

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

Mercredi

20-10-2021

Après-midi

Woensdag

20-10-2021

Namiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	Parti Socialiste
VB	Vlaams Belang
MR	Mouvement Réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
Vooruit	Vooruit
cdH	centre démocrate Humaniste
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	Indépendant - Onafhankelijk

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

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

SOMMAIRE

Débat d'actualité sur les trains de nuit et questions jointes de	1
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état de la question en ce qui concerne les trains de nuit" (55020339C)	1
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation en ce qui concerne les trains de nuit" (55020353C)	1
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les perspectives d'avenir du train de nuit" (55020432C)	1
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains de nuit et la liaison Bruxelles-Malmö" (55020612C)	1
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le soutien aux trains de nuit" (55021929C)	1
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains de nuit" (55022079C)	1
Orateurs: Kim Buyst, Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Nicolas Parent, Marianne Verhaert, Mélissa Hanus, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les sanctions alternatives à la SNCB" (55020044C)	11
Orateurs: Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'usage des sillons gérés par Infrabel" (55020097C)	12
Orateurs: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'application permettant l'achat de tickets automatisé à la SNCB" (55020098C)	15
Orateurs: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Questions jointes de	16
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation du projet pilote de zone de stationnement gratuit pendant 24 heures pour les vélos" (55020101C)	16
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les consignes pour vélos dans les gares" (55020395C)	16
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les emplacements pour les vélos dans les gares" (55021757C)	16
Orateurs: Kim Buyst, Tomas Roggeman, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	

INHOUD

Actualiteitsdebat over de nachttreinen en toegevoegde vragen van	1
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken betreffende de nachttreinverbindingen" (55020339C)	1
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken m.b.t. de nachttreinen" (55020353C)	1
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van de nachttrein" (55020432C)	1
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Nachttreinen en de verbinding Brussel-Malmö" (55020612C)	1
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De steun voor de nachttreinen" (55021929C)	1
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nachttreinen" (55022079C)	1
Sprekers: Kim Buyst, Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Nicolas Parent, Marianne Verhaert, Mélissa Hanus, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Alternatieve straffen bij de spoorwegen" (55020044C)	11
Sprekers: Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van rijpaden bij Infrabel" (55020097C)	12
Sprekers: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De automatische ticketapp bij de NMBS" (55020098C)	15
Sprekers: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Samengevoegde vragen van	16
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van het proefproject 24U Zone voor gratis fietsparkeren" (55020101C)	16
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Fietskluizen aan stations" (55020395C)	16
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Fietsenparkings in stations" (55021757C)	16
Sprekers: Kim Buyst, Tomas Roggeman, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	

Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport de Vias sur la sécurité routière pour le premier semestre 2021" (55020220C)	20	Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verkeersveiligheidsrapport van Vias voor de eerste helft van 2021" (55020220C)	20
<i>Orateurs:</i> Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	22	Samengevoegde vragen van	22
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nomination du président du conseil d'administration de skeyes" (55020296C)	22	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De benoeming van de voorzitter van de raad van bestuur van skeyes" (55020296C)	22
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nominations dans les conseils d'administration de skeyes et de Brussels Airport Company" (55022041C)	22	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De benoemingen in de raden van bestuur van skeyes en Brussels Airport Company" (55022041C)	22
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances occasionnées par un terrain en friche de la SNCB" (55020301C)	25	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overlast met een braakliggend terrein van de NMBS" (55020301C)	25
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux à la gare d'Audenarde" (55020431C)	26	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken in het station van Oudenaarde" (55020431C)	26
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	28	Samengevoegde vragen van	28
- Julie Chanson à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en activité des caméras ANPR sur les communes de Theux, Pépinster et Sprimont" (55020468C)	28	- Julie Chanson aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inbedrijfstelling van de ANPR-camera's in Theux, Pépinster en Sprimont" (55020468C)	28
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'installation des caméras ANPR sur les communes de Theux, Pepinster et Sprimont" (55020533C)	28	- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ANPR-camera's in de gemeenten Theux, Pepinster en Sprimont" (55020533C)	28
<i>Orateurs:</i> Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	29	Samengevoegde vragen van	29
- Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Louvain" (55020507C)	29	- Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Leuven" (55020507C)	29
- Katrien Houtmeyers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les infiltrations d'eau dans la gare de Louvain" (55020933C)	29	- Katrien Houtmeyers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Wateroverlast in het station van Leuven" (55020933C)	29
- Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Haasrode" (55021397C)	29	- Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Haasrode" (55021397C)	29
- Eva Platteau à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude de faisabilité concernant la gare de Haasrode" (55021598C)	29	- Eva Platteau aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De haalbaarheidsstudie over het station Haasrode" (55021598C)	29
- Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Haasrode" (55022024C)	29	- Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Haasrode" (55022024C)	29

Orateurs: Els Van Hoof, Katrien Houtmeyers, Eva Platteau, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Sprekers: Els Van Hoof, Katrien Houtmeyers, Eva Platteau, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Questions jointes de 33
- Katleen Bury à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) 33
sur "La présence de dépôts rouges dans la commune de Machelen" (55019938C)
- Katleen Bury à Frank Vandenbroucke (VPM 34
Affaires sociales et Santé publique) sur "La présence de dépôts rouges dans la commune de Machelen" (55019939C)

Orateurs: Katleen Bury, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet 34
(VPM Mobilité) sur "La ligne Marbehan - Croix-Rouge" (55021753C)

Orateurs: Benoît Piedboeuf, président du groupe MR, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 36
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM 36
Mobilité) sur "La durée du trajet entre Bruxelles et Luxembourg" (55020299C)
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM 36
Mobilité) sur "Le financement de la modernisation de l'Axe 3" (55021200C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) 36
sur "Les investissements supplémentaires sur l'axe Bruxelles-Luxembourg" (55021811C)

Orateurs: Frank Troosters, Mélissa Hanus, Josy Arens, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question et interpellations jointes de 39
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM 39
Mobilité) sur "La taxe sur les billets d'avion" (55022043C)
- Theo Francken à Georges Gilkinet (VPM 39
Mobilité) sur "La taxe CO2 sur les billets d'avion" (550001871)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM 39
Mobilité) sur "La taxe CO2 sur les billets d'avion ou taxe d'embarquement" (550001901)

Orateurs: Maria Vindevoghel, Theo Francken, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Motions 46
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet 48
(VPM Mobilité) sur "La composition du cadre du personnel de Securail" (55020617C)

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

Question de Tomas Roggeman à Georges 49
Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des objectifs de ponctualité réalistes pour la SNCB" (55020631C)

Samengevoegde vragen van 33
- Katleen Bury aan Georges Gilkinet (VEM 33
Mobilité) over "Rood stof in de gemeente Machelen" (55019938C)
- Katleen Bury aan Frank Vandenbroucke (VEM 33
Sociale Zaken en Volksgezondheid) over "Rood stof in de gemeente Machelen" (55019939C)

Sprekers: Katleen Bury, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet 34
(VEM Mobiliteit) over "De spoorlijn Marbehan - Croix-Rouge" (55021753C)

