u aan dat u zelf voorstander bent van het betalend maken van de parkings van de NMBS en de beslissing van de NMBS dan ook ten volle steunt. Om deze betalende parkings interessant en aantrekkelijk te maken, wordt er op sommige locaties de mogelijkheid overwogen om een parkeergebouw op te trekken.

U gaf eveneens mee dat u een overleg wenste in te plannen met de NMBS over het stationsmanagement in het algemeen. De coronapandemie en de verhoogde mate aan telewerk en satelietwerk, zorgen voor een impact op de bezetting van (stations)parkings.

Dit brengt me dan ook tot het stellen van volgende vragen:

1 Wat is de impact van de coronapandemie op de exploitatie van de stationsparkings?

1. Wat is de impact op de inkomsten van B-parking voor 2020?

2. Welke onderzoeken naar de impact van de coronapandemie op de parkeersituaties op parkings van de NMBS zijn er lopende?

3. Worden er geplande investeringen op pauze gezet of niet meer uitgevoerd omwille van lagere inkomsten? Zo ja, graag een overzicht.

4. Zullen er prijsstijgingen plaatsvinden om de verliezen op te vangen?

2) Is het de bedoeling dat elk stationsparkingproject, waarbij parkeerruimte voorzien wordt door de NMBS kostendekkend is? Op welke termijn moeten de gemaakte kosten terugverdiend zijn?

3) Wat is uw visie op het optrekken/uitbaten van parkeergebouwen door de NMBS op locaties waar betalend parkeren bestaat of wordt ingevoerd? Bent u hier voorstander van?

4) Heeft u reeds een overleg gehad met de NMBS inzake het stationsmanagement, zoals door uzelf in de Kamercommissie van 12/01 aangegeven? Wat was hiervan de uitkomst? Welke afspraken inzake betalend parkeren aan stations werden er gemaakt? Zal u deze ook verankeren in het aankomende beheerscontract met de NMBS?

24.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, ik wil mijn vraag toch even toelichten, want we hadden ze ook al schriftelijk gesteld.

Mijnheer de minister, een jaarabonnement in Luik, bijvoorbeeld, kost maar liefst 738 euro, wat een absurd hoog bedrag is, wetende dat de inkomsten van de stationsparkings van de NMBS tussen 2015 en 2019 stegen met bijna 75 %. De inkomsten bedragen bijna 15 miljoen euro per jaar. Er was een stijging van 8,5 miljoen euro in 2015 naar 15 miljoen euro in 2019. Dat is toch niet min. Wij zijn van oordeel dat de NMBS de automobilisten gebruikt als cashkoe en dat zulks niet de oplossing is om de pendelaars weg te houden van de wagen.

Mijn vragen daaromtrent zijn dan ook de volgende.

Hoe verklaart u die forse stijging van de parkinginkomsten van de NMBS?

Waarvoor gebruikt de NMBS die inkomsten precies? Investeert ze de parkinginkomsten in een beter openbaar vervoer of in het aanleggen van nieuwe betaalparkings?

Hoeveel door B-Parking uitgebate betaalparkings zullen er de komende jaren nog bij komen? Zijn er concrete plannen of zit de NMBS nog aan het gewenste aantal betaalparkings? Zullen betaalparkings die amper worden gebruikt, opnieuw gratis worden gemaakt?

De onderhandelingen voor het nieuwe beheerscontract tussen de Staat en de NMBS zijn lopende. Zal er ook aandacht gaan naar de NMBS-parkings? Zal u aansturen op gratis auto- en fietsparkings voor de pendelaars?

24.03 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Roggeman, mevrouw Vindevoghel, de NMBS stelt inderdaad een forse daling vast van de bezettingsgraad op haar parkings tijdens de pandemie. Dat gebeurt gelijklopend met de daling van het aantal treinreizigers, wat logisch is. Die daling heeft dus een grote impact op haar inkomsten.

De parkings zijn echter gedurende de hele pandemie toegankelijk en beschikbaar gebleven.

Voor de evolutie van het gebruik van de parkings in de toekomst volgt de NMBS de situatie van nabij op. Net zoals voor vele andere betrokkenen is het afwachten hoe de situatie post corona zal stabiliseren, onder meer rekening houdend met het toegenomen telewerk.