Sprekers: Benoît Piedboeuf, voorzitter van de MR-fractie, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 36
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM 36
Mobilité) over "De reistijd Brussel-Luxembourg" (55020299C)
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM 36
Mobilité) over "De financiering van de modernisering van As 3" (55021200C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM 36
Mobilité) over "De bijkomende investeringen op de as Brussel-Luxembourg" (55021811C)

Sprekers: Frank Troosters, Mélissa Hanus, Josy Arens, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vraag en interpellaties van 39
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM 39
Mobilité) over "De vliegtuigtaks" (55022043C)
- Theo Francken aan Georges Gilkinet (VEM 39
Mobilité) over "De CO2-vliegtaks" (550001871)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM 39
Mobilité) over "De CO2-vliegtaks of inschepingstaks" (550001901)

Sprekers: Maria Vindevoghel, Theo Francken, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Moties 46
Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet 48
(VEM Mobiliteit) over "De samenstelling van het personeelskader bij Securail" (55020617C)

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

Vraag van Tomas Roggeman aan Georges 49
Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een realistische stiptheidsdoelstelling voor de NMBS"

		(55020631C)		
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité			<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'éventuelle réouverture de lignes ferroviaires" (55020629C)	51		Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mogelijke heropening van spoorlijnen" (55020629C)	51
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité			<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La participation du CCE et du CNT à l'élaboration des contrats de gestion" (55020635C)	52		Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De participatie van de CRB en de NAR bij de opmaak van de beheerscontracten" (55020635C)	52
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité			<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tarifs scolaires de la SNCB pour les jeunes qui suivent une formation en alternance" (55020636C)	54		Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De schooltarieven van de NMBS voor jongeren die alternerend leren" (55020636C)	54
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité			<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne Charleroi-Maubeuge" (55020654C)	55		Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De lijn Charleroi-Maubeuge" (55020654C)	55
<i>Orateurs:</i> Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité			<i>Sprekers:</i> Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	57		Samengevoegde vragen van	57
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des trains autonomes sur notre réseau ferroviaire" (55020672C)	57		- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Zelfrijdende treinen op ons spoor" (55020672C)	57
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains autonomes" (55022073C)	57		- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Zelfrijdende treinen" (55022073C)	57
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité			<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le traitement préférentiel dont bénéficie Reprocover dans le cadre d'adjudications publiques" (55020677C)	60		Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voorkeursbehandeling voor Reprocover bij openbare aanbestedingen" (55020677C)	60
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité			<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'automatisation de tâches dans le secteur ferroviaire" (55020680C)	61		Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De automatisering van taken in de spoorsector" (55020680C)	61
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité			<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	63		Samengevoegde vragen van	63
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'abonnement de train spécial pour télétravailleurs" (55020781C)	63		- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het speciale treinabonnement voor telewerkers" (55020781C)	63

- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote d'abonnements flexibles à la SNCB" (55021022C)	63	- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het proefproject inzake flexibele abonnementen bij de NMBS" (55021022C)	63
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Laurence Zanchetta, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Laurence Zanchetta, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Jean-Marc Delizée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état des lieux et l'appel à projets européen concernant la liaison ferroviaire Dinant-Givet" (55020816C)	64	Vraag van Jean-Marc Delizée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stavaza en de Europese projectoproep inzake de treinverbinding Dinant-Givet" (55020816C)	64
<i>Orateurs:</i> Jean-Marc Delizée, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jean-Marc Delizée, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La dépollution de sites pollués" (55020861C)	67	Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sanering van vervuilde terreinen" (55020861C)	67
<i>Orateurs:</i> Benoît Piedboeuf , président du groupe MR, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Benoît Piedboeuf , voorzitter van de MR-fractie, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	68	Samengevoegde vragen van	68
- Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Park & Ride de Viville" (55020862C)	68	- Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De park-and-ride in Viville" (55020862C)	68
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Park & Ride de Viville" (55021409C)	68	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De park-and-ride in Viville" (55021409C)	68
<i>Orateurs:</i> Benoît Piedboeuf , président du groupe MR, Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Benoît Piedboeuf , voorzitter van de MR-fractie, Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Une intégration tarifaire européenne des titres de transport ferroviaire" (55020921C)	71	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een Europese tariefintegratie voor vervoersbewijzen per spoor" (55020921C)	71
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	73	Samengevoegde vragen van	73
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rejet de l'accord social aux chemins de fer" (55021034C)	73	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verwerping van het sociaal akkoord bij het spoor" (55021034C)	73
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les négociations sur l'accord social 2021-2022 aux chemins de fer" (55021053C)	73	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onderhandelingen over het sociaal akkoord 2021-2022 bij het spoor" (55021053C)	73
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rejet de l'accord social par les syndicats" (55021080C)	73	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verwerping van het sociaal akkoord door de vakbonden" (55021080C)	73
<i>Orateurs:</i> Joris Vandenbroucke, Frank Troosters, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Joris Vandenbroucke, Frank Troosters, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	76	Samengevoegde vragen van	76
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement des ambitions en matière de transport ferroviaire de marchandises d'ici 2030" (55021059C)	76	- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken m.b.t. de ambities inzake het goederenvervoer per spoor tegen 2030" (55021059C)	76
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)	76	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)	76

Mobilité) sur "La prolongation des mesures de soutien corona au transport ferroviaire de marchandises" (55021180C)

Orateurs: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 78
 - Melissa Depraetere à Georges Gilkinet (VPM 78 Mobilité) sur "Les problèmes des conducteurs de train de la SNCB, en particulier au dépôt de Courtrai" (55021116C)
 - Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM 78 Mobilité) sur "Les heures supplémentaires structurelles des conducteurs de train au dépôt de Courtrai" (55021297C)

Orateurs: **Melissa Depraetere**, présidente du groupe Vooruit, **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 81
 - Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM 81 Mobilité) sur "Les déclarations de Paul Magnette relatives à la gratuité des transports en commun" (55021148C)
 - Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) 81 sur "La gratuité du train pour tous" (55021289C)
 - Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM 81 Mobilité) sur "Les annonces sur la gratuité des transports en commun" (55021411C)
 - François De Smet à Georges Gilkinet (VPM 81 Mobilité) sur "Les annonces relatives à la gratuité des transports en commun" (55022102C)

Orateurs: **Maria Vindevoghel, Josy Arens, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Mobiliteit) over "De verlenging van de coronasteun voor het goederenvervoer per spoor" (55021180C)

Sprekers: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 78
 - Melissa Depraetere aan Georges Gilkinet (VEM 78 Mobiliteit) over "De problematiek van de treinbestuurders van de NMBS, in het bijzonder in het depot van Kortrijk" (55021116C)
 - Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM 78 Mobiliteit) over "Het structureel presteren van overuren door treinbestuurders in het depot van Kortrijk" (55021297C)

Sprekers: **Melissa Depraetere**, voorzitter van de Vooruit-fractie, **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 81
 - Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM 81 Mobiliteit) over "De uitspraken van Paul Magnette met betrekking tot gratis openbaar vervoer" (55021148C)
 - Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM 81 Mobiliteit) over "Het gratis reizen met de trein voor iedereen" (55021289C)
 - Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM 81 Mobiliteit) over "De uitspraken rond gratis openbaar vervoer" (55021411C)
 - François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM 81 Mobiliteit) over "De aankondigingen met betrekking tot het gratis openbaar vervoer" (55022102C)

Sprekers: **Maria Vindevoghel, Josy Arens, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

du

MERCREDI 20 OCTOBRE 2021

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 20 OKTOBER 2021

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 17 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.17 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 nachttreinen en toegevoegde vragen van

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zake betreffende de nachttreinverbindingen" (55020339C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken m.b.t. de nachttreinen" (55020353C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van de nachttrein" (55020432C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Nachttreinen en de verbinding Brussel-Malmö" (55020612C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De steun voor de nachttreinen" (55021929C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nachttreinen" (55022079C)

01 Débat d'actualité sur les trains de nuit et questions jointes de

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état de la question en ce qui concerne les trains de nuit" (55020339C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation en ce qui concerne les trains de nuit" (55020353C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les perspectives d'avenir du train de nuit" (55020432C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains de nuit et la liaison Bruxelles-Malmö" (55020612C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le soutien aux trains de nuit" (55021929C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains de nuit" (55022079C)

01.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de voorbije lente volgden de aankondigingen van een nieuwe nachttreinverbinding elkaar op. Verschillende operatoren dienden aanvragen in tot rijpaden bij Infrabel en klopten aan bij de NMBS en de FOD Mobiliteit voor ondersteuning. Dat verheugde mij en vele anderen en toonde heel goed aan dat de nachttrein terug is van nooit echt weggeweest. Iedereen die op zoek is naar een meer duurzame manier van reizen, werd enorm hoopvol van de

01.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): La volonté de plusieurs opérateurs ferroviaires de mettre en place des trains de nuit a été une bonne nouvelle au printemps dernier pour toute personne souhaitant voyager plus durablement. En effet, les trains de nuit constituent une

aankondiging van die mogelijk nieuwe verbindingen.

Eind augustus kwam er echter slecht nieuws voor de verbinding Brussel-Malmö. Op de aanbesteding van de Zweedse overheid kwam geen aanbod binnen. Dat is een gemiste kans voor ons land. Ook de verbinding met de Oostenrijkse skigebieden komt er niet.

Ik hoorde tijdens de begrotingsbesprekingen nog dat deze regering de ambitie heeft om van de trein de meest logische keuze te maken, ook voor reizen binnen Europa. Nachttreinen spelen daarin een belangrijke rol. Ze zijn immers een prima duurzaam alternatief voor het vliegtuig.

Welke nachttreinverbindingen krijgen van Infrabel groen licht en kunnen hun dienstverlening starten? Wanneer zullen ze precies starten? Hoe frequent zullen ze uitrijden?

Wat vindt u zelf van het nieuws in verband met de nachttreinverbinding Brussel-Malmö? Wat is volgens u de reden dat geen enkele operator een bod uitbracht? Gaat u daarover verder in gesprek met mogelijke operatoren?

Hebt u reeds gesprekken gehad met uw Zweedse, Deense en Duitse collega's over deze nachttreinverbinding? Wat zult u doen om de oorzaken van deze mislukte kans aan te pakken?

Hoe vorderen de werkzaamheden op het International Rail Passenger Platform? Aan welke initiatieven wordt daar momenteel gewerkt?

01.02 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de aangekondigde nachttrein tussen Malmö en Brussel zal er dus niet komen. Ondanks de aanbesteding met twee oproepen van de Zweedse overheid, toonde geen enkele operator voldoende interesse.

Mijnheer de minister, waarom waren er geen inschrijvingen op de aanbesteding? Hebt u in dit verband initiatieven genomen of plant u dat nog te doen, met de Zweedse overheid of met mogelijke operatoren?

Kunt u een overzicht geven van de ontvangen aanvragen van rijpaden waarop nachttreinen zouden kunnen worden ingelegd? Wat is de stand van zaken?

01.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag handelt over hetzelfde onderwerp. In de plenaire vergadering van afgelopen week kwam het onderwerp nog aan bod dankzij een betoog van de heer Roggeman over de nachttrein, de gevolgen van de liberalisering en de vliegtaks, allemaal samenhangende thema's. De heer Roggeman stelde dat dankzij de liberalisering de nachttrein weer aan populariteit zou winnen, maar we moeten vaststellen dat er vóór de liberalisering wel nachttreinen reden. Als kind heb ik nog met de nachttrein gereisd met de Landsbond der Christelijke Mutualiteiten. Toen was dat net heel goed uitgebouwd, met restauratierijtuigen en alles erop en eraan. Sindsdien is die hele evolutie tot stilstand gekomen en zijn er omzeggens geen nachttreinen meer, behalve van de Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), een overheidsbedrijf.

alternative durable à l'avion pour les voyages à l'intérieur de l'Europe. Malheureusement, la liaison entre Bruxelles et Malmö n'a pas fait l'objet d'une offre; de même, la liaison avec les domaines skiables autrichiens ne sera pas mise en place.

Quelles liaisons de train de nuit reçoivent l'assentiment d'Infrabel? Quand seront-elles lancées et quelle sera leur fréquence? Pourquoi n'y a-t-il pas eu d'offre pour la liaison avec Malmö? Le ministre va-t-il en discuter avec d'éventuels opérateurs? S'est-il concerté à cet égard avec ses collègues suédois, danois et allemand? Quel est l'état d'avancement des travaux relatifs à l'International Rail Passenger Platform? À quelles initiatives travaille-t-on dans ce cadre?

01.02 Frank Troosters (VB): Pourquoi n'y a-t-il eu aucune souscription à l'appel d'offres des autorités suédoises pour la liaison ferroviaire nocturne entre Malmö et Bruxelles? Le ministre a-t-il pris des initiatives en la matière ou en prendra-t-il encore?

Je souhaiterais obtenir un aperçu des demandes de sillons pour des trains de nuit. Quel est l'état de la situation à cet égard?

01.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La semaine dernière, M. Roggeman a affirmé que le train de nuit regagnerait en popularité grâce à la libéralisation. Je constate toutefois que le réseau des trains de nuit bien développé qui existait avant la libéralisation a presque totalement disparu. La liaison ferroviaire nocturne qui était prévue entre Bruxelles et Malmö est entre-temps également morte et enterrée. Le fait qu'aucune offre

Ondertussen is het project van een nachttrein tussen Brussel en het Zweedse Malmö begraven. Ondanks alle hoeraberichten komt er geen nachttrein. Er is geen enkel bod uitgebracht bij de Zweedse overheid om de lijn uit te baten. Dat moet toch een teken aan de wand zijn dat er iets grondig mis is met het systeem. Willen we de nachttrein nog inschakelen om mee de klimaatdoelstellingen van 2030 te halen, dan moeten we vandaag politieke beslissingen nemen. 2021 is uitgeroepen tot Europese jaar van het spoor: een belangrijk moment om stappen vooruit te zetten.