De geplande investeringen in de parkings worden uitgevoerd. De NMBS informeert mij dat een prijsstijging om de verliezen op te vangen niet aan de orde is. De NMBS werkt aan een strategische visie voor de intermodaliteit voor het komende decennium. De fietsstallingen en de autoparkings maken deel uit van die strategie.

De eerste contacten met de NMBS en mijn medewerkers hebben reeds plaatsgevonden. Een van de punten die ik aan de NMBS heb gevraagd, ging over het ontwerp van nieuwe parkinggebouwen. Ze moeten met name op een dusdanige manier worden ontworpen dat ze in de toekomst gemakkelijk kunnen worden omgevormd voor een andere gebruiksvorm. Daartoe is onder meer het voorzien in voldoende hoogte belangrijk. De NMBS zegt mij dat zij daarmee akkoord kan gaan.

Met betrekking tot uw vraag over het nieuwe openbaredienstencontract dat met de NMBS moet worden afgesloten: zoals u in de onlangs gepubliceerde specificatie kon lezen, zullen in het toekomstige contract de categorieën van stations gedefinieerd worden op basis van objectieve criteria. In het contract zullen de uitrustingsnormen, de vormen van fysieke aanwezigheid en het dienstenaanbod voor de reizigers bepaald worden. Er zullen ook vereisten worden geformuleerd met betrekking tot toegankelijkheid en intermodaliteit.

Op al die vlakken heb ik mijn medewerkers gevraagd om met de NMBS ambitieuze doelen af te spreken, ook wat de parkeermogelijkheden betreft, zowel voor fietsen als voor auto's. De NMBS deelt mij mee dat er geen daling is van het aantal klanten op plaatsen waar betaald moet worden om te parkeren. Er is zelfs een intermodale verschuiving naar de fiets en andere zachte vervoerswijzen. De NMBS schakelt vooral over op betaald parkeren om een plaats te garanderen voor NMBS-reizigers. De NMBS deelt mij mee dat ze, alvorens betaald parkeren in te voeren, eerst een gezamenlijk mobiliteitsplan opstelt in overleg met de lokale overheden. De NMBS heeft ook een voorkeurtarief voor reizigers op haar betaalparkings en een gratis kiss-and-ride. Daarnaast wordt er in samenwerking met de gemeenten gepoogd om een nachtabonnement voor buurtbewoners te voorzien, alsook een avond- en weekendtarief.

Mevrouw Vindevoghel, uw vraag werd zeer laat ingediend. Over de parkeerpolitiek van de NMBS heb ik in de vorige commissie al een vraag beantwoord. In een volgende vergadering kan ik meer details geven. De bedoeling van de NMBS is om treinen te laten rijden. De parkeeractiviteit moet budgettair autonoom zijn. Dat is voor mij ook belangrijk.

24.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, bij het stellen van de schriftelijke vraag waren we toch geschrokken van het bedrag, ten eerste wat de kosten betreft voor de mensen die er gebruik van maken en, ten tweede, wat het opbrengt. Het gaat om enorme bedragen.

Het zou voor de treinreizigers veel beter zijn dat ze gratis kunnen parkeren. Er is op heel veel plaatsen verzet geweest van de bevolking tegen het betaald parkeren. In Oudenaarde bijvoorbeeld zien we dat het een spookparking geworden is. De mensen gebruiken die niet meer. Dat is toch niet de bedoeling? Mensen die de trein nemen, moeten hun auto kunnen parkeren. Het is de bedoeling dat ze minder met de wagen rijden en de trein nemen. De bedoeling kan niet zijn dat het de mensen heel veel geld kost.

Vandaar onze vraag. Kan een parkeerplaats niet gewoon inbegrepen zijn bij het abonnementspakket, als mensen de trein nemen?

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

Le **président**: La question n° 55017980C de Mme Cornet est transformée en question écrite.