In het regeerakkoord beloofde u van Brussel een echte internationale treinhub te maken. Daar horen ook kwaliteitsvolle nachttreinen bij. Vivaldi voert een vliegtaks in, die 30 miljoen euro moet opbrengen. Het moet kunnen om daarvan 2 miljoen vrij te maken voor de nachttreinen. Dat is niet zoveel.

De sector van het internationale treinverkeer werd vijftien jaar geleden voor de vrije markt opengesteld, met alle gevolgen van dien.

Mijnheer de minister, wat is de visie van de NMBS en uw kabinet op de nachttreinen? Zien jullie dit als een publieke dienst of als een economische activiteit? Bent u bereid om de nachttreinen als een openbare en publieke dienstverlening te erkennen? Hoe zult u de ambitie om van Brussel een internationale treinhub te maken realiseren? Hoort de nachttrein daarbij volgens u?

U hebt een unieke kans om de nachttrein in België en zelfs in Europa opnieuw te lanceren vanuit Brussel. Denkt u eraan om dit op te nemen in de beheersovereenkomst met de NMBS?

01.04 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, les trains de nuit, depuis plusieurs mois, suscitent l'enthousiasme. En témoigne la dernière enquête du SPF Mobilité indiquant l'intérêt de la population pour nos trains de nuit. Mais on le sait - les éléments historiques ont été rappelés -, rendre opérationnelles ces liaisons est un défi logistique, opérationnel et financier, en témoigne notamment l'annulation de la liaison Bruxelles-Malmö) comme cela a été rappelé.

Dans ce contexte, vous avez annoncé l'octroi d'un budget pour soutenir les trains de nuit. Dès lors, sachant les différents délais qui existent, comment seront répartis et utilisés les deux millions annoncés? D'autres initiatives visant à soutenir les initiatives de trains de nuit sont-elles envisagées? Qu'en est-il de l'autorisation pour les projets European Sleeper et OVOE? Quand seront-ils opérationnels dans notre pays? Quelles sont, selon vous, les raisons pour lesquelles aucune offre n'a été soumise auprès des autorités suédoises concernant la liaison Bruxelles-Malmö? Avez-vous eu des contacts avec les pays concernés par ce projet pour en tirer des enseignements et examiner comment, à l'avenir, réaliser des projets de connexion de manière concrète?

01.05 **Marianne Verhaert** (Open Vld): 62 procent van de Belgen zou bereid zijn met een nachttrein te reizen, dat blijkt althans uit een peiling van de FOD Mobilité. Daarmee is de interesse in de slaaptrein als vervoersmiddel erg groot. Steeds meer mensen willen klimaatneutraler reizen en zoeken een alternatief voor reizen met de

n'ait été émise démontre clairement que le système ne fonctionne pas correctement.

Nous devons prendre des décisions politiques pour permettre au train de nuit de jouer un rôle dans les efforts visant à atteindre les objectifs climatiques pour 2030. À cette fin, l'Année européenne du rail est un moment opportun. Des 30 millions d'euros de recettes générées par la taxe sur les billets d'avion, 2 doivent pouvoir être reversés au train de nuit.

Le ministre est-il prêt à reconnaître les lignes ferroviaires de nuit en tant que service public? Comment souhaite-t-il faire de Bruxelles un nœud ferroviaire international? Le train de nuit s'inscrit-il dans ce projet? Le ministre reprendra-t-il le train de nuit dans le contrat de gestion avec la SNCB?

01.04 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Het opzetten van nachttreinverbindingen is een logistieke, operationele en financiële uitdaging. U hebt aangekondigd dat er een budget uitgetrokken zal worden om die treinen te subsidiëren.

Hoe zal dat budget aangewend worden? Zijn er nog andere vormen van federale steun in de maak? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de lopende projecten, in het bijzonder European Sleeper? Waarom werd er geen enkele offerte ingediend voor de verbinding Brussel-Malmö? Hebt u contact opgenomen met de betrokken landen?

01.05 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Il ressort d'un sondage réalisé par le SPF Mobilité que le train de nuit suscite un énorme intérêt. Néanmoins, sa (re)mise en

auto of het vliegtuig. Al slapend op uw bestemming in het midden van een stad aankomen doet ons dan ook dromen.

Ondanks de toegenomen interesse bleek het de voorbije jaren echter geen sinecure te zijn om nieuwe nachtlijnen te (her)introduceren. Zo werd voor een verbinding met het Zweedse Malmö geen kandidaat-uitbater gevonden en reed de trein naar Oostenrijk een half jaar lang niet.

Om de nachttrein te promoten reserveerde u een budget in uw begroting. Twee miljoen euro moet dienen om mogelijke investeerders toch te overhalen de nachttrein op de sporen te zetten. De vraag is op welke manier de (financiële) steun aan nachttreinen zal gegeven kunnen worden in een vrije markt.

Welke vormen van steun zijn mogelijk in een vrije markt?

Welke concrete initiatieven neemt u, de FOD Mobiliteit en de NMBS om de nachttreinen te faciliteren?

Hoe zal u de 2 miljoen aan middelen besteden? Gaat het om steun aan opstartende nachttreinen of denkt u aan duurzame/langdurige/recurrente steun?

01.06 Méliissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, je suis ravie de constater, alors que nous espérons sortir d'une période compliquée pour les transports en commun, que l'intérêt pour les trains de nuit ne se dément pas. L'enquête du SPF Mobilité publiée cet été selon laquelle 62 % des Belges se disent intéressés par ce mode de transport en est une nouvelle démonstration.

Les annonces de réouverture de lignes se succèdent au niveau européen. Dernièrement, nous apprenions la réouverture de la ligne reliant Paris, Munich et Vienne et, en même temps, qu'un train de nuit va recommencer à rouler entre Zurich et Amsterdam, en passant par Cologne. Fin 2023, ce sont Bruxelles et Paris qui devraient être reliées à Berlin. On progresse, d'autant qu'Infrabel a accordé des sillons à deux autres prestataires qui pourraient, selon la presse, permettre de rejoindre Prague et Milan.

Si nous voulons que le train devienne une vraie alternative pour le citoyen, il en faudra plus et plus vite. Ce gouvernement l'a compris: la taxation sur les billets d'avion pour les courtes distances et la diminution du coût des sillons de nuit pour les nouveaux entrants sont autant de mesures qui vont dans la bonne direction.

Je suis également ravie d'apprendre que, dans la droite ligne de notre résolution votée ici, vous plaidez au niveau européen, monsieur le ministre, pour revoir les règles de taxation de carburant pour l'aviation, qui participent à cette concurrence déloyale.

Voorzitter: Tomas Roggeman.

Président: Tomas Roggeman.

Il semble que nombre de nouvelles lignes sont surtout le fruit d'accords entre grands opérateurs historiques allemands, français, autrichiens et suisses. Il est donc clair que, si la Belgique veut exister sur la carte des trains de nuit, la SNCB va devoir faire preuve de plus de proactivité qu'aujourd'hui. Reconnaissons que, d'une posture au départ réticente, elle s'inscrit dans une réelle coopération avec les

service traîne. Le ministre a réservé deux millions d'euros pour promouvoir le train de nuit.

Quelles sont les formes d'aide possibles dans le cadre d'un marché libre? Quelles initiatives concrètes seront prises? S'agira-t-il d'un soutien octroyé aux nouvelles lignes ou un soutien de longue durée est-il envisagé?

01.06 Méliissa Hanus (PS): Uit een peiling van de FOD Mobiliteit blijkt dat 62 % van de Belgen geïnteresseerd is om met een nachttrein te reizen. In Europa volgen de aankondigingen van de (her)opening van lijnen elkaar op. Als men wilt dat de trein een echt alternatief voor het vliegtuig wordt, zal men meer moeten doen, en sneller. De belasting op vliegtuigtickets voor korte vluchten en de verlaging van de prijs voor treinverbindingen voor nieuwe spelers zijn net als een herziening van de belasting op vliegtuigbrandstof stappen in de goede richting.

De NMBS, die zich aanvankelijk terughoudend opstelde, is nu in een echt samenwerkingsverband met internationale exploitanten gestapt. Het is tijd om meer initiatief te tonen.

Waarom wordt de NMBS niet genoemd bij de partners van het akkoord tussen de Duitse, Zwitserse en Oostenrijkse exploitanten? Hoe hebben uw ambtgenoten en de Europese Commissie gereageerd op uw vraag om het Europese kader voor subsidies en belastingen te herzien? Staat de NMBS in

opérateurs internationaux. C'est bien, mais il est temps d'enclencher la vitesse supérieure et de faire preuve de plus d'initiatives, car sans la volonté de tous les acteurs, il n'y aura pas d'évolution naturelle des choses. La fin du projet de ligne nocturne vers la Suède en est la preuve.

Monsieur le ministre, pourquoi la SNCB n'est-elle pas citée parmi les partenaires de l'accord intervenu entre les opérateurs allemands, français, suisses et autrichiens? Comment vos demandes de revoir le cadre européen en matière de subsides et de taxation ont-elles été reçues par vos homologues et la Commission européenne? La SNCB est-elle en contact avec les opérateurs qui ont introduit les nouvelles demandes de sillon?

01.07 Tomas Roggeman (N-VA): Als geen andere collega's het woord vragen, zal ik zelf mijn vragen stellen.

Mijnheer de minister, mevrouw Vindevoghel heeft vorige week, in onze nachtelijke vergadering, ook al een aantal vragen gesteld over de nachttrein. Dat was behoorlijk toepasselijk. Toen zijn niet alle vragen beantwoord, maar wij zijn nu een week later en wellicht hebt u ondertussen de gevraagde informatie wel gekregen.

Ik heb drie vragen voor u, die ik graag herhaal.

Ten eerste, kunt u bevestigen dat de steun voor de nachttrein wel degelijk enkel bedoeld is voor verbindingen die 's nachts rijden en dat internationale verbindingen overdag per definitie uitgesloten worden?

Ten tweede, geldt dit enkel voor internationaal reizigersvervoer of kan het ook van toepassing zijn op nachttreinen die binnen het grondgebied ingelegd worden, met een binnenlands vertrek- en eindpunt?

Ten derde, er was sprake van het mogelijk verschaffen van toegang tot rollend materieel aan buitenlandse spoorondernemingen. Kunt u bevestigen dat de juiste interpretatie is dat de NMBS verzocht zal worden haar rollend materieel uit te lenen aan buitenlandse privéspoorbedrijven of publieke spoorbedrijven?

01.08 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, mevrouw Buyst, mevrouw Vindevoghel, mijnheer Van den Bergh, mijnheer Trooster, monsieur Parent, mevrouw Verhaert, madame Hanus, mijnheer Roggeman, s'endormir à Bruxelles et se réveiller à Vienne, Malmö, Milan ou ailleurs en Europe après un voyage ferroviaire, je pense que cela fait rêver beaucoup d'entre nous.

Une enquête du SPF Mobilité montre en effet qu'il existe une appétence de plus en plus grande de nos concitoyens pour les voyages en train internationaux et de nuit.

C'est notamment dans ce contexte que, sur ma proposition, le gouvernement a décidé lors du dernier conclave budgétaire de libérer pour les trains de nuit internationaux un premier budget de deux millions d'euros pour 2022, afin de pouvoir soutenir les opérateurs actuels et d'encourager les nouveaux prestataires à se lancer via une prise en charge des frais de sillon ou un soutien direct.

contact met de twee exploitanten die een aanvraag voor rijpaden hebben ingediend?

01.07 Tomas Roggeman (N-VA): Le ministre peut-il confirmer que le soutien en faveur des trains de nuit est uniquement destiné aux trains circulant la nuit? Le soutien vaut-il uniquement pour le transport international de voyageurs? Peut-on enjoindre la SNCB de prêter son matériel roulant à des entreprises ferroviaires étrangères privées ou publiques?

01.08 Minister Georges Gilkinet Uit een enquête van de FOD Mobiliteit blijkt dat de interesse voor reizen met internationale nachttreinen bij onze medeburgers groeit. Op mijn voorstel heeft de regering voor 2022 een eerste budget ten belope van twee miljoen euro uitgetrokken om de operatoren te ondersteunen en de nieuwe dienstverleners aan te moedigen om de sprong te wagen door een deel van de rijpadvergoedingen te bekostigen of directe steun toe te kennen. Dat is één van de maatregelen die genomen moeten worden om de rol van ons land als internationale

Je suis très satisfait d'avoir obtenu ce premier budget spécifique pour soutenir les trains de nuit. Cela fait partie des mesures à prendre pour faire de la Belgique encore davantage une plaque tournante ferroviaire.

Ik was natuurlijk zelf ook teleurgesteld toen ik vernam dat de Zweedse regering geen operator heeft gevonden voor de nachttreinverbinding Malmö-Brussel. Die verbinding zou van Malmö tot aan de Deens-Duitse grens gesubsidieerd worden.

Wat die nachttrein betreft, kan ik meegeven dat mijn medewerkers en de medewerkers van de FOD Mobiliteit, samen met vertegenwoordigers uit Duitsland en Denemarken, hebben deelgenomen aan een werkgroep opgezet door Zweden, ter voorbereiding op dit initiatief. De samenwerking in die werkgroep verliep bijzonder positief en werd afgesloten met een duidelijke visie en de nodige informatie voor het verdere verloop van deze plannen. Gesprekken met onze Europese en Zweedse partners zullen ons een beter inzicht verschaffen in de pijnpunten en ons helpen in de toekomst een betere afloop van dergelijke projecten te bewerkstelligen.

Aangezien de aanbesteding een opdracht is die uitgeschreven is door de Zweedse regering, is het nu in eerste instantie aan de Zweedse regering om uit te maken of zij een nieuwe opdracht zal uitschrijven met dit nieuwe element van financiële steun die de Belgische Staat vanaf nu bereid is te verlenen aan dit soort initiatieven.

Inzake het aanpakken van de mogelijke oorzaken dienen we een betere ondersteuning aan te bieden voor het functioneren van de spoorwegsector. Zoals reeds eerder aangehaald, is dit een uitdaging die bij voorbaat op Europees niveau dient te worden behandeld. Verschillende initiatieven lopen reeds. De Europese Commissie rondde recent haar studie naar langeafstandstreinen af en stelde er eerder deze maand de resultaten van voor. Aan de hand van die resultaten zal een Europees actieplan worden opgesteld voor het verbeteren van de omkaderende voorwaarden voor langeafstandstreinen. Dat plan wordt later dit jaar verwacht.