25 Questions jointes de

- Cécile Thibaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de la ligne 163 Libramont-Bastogne" (55017997C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La création d'un hub marchandises à Molinfaing" (55018216C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réouverture de la ligne 163" (55018461C)
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de la ligne 163 Libramont-Bastogne" (55019191C)

25 Samengevoegde vragen van

- Cécile Thibaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van lijn 163 Libramont-Bastenaken" (55017997C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De oprichting van een goederenhub in Molinfaing" (55018216C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De heropening van lijn 163" (55018461C)

- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van lijn 163 Libramont-Bastenaken" (55019191C)

25.01 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, l'accord de gouvernement ne prévoit pas la création de nouvelles lignes de chemin de fer. Néanmoins, j'aimerais faire le point avec vous sur l'avenir de la ligne 163.

La ligne reliant Bastogne à Libramont a été fermée au trafic voyageurs en mai 1993. L'autorisation de démontage de la ligne Libramont-Bastogne a été accordée le 27 février 2009 et un RAVeL a vu le jour sur l'assiette de la ligne démantelée.

À ce jour, la ligne est reprise dans le *Moniteur* avec la mention "fermeture à titre provisoire". Infrabel est toujours propriétaire de l'assiette et la SNCB verse annuellement une dotation au TEC pour garantir une relation bus, cadence heure, entre ces deux villes.

À l'heure où ces deux agglomérations ne cessent de se développer et où les échanges socio-économiques entre les deux cités se renforcent tous les jours, je défends, depuis de nombreuses années, le retour du rail entre ces deux villes par un transport fiable, léger et écologique qui relierait Bastogne via Libramont à l'axe Bruxelles-Luxembourg.

Des solutions faisant appel à un matériel léger (train-tram) existent et ont été déployées avec succès dans de nombreux pays limitrophes. En parallèle avec le RAVeL, ces deux modes de transport réunis seraient un atout pour une nouvelle mobilité dans une région par ailleurs touristique.

Monsieur le ministre, existe-t-il une étude de potentiel ou de faisabilité concernant le retour du rail sur la ligne 163? Comptez-vous actualiser une étude existante ou en commander une nouvelle le cas échéant?

25.02 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous savez tous que nous nous battons pour la réouverture de la ligne 163 en province de Luxembourg. Nous sommes donc à la recherche d'arguments supplémentaires qui pourraient favoriser d'une façon ou d'une autre cette réouverture.

Monsieur le ministre, vous connaissez Les Amis du Rail qui sont très dynamiques et qui le deviennent même de plus en plus. Vous êtes donc dans l'obligation de leur répondre.

Ces citoyens proposent et défendent la création d'un hub marchandises à Molinfaing. Il s'agit d'un projet que nous soutenons pleinement puisqu'il permettrait de diminuer le trafic des camions sur les routes de la province de Luxembourg.

Des possibilités de stockage et de chargement pour le trafic combiné seraient prévues sur le site de marchandises. Le trafic de fret transiterait par la scierie de Gouvy en passant par Bastogne pour rejoindre Molinfaing. Des wagons en provenance de Croix-Rouge/Étalle/Marbehan pourraient être intégrés aux convois. La ligne 163 passe, en effet, près des zonings.

Monsieur le ministre, comment la SNCB se positionne-t-elle par rapport à ce projet? En tant que ministre de tutelle, êtes-vous prêt à demander à la SNCB de prévoir les investissements nécessaires à la concrétisation de ce dernier?

Ma deuxième question concerne la réouverture de la ligne 163.

Le schéma de développement du territoire de la Région wallonne prévoit quatre mesures de développement du réseau ferroviaire pour les prochaines années parmi lesquelles la réouverture de la ligne 163 Libramont-Bastogne.

La réouverture de cette ligne est demandée par de nombreux citoyens de la province du Luxembourg. Elle allègerait considérablement le trafic par la route.

Monsieur le ministre, êtes-vous en contact avec la Région wallonne à ce sujet? Allez-vous encourager ce projet? Est-il possible de déployer une ligne à deux voies qui serait parallèle au RAVeL?

25.03 Mélissa Hanus (PS): *Monsieur le Ministre, un projet RAVEL est en cours en Wallonie, et prendrait*

forme sur l'ancienne ligne de chemin de fer 163 Libramont-Bastogne. C'est évidemment une bonne nouvelle: une mobilité alternative pour le climat et la préservation de l'environnement étant un enjeu crucial.