Daarnaast is er ook de studie die door de FOD Mobiliteit werd opgezet om de veelbelovende verbindingen concreet te identificeren voor een modal shift van vliegtuig naar trein. Op basis van die resultaten zullen we gerichte acties kunnen bepalen die in overeenstemming zijn met die uit het Europese actieplan.

Verder zal ik op Europees niveau blijven pleiten voor het uitwerken en in werking stellen van een steunplan voor de sector.

Wat het IRP-platform betreft, mijn medewerkers nemen daar nog steeds actief aan deel. Dat platform buigt zich over mogelijke acties om het kader en de voorwaarden voor internationale treinverbindingen te verbeteren. Het IRP-platform stelde een eerste voortgangsrapport op, dat in juni werd gepresenteerd op de EU-Transportraad. Het voortgangsrapport geeft een overzicht van de belemmeringen voor de ontwikkeling van internationale treinreizen. Het identificeert ook scenario's en instrumenten om deze obstakels weg te nemen. In een volgende fase zal het platform de geïdentificeerde acties monitoren en waar nodig zelf ook acties initiëren. België neemt het komende jaar het medevoorzitterschap op van de werkgroep rond digitalisering. Die

treinhub te versterken.

Je suis évidemment déçu que le gouvernement suédois n'ait pas trouvé d'opérateur pour la liaison de nuit Malmö-Bruxelles, laquelle aurait pourtant été subventionnée jusqu'à la frontière germano-danoise. Dans le cadre de la préparation du projet, mes collaborateurs avaient participé à un groupe de travail au sein duquel la collaboration était excellente et qui avait défini une vision claire pour la suite du projet. Nous examinerons les problèmes avec nos partenaires suédois et européens, afin de pouvoir proposer à l'avenir un projet réussi cette fois. Il appartient à présent au gouvernement suédois de décider s'il va lancer une nouvelle adjudication, avec en guise d'élément nouveau le soutien financier que le gouvernement belge est prêt à fournir.

Il faudra, de surcroît, obtenir un meilleur soutien à l'échelon européen. Fin de ce mois, la Commission européenne présentera les résultats de son étude portant sur les trains longue distance. Un plan d'action européen sera ensuite présenté afin d'améliorer les conditions requises.

Dans le but d'opérer un transfert modal de l'avion vers le train, le SPF Mobilité a lancé une étude visant à identifier les liaisons prometteuses. Partant des résultats de cette étude, nous pourrions lancer des actions ciblées, en ligne avec le plan d'action européen.

Je continuerai à plaider pour la mise en œuvre d'un plan d'aide pour le secteur auprès de l'Union européenne.

Mes collaborateurs participent à la plateforme IPR qui examine les moyens par lesquels le cadre pour le trafic ferroviaire international

werkgroep focust voornamelijk op de klantbeleving. Enkele van de voornaamste werkpunten daarbij zijn een betere data-uitwisseling, de mogelijkheid tot het aanbieden van tickets voor derde partijen en het verbeteren van de diensten voor personen met verminderde mobiliteit.

Mijnheer Van den Bergh, operatoren van nachttreinverbindingen kunnen te allen tijde capaciteit aanvragen om zulke verbindingen te organiseren. De deadline voor de zogenaamde U-Pass Request voor de jaardienst van volgend jaar viel dit jaar op maandag 12 april. Alle aanvragen werden afgetoetst op het vlak van de haalbaarheid op het net en werden afgestemd met buurnetten. Operatoren die capaciteit besteld hebben, hebben intussen een *final offer* gekregen.

Zoals u allen weet, is het mijn ambitie de positie van Brussel op de kaart van internationale spoorverbindingen te versterken, inclusief nachttreinen. Hoewel de treinverbinding met Malmö er momenteel helaas nog niet komt, kunnen we ons wel verheugen op de komst van twee andere verbindingen komend jaar: de nachttrein van European Sleeper, die vanaf april vanuit Brussel via Berlijn naar Praag zal sporen, en de Ostende Vienne Orient Experience, die vanuit Oostende vertrekt en in Milaan halt zal houden.

De komst van die verbindingen, naast de Nightjettrein, die drie keer per week van Wenen naar Brussel rijdt, toont ons dan ook dat Brussel wel degelijk zijn plaats op de nachttreinkaart aan het versterken is.

Enfin, je peux aussi vous dire que j'ai eu des contacts bilatéraux avec mes collègues européens en marge du Conseil européen informel de Ljubljana, à la fin du mois de décembre. Il s'agissait d'examiner ensemble comment nous pourrions mieux soutenir les voyages ferroviaires internationaux à l'avenir.

Lors de cette même réunion, j'ai plaidé auprès de mes collègues européens et de la Commission en faveur d'un assouplissement des règles relatives aux aides d'État au transport ferroviaire. Si nous voulons soutenir un *shift* modal, un tel assouplissement doit s'appliquer tant au transport de marchandises qu'au transport international de passagers.

peut être amélioré. Un premier rapport de progrès a été présenté au Conseil Transport de l'UE au mois de juin. Ce rapport propose des scénarios et des instruments pour supprimer les obstacles actuels qui entravent le trafic ferroviaire international. Lors d'une phase ultérieure, la plateforme surveillera ou amorcera des actions.

L'année prochaine, la Belgique sera co-présidente du groupe de travail digitalisation qui se concentrera surtout sur l'expérience client. Un meilleur échange des données, la vente de billets par des tiers et un meilleur service pour les personnes à mobilité réduite sont les principaux points d'action.

Les opérateurs peuvent toujours demander des capacités afin d'organiser des trains de nuit. La date limite pour l'année de service 2022 était le 12 avril. Tous les opérateurs qui avaient demandé des capacités ont entre-temps reçu une offre définitive.

Je nourris l'ambition de renforcer la position de Bruxelles dans le trafic ferroviaire international. L'année prochaine, nous pourrions déjà accueillir l'*European Sleeper*, qui reliera Bruxelles à Prague, et l'*Ostend Vienne Orient Experience*, qui circulera entre Ostende et Milan. Le *Nightjet* assure par ailleurs trois fois par semaine la liaison entre Vienne et Bruxelles.

Tijdens de informele vergadering van de Europese Raad in Ljubljana heb ik met mijn ambtgenoten onderzocht hoe het internationale treinverkeer het best ondersteund kan worden en heb ik ervoor gepleit dat men de regels met betrekking tot de staatssteun zou versoepelen ten gunste van het internationale personen- en goederenvervoer per spoor.

We moeten de oneerlijke

Nous devons réduire et, si possible, supprimer la concurrence déloyale entre le train et les modes de transport qui utilisent des combustibles fossiles comme les voitures, les camions et les avions. J'ai appelé chacun à agir pour notre économie, nos emplois et un avenir durable pour les trains internationaux.

J'ai également demandé à la Commission européenne de revoir les règles relatives aux trains de nuit. Nous savons combien le train de nuit est utile dans le cadre de nos efforts pour réduire le nombre de trajets courts et moyens de passagers. Pour réussir, les trains doivent faire rêver nos concitoyens, ce qui est le cas des trains internationaux de jour ou de nuit. Il en va de même pour l'Union européenne qui doit faire rêver les citoyens. Elle a de grandes ambitions avec le *Green Deal*. Cette ambition doit aussi se concrétiser par des actes concrets en matière ferroviaire, ce à quoi je continue de travailler.

concurrentie tussen de trein en de vervoersmiddelen op fossiele brandstoffen beperken en zo mogelijk doen verdwijnen. Iedereen moet maatregelen nemen voor onze economie, onze jobs en een duurzame toekomst voor de internationale treinen. Ik heb de Europese Commissie eveneens gevraagd om de regelgeving met betrekking tot de nachttreinen te herzien. Die nachttreinen zijn nuttig om het aantal korte en middellange trajecten van passagiers te beperken. Om dat doel te bereiken moeten we de internationale dagen nachttreinen aantrekkelijk maken voor onze medeburgers.

01.09 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord.

U weet dat de zaak mij na aan het hart ligt. Wij hebben in 2020 ook de resolutie goedgekeurd ter bevordering van het internationale treinverkeer. In slaap vallen in Brussel en wakker worden in Berlijn, Praag, Milaan of Wenen: het is een extra reden om uit te kijken naar de komende lente, wanneer die verbindingen van start zullen gaan. De nachttrein is inderdaad terug en is een prima alternatief voor het vliegtuig.

U schetste het zelf al. Er zijn een aantal heel grote uitdagingen voor de sector. Er is nood aan moderne rijtuigen. Er is ook een gebrek aan goede informatie en boekingsites. Ik ben dan ook heel blij te horen dat België het medevoorzitterschap zal hebben rond de digitalisering, waarbij net aandacht zal worden gegeven aan die uitdagingen. Ook de concurrentie met de luchtvaart is nog altijd niet helemaal eerlijk. Andere landen in Europa, zoals Noorwegen en Zweden, heffen belastingen op kerosine. Andere landen voeren een belasting op vliegtickets in, zoals Nederland, Zweden, Duitsland en nog een aantal andere landen.

De Ecolo-Groenfractie is ervan overtuigd dat wij het aandeel van de trein in de internationale verplaatsingen kunnen vergroten. Dus is er steun nodig. Ik ben dan ook verheugd dat in het begrotingsakkoord een duidelijke keuze voor die steun is gemaakt en er 2 miljoen euro voor die steun is uitgetrokken voor 2022. Ik kijk ook heel erg uit naar alle studies en alle overlegmomenten die gepland zijn met de andere Europese landen, om op die manier te werken aan Brussel als internationale treinhub.

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

Ik heb tijdens mijn nachtelijke uiteenzetting bij de bespreking van de regeerverklaring ook al aangegeven dat het verhaal van de nachttreinen niet erg evident is en geen hiep-hiep-hoeraverhaal is, zoals sommigen laten uitschijnen. Dat wordt ook aangetoond door dit

01.09 Kim Buyst (Ecolo-Groen):

Le train de nuit constitue une alternative valable à l'avion, mais le secteur ferroviaire a assurément encore d'importants défis à relever, tels que la carence de voitures modernes ou l'absence de bons sites d'information et de réservation. Je me réjouis dès lors d'apprendre que la Belgique assumera la coprésidence en matière de numérisation. Le train n'est toujours pas en mesure de concurrencer l'avion de manière loyale, même si de plus en plus de pays instaurent une taxe sur le kérosène ou les billets d'avion.

Heureusement, un montant de 2 millions d'euros a également été dégagé dans le budget en vue de soutenir les liaisons ferroviaires internationales. J'espère qu'en concertation avec d'autres pays européens, nous parviendrons à faire de Bruxelles un pôle ferroviaire international.

01.10 Frank Troosters (VB): Le fait qu'aucun opérateur n'ait marqué d'intérêt pour le projet en question, malgré les appels du gouvernement et les subventions, montre que l'introduction de trains de nuit ne va pas de soi. Le

project. Er is tweemaal een oproep van de regering geweest, die goed was voorbereid in een werkgroep. Er is in subsidiëring voorzien tot aan de Deens-Duitse grens. Niettemin is blijkbaar geen enkele operator geïnteresseerd in het project.

Dat men meer inzichten inzake – ik zal u citeren – de pijnpunten wil verwerven, lijkt mij logisch. Het project gaat immers erg ver, ook inzake materieel. Het grote pijnpunt waarop moet worden gelet, zal echter vooral de rendabiliteit zijn. Dat betekent dus gewoon geld. Dat zullen wij nu ook doen. Wij zullen in 2022 2 miljoen euro uittrekken voor het project. Ik stel mij dus de vraag wat wij na 2022 zullen kunnen vaststellen, met name over wat met die 2 miljoen euro is gegenereerd.

Wij moeten er alleszins zeker over waken dat voor grensoverschrijdende nachttreinen alle betrokken partners een gelijkwaardig of waardig deel doen. Ik kijk dan voor een keer wel naar Europa. Er wordt een inventaris opgesteld van veelbelovende verbindingen die in aanmerking kunnen komen.

Ik betwijfel of er veel rendabele verbindingen kunnen komen. Het is duidelijk dat er subsidies nodig zullen zijn, wat niet per se verkeerd is. De vraag is wat de rol van de overheid daarin is. Openbaar vervoer organiseren behoort tot de publieke opdracht. De vraag is hoever we daarin gaan, want de noden op het lokale net inzake comfort, stiptheid, betrouwbaarheid en veiligheid zijn ook bijzonder groot.

01.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u hebt bijna niet geantwoord op mijn vragen. Ik kreeg ten eerste geen antwoord op mijn vraag of u Brussels Airport als een internationale treinhub ziet. Als we willen ingaan tegen die taksen, moeten we de mensen een alternatief bieden. Ten tweede zegt u niets over ons idee om van de nachttreinen een openbare dienst te maken en op die manier voor een duurzame oplossing op lange termijn te zorgen. U zegt bijvoorbeeld niet dat u dat zult opnemen in de beheersovereenkomst. We moeten toch vaststellen dat het tot nu toe bijna niet vooruitgaat met de nachttreinen, omdat die sector geliberaliseerd is en er geen middelen zijn. Met 2 miljoen euro zult u nog niet ver treinen. Bovendien lees ik vandaag nog een oproep van de NMBS die zegt te weinig geld te hebben om gewoon te doen wat ze moet doen. Ik snap uw visie op nachttreinen niet. Uw houding tegenover die evoluties is niet ambitieus.

01.12 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour toutes ces réponses. J'entends que pour certains, ce n'est jamais assez, mais la Belgique fait des efforts. Nous revenons de loin concernant la question des trains de nuit dans notre pays. Les efforts sont lents et prendront du temps. L'Europe devra jouer un rôle déterminant. Je me réjouis que notre ministre insiste sur le niveau européen (...) mais je pense qu'il y a un focus et une pression à maintenir à ce niveau. Les efforts sont insuffisants au niveau européen.

problème principal est sans aucun doute la rentabilité.