Seulement, une crainte partagée par de nombreux citoyens luxembourgeois est que ce projet RAVEL ne tienne pas compte de certains critères, comme par exemple un possible retour du rail.

Pour rappel, l'assiette de cette voie est prévue pour 2 voies de chemin de fer.

Monsieur le Ministre,

1). Avez-vous des nouvelles concernant l'avancement de ce projet RAVEL?

2). Pouvez-vous nous assurer que ce projet ne mettra pas en péril la possibilité de pouvoir remettre un jour une voie ferrée en service entre Libramont et Bastogne?

3). Pouvez-vous nous en dire plus sur l'avenir de la ligne 163 Libramont-Bastogne, notamment sur son avenir en tant que voie ferrée?

4). Que pensez-vous des jumelages voie ferrée et voie lente, pratique par exemple courante en Allemagne?

Je vous remercie.

25.04 Georges Gilkinet, ministre: Mesdames et monsieur les députés, chers collègues luxembourgeois, je vous remercie pour votre patience et votre persévérance qui, dans ce dossier comme dans d'autres, sont bien connues.

Vous connaissez l'histoire de cette ligne 163, qui a été rappelée par Mme Thibaut, depuis le terme de son exploitation jusqu'au déferrement de la ligne en 2011. Depuis lors, Infrabel est tenue de garder intacte l'assiette de cette ligne, de manière à en permettre un jour la reconstitution, si le trafic le nécessitait et si le choix en était arrêté. Le gestionnaire de l'infrastructure assume cette responsabilité et continuera à le faire. L'implantation du RAVeL à cet endroit ne modifie ni la situation présente ni la règle que je viens d'énoncer.

S'il était décidé, un jour, de réhabiliter cette ligne, il faudrait parler de reconstruction, car près de 30 ans après sa mise hors service et 10 après son démontage, l'assiette de la voie est recouverte de végétation. Dès lors, cette opération nécessiterait la mise à disposition de budgets importants en vue de sa réalisation.

Nous sommes bien conscients de l'intérêt qui lui est réservé. Ce projet revient fréquemment, ne fût-ce qu'au travers de vos questions, sur le devant de la scène. J'ai également été interpellé à ce sujet par l'ASBL Amis du Rail Halanzy.

Les besoins pour le rail sont énormes. De nombreux investissements sont indispensables à son renouvellement. Vous connaissez ma détermination à trouver des moyens supplémentaires, notamment via le Plan européen de relance et de résilience. Néanmoins, des choix doivent être pris quant à leur affectation.

L'élaboration éventuelle d'un tel projet requiert de multiples démarches en amont, c'est pourquoi j'ai interrogé la SNCB afin de savoir si une nouvelle étude de potentiel avait déjà été menée ou pouvait l'être pour cette ligne. De même, j'ai questionné Infrabel sur l'existence d'une étude de faisabilité pour une reconstruction et sur sa compatibilité avec le projet de RAVeL. Disposer de telles informations est indispensable, quelle que soit la décision qui serait finalement prise. Par conséquent, j'attends ces réponses.

25.05 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie. Nous sommes bien conscients que l'accord de gouvernement ne prévoit pas la création de nouvelles lignes. Ici, il s'agit d'une réouverture. En ce qui concerne cette étude, les investigations que vous pourriez mener seraient vraiment une cerise sur le gâteau parce qu'il y a une attente. Trois partis posent la question aujourd'hui. Le milieu associatif aussi est très actif à propos de cette réouverture. Je suis très impatiente de lire les réponses tant de la SNCB que d'Infrabel. Cette question fait l'objet d'un large consensus et je suis certaine que vous serez attentif aux suites de cette demande.

25.06 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse mais ne vous contentez pas de demander des avis et d'une étude! Frappez du poing sur la table! Nous avons besoin d'un ministre qui frappe du poing sur la table.

25.07 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, j'ai oublié la question sur Molinfaing. Excusez-moi! Je ne sais pas si la réponse vous satisfera sur le fond, monsieur Arens, mais je tiens quand même à vous la donner.

Votre question ne concerne plus tellement la SNCB parce que le transport de marchandises par rail est libéralisé au niveau européen depuis 2007. Depuis, l'activité marchandises de la SNCB a été filialisée puis privatisée. Il appartient désormais aux opérateurs privés d'exploiter le potentiel du marché de fret ferroviaire.

Par contre, pour vous rassurer un peu, vous connaissez mes intentions et celles du gouvernement concernant le déploiement du fret ferroviaire comme moyen de transport sûr et peu polluant. Je suis actuellement occupé à rencontrer les différents acteurs du transport de marchandises dans le but de développer un plan de report modal vers le rail. L'objectif que nous nous sommes fixé est de doubler le volume de marchandises transportées par rail. C'est indispensable dès lors qu'un convoi ferroviaire de marchandises permet de remplacer au moins 50 poids lourds avec des effets positifs en matière de mobilité, de sécurité, de santé publique et de climat. Comme tout autre projet, celui de Molinfaing, si des opérateurs économiques en sont demandeurs, sera analysé en fonction de son potentiel en rapport avec son coût.

J'essaie d'affecter les moyens là où ils sont les plus nécessaires et les plus utiles pour faire bouger les lignes et, effectivement, diminuer le volume de marchandises transportées par route, mais en laissant aussi la liberté aux entrepreneurs d'emprunter le train.

25.08 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse.

Celle-ci ne me déçoit pas autant que vous ne le craigniez, puisqu'elle ne contient que des éléments positifs. Le tout, c'est de concrétiser et d'insister auprès des différents opérateurs pour signaler que cette voie existe, que la ligne 163 est reconstruite, est réouverte et que tout doit être fait pour qu'elle soit rentabilisée au maximum.

Je compte donc sur vous pour frapper du poing sur la table du conseil d'administration de la SNCB et des entrepreneurs pour leur montrer clairement la politique qui est la plus intéressante au niveau environnemental. Et, vous l'avez dit vous-même, comparé au transport par route, nous savons que le transport par voie ferrée est nettement moins polluant et beaucoup plus intéressant pour tous.

25.09 Mélissa Hanus (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, tout comme mes collègues, je reste relativement positive quant aux réponses que vous avez livrées aujourd'hui à la question de cette ligne qui présente un véritable potentiel au sein du territoire de la province de Luxembourg.

À présent, je serais curieuse de connaître exactement les critères qui ont permis de formuler l'étude en cours, dont on recevra, je l'espère, les conclusions. Car, en termes de potentiel pour les navetteurs, de l'expérience de base que l'on a sur le terrain, cela pourra certainement répondre à une demande.

Je note que vous n'êtes pas forcément défavorable à la réouverture de lignes. J'en prends acte pour d'autres projets éventuels et il me tarde d'obtenir les résultats de cette étude.

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

26 Vraag van Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hst-verbinding met Brussels Airport" (55018005C)

26 Question de Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison TGV avec Brussels Airport" (55018005C)

26.01 Tim Vandenput (Open Vld): *Mijnheer de Minister, Brussels Airport zet volop in op een multimodale bereikbaarheid van de luchthaven. Dat wordt duidelijk in hun 'toekomstplan 2040'. Ondanks de zware verliezen omwille van de COVID-19 pandemie, blijft de luchthaven hier sterk in investeren. De fietssnelweg tussen Leuven en Brussel biedt een veilige mogelijkheid om met de fiets naar de luchthaven te gaan. Ook wordt er werk gemaakt van een fietssnelweg 'F201' tussen Brussel-centrum en de luchthaven en komt er een fietsbrug over de N21.*

Naast de fiets wil de luchthaven volop inzetten op haar internationale connectiviteit. De trein speelt hier een belangrijke rol in. Brussels Airport heeft momenteel geen rechtstreeks verbinding met een hogesnelheidstrein en dat is een probleem voor de concurrentiepositie van de luchthaven. Concurrerende luchthavens zoals Frankfurt, Charles de Gaulle en Schiphol hebben dat wel en dat is een groot voordeel voor de reiziger én het milieu. Brussels Airport is volop aan het verduurzamen en kortereafstandsvluchten kunnen enkel afgebouwd worden wanneer er een volwaardig alternatief komt: Een HST-aanbod vanop de luchthaven naar andere HST-knooppunten in de buurlanden. De ambitie in het regeerakkoord om dit te realiseren is duidelijk.

Hierover heb ik volgende vragen:

Welke pistes worden momenteel onderzocht om Brussels Airport te verbinden met onze buurlanden via een hogesnelheidsverbinding?

Wat is de timing om dergelijke HST-verbinding met HST-knooppunten in de buurlanden te realiseren?

Er is sprake van de afschaffing van de halte 'Brussels-Airport' op de IC-verbinding Brussel-Amsterdam. Hoe concreet is dit voorstel en zal de afschaffing van de halte er komen?

26.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Vandenput, sta mij eerst en vooral toe om Brussels Airport te feliciteren met Stargate. Het is een mooi project rond intermodaliteit waaraan de luchthaven werkt, een project waarvoor Brussels Airport zelf, samen met andere luchthavens, een Europese subsidie heeft gekregen. Het zal niet alleen de reizigers op Brussels Airport ten goede komen, maar ook het personeel dat op de luchthaven werkt alsook de bedrijvencluster eromheen. Ik vind het positief dat de luchthaven in dit project samenwerkt met de NMBS.

Momenteel laat de FOD Mobiliteit en Vervoer een studie uitvoeren om te bekijken welke de mogelijkheden zijn om bepaalde kortereafstandsvluchten te vervangen door internationale treinen. In het kader van die studie zal de ontwikkeling van de internationale verbinding met Brussel-Nationaal eveneens worden geanalyseerd. Er zal overleg worden gepland met actoren in zowel de Belgische als Europese luchtvaart- en spoorsector. De eindresultaten worden tegen september 2021 verwacht, maar Thalys valt niet onder de opdracht inzake openbaar nut. Het is een volledig commerciële bediening en krijgt hiervoor geen dotatie. Een commercieel bedrijf moet lijnen leggen waar zij rendabel zijn. De stop in Zaventem was dat vroeger geenszins en werd een tijdje bijgepast door de BAC, die daar enkele jaren geleden van afgestapt is.

Graag wil ik erop wijzen dat wat de mogelijkheden ook zijn die uit de studie naar voren komen, zij zullen plaatsvinden in de context van een geliberaliseerde markt, met andere woorden via de zogenaamde *open access* in de Europese spoorwegwereld. Dezelfde opmerking dient te worden gemaakt over het oriënteren van hogesnelheidstreinen langs de luchthaven. Er moet daarom rekening worden gehouden met de commerciële aantrekkelijkheid van de verbindingen.

Ik kom dan bij uw vraag over de stopplaats op de luchthaven voor de trein tussen Brussel en Amsterdam. De NMBS informeert mij in dat verband dat een herziening van de bestaande rechtstreekse verbinding tussen Brussels Airport en Amsterdam vandaag niet aan de orde is. Het samenwerkingscontract tussen de NMBS en de NS voor deze verbinding loopt tot december 2024. Het voorziet in een directe verbinding tussen Brussels Airport en aantal belangrijke steden in Nederland, 16 keer per dag in beide richtingen. Het gaat dus om 32 dagelijkse treinen, zowel doordeweeks als in het weekend.

26.03 **Tim Vandenput** (Open Vld): Mijnheer de minister, dat is goed nieuws in verband met de verbinding Brussels Airport-Amsterdam.

Ik ben ook blij te horen dat de FOD de mogelijkheid van een hst-verbinding op Brussels Airport onderzoekt. Ik denk dat dat cruciaal is. Als wij de kortereafstandsvluchten willen stoppen moet er een internationale verbinding, met Eurostar en Thalys, in de plaats komen. Anders gaat dit ten koste van de tewerkstelling op de luchthaven. Vandaag nemen Belgen immers de hst naar de luchthavens van Parijs en Amsterdam, het is jammer dat ze niet vanuit Brussel opstijgen. De ons omringende luchthavens – Parijs, Londen, Frankfurt, Amsterdam – hebben wel hst-verbindingen. Als we hier niet in investeren zal onze luchthaven imploderen. Dat is niet de visie die ik, als Vlaams-Brabander, heb op de luchthaven.

Bedankt voor uw antwoord. In het najaar zullen we de resultaten van die studie inkijken.

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

*La réunion publique de commission est levée à 18 h 33.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.33 uur.*