Un montant de 2 millions d'euros va être investi dans le projet en 2022, mais quel en sera le résultat? Dans le cas du trafic ferroviaire transfrontalier, il convient également de veiller à ce que tous les partenaires concernés – y compris l'UE – fournissent un effort équivalent.

On dresse un inventaire des liaisons prometteuses, mais je doute qu'il y en ait beaucoup qui soient rentables. En tout état de cause, des subventions seront nécessaires dans ce domaine. La question se pose de savoir jusqu'où le gouvernement est disposé à mettre la main au portefeuille, parce que sur le réseau ferroviaire local aussi, les défis sont de taille.

01.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le ministre n'a pas répondu à mes questions. L'aéroport de Bruxelles-National doit-il devenir un pôle ferroviaire international? Ne devrions-nous pas faire des trains de nuit un service public? Ce point sera-t-il également abordé dans le contrat de gestion?

Actuellement, le dossier n'avance pratiquement pas, parce que le secteur libéralisé ne dégage aucun moyen à cet effet. Une injection de 2 millions d'euros ne changera pas grand-chose à la situation. En outre, la SNCB déclare aujourd'hui déjà que ses ressources financières ne sont pas suffisantes pour remplir ses missions ordinaires.

01.12 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): België heeft reële inspanning gedaan. Europa zal van zijn kant een meer proactieve rol moeten spelen en ik nodig u uit om druk te blijven uitoefenen.

Over de lijnen naar Berlijn en Milaan werd er in de pers

Je reçois une confirmation par rapport aux lignes vers Berlin et Milan qui avaient été mises en doute voici quelques semaines dans la presse. Je me réjouis de cette confirmation. C'est une bonne nouvelle pour le *shift* modal de l'avion vers le train ou la voiture, qui sera effectivement amplifié par des décisions et des choix budgétaires qui ont été opérés dans le budget présenté la semaine dernière.

Juste une chose en ce qui concerne les capacités de notre pays. Nous avons aussi voté au Parlement Benelux une recommandation, sur l'initiative des verts et des socialistes, nonobstant les difficultés, mais également des propositions. Notre pays a une taille modeste par rapport à l'enjeu des trains de nuit. La coopération internationale est une piste, notamment au niveau du matériel mais aussi pour améliorer la mobilité transfrontalière. J'espère que la Belgique pourra être active aussi sur ce volet-là.

aanvankelijk getwijfeld, maar thans worden ze bevestigd. Ik ben blij met de modal shift die op die manier mogelijk gemaakt wordt.

In het Beneluxparlement hebben we op initiatief van de groenen en de socialisten een aanbeveling goedgekeurd om de capaciteitsproblemen van ons kleine landje met betrekking tot de nachttreinen weg te werken. Internationale samenwerking is een piste, met name op het vlak van het materieel, maar ook om de grensoverschrijdende mobiliteit te versterken. Ik hoop dat België ook in dat verband een actieve houding zal aannemen.

01.13 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, hoewel uw antwoord erg uitgebreid was, waarvoor dank, vrees ik dat ik geen antwoord heb gekregen op mijn vragen over de manier waarop u de middelen zult besteden. De nachttreinen doen ons dromen en ik begrijp uiteraard dat ze in het begin volop worden gesteund, maar op lange termijn is het ook belangrijk dat de middelen ervoor efficiënt worden gebruikt. Ik had dan ook graag uw plannen op dat vlak gekend. Het lijkt me namelijk belangrijk dat de nachttreinen op termijn zelfbedruipend worden. Ik vind het jammer dat u mijn vragen in dat verband niet hebt beantwoord.

01.13 Marianne Verhaert (Open Vld): Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question sur le mode d'affectation des moyens. Les trains de nuit nous font certes rêver, mais ils requièrent évidemment une utilisation efficace des moyens mis à leur disposition.

01.14 Mélissa Hanus (PS): Chers collègues, je suis particulièrement ravie que nous ayons pu avoir un débat d'actualité sur cette question importante qu'est le retour des trains de nuit. Il est vrai que nous avons travaillé ensemble sur ce texte durant cette période quelque peu entachée d'incertitudes politiques, pour viser à accompagner le retour des trains de nuit en Belgique. Je suis ravie de voir que ce gouvernement va dans le bon sens pour donner suite au premier texte, à la résolution que nous avons votée ensemble au sein de cette commission et en plénière en début de législature.

01.14 Mélissa Hanus (PS): We hebben in deze commissie gewerkt aan een tekst die strekt tot flankerende maatregelen voor de terugkeer van de nachttreinen in België. Het verheugt me dat de regering daar gevolg aan geeft. De nachttrein heeft heel wat voordelen. In tegenstelling tot het vliegtuig kan men er bijvoorbeeld mee aankomen in het centrum van de Europese hoofdsteden.

Le train de nuit comporte effectivement de nombreux avantages. Comparé à l'avion, il permet d'éviter tout ce qui est enregistrement ou files aux aéroports. Il permet d'arriver au centre-ville dans les capitales européennes. Il y a aussi de nombreux avantages pour le voyageur en tant que tel. Bien sûr, je pense que tous autour de la table, nous espérons que le retour des trains de nuit se fasse plus rapidement. Je l'ai souligné dans mon intervention. Mais nous devons voir chaque ligne de train de nuit un peu comme un projet pilote. J'ai entendu les interventions des uns et des autres. Il y a la question du coût, du tarif pour les personnes qui prendront le train de nuit, et la question de l'investissement du gouvernement, qui est un investissement positif, que je soutiens, visant à stimuler le retour du train de nuit sur notre territoire.

We hadden gehoopt dat zulks sneller handen en voeten zou krijgen, maar elke lijn die opnieuw in gebruik wordt genomen, moet beschouwd worden als een proefproject. Er zou gebruikgemaakt van moeten worden om de ontwikkeling van de vraag bij onze landgenoten op dat stuk te onderzoeken.

Mais nous devons voir, au fur et à mesure, l'évolution des demandes de transport faites par nos concitoyens pour utiliser le train de nuit. Je pense que nous devons profiter de ces premiers mois de retour du

train de nuit pour en faire un projet pilote et en tirer ensuite des conclusions. Je pense que la quasi totalité des membres de cette commission, en tout cas ceux qui ont soutenu la proposition de retour des trains de nuit en Belgique, soutiendront la mise en œuvre rapide de ce projet. Nous resterons à la disposition de cette commission et de notre ministre pour l'aider dans sa tâche en ce sens.

01.15 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, mijn drie vragen waren toegevoegd aan dit actualiteitsdebat. Ik heb ze vorige week ook al gesteld, maar heb toen geen antwoord gekregen. Ook deze tweede poging blijft vruchteloos.

01.15 Tomas Roggeman (N-VA): Je n'ai, une fois de plus, obtenu aucune réponse à mes questions.

01.16 Minister Georges Gilkinet: Toch wel. Ik heb het duidelijk gehad over de internationale nachttreinen. U moet beter luisteren.

01.16 Georges Gilkinet, ministre J'ai parlé avec précision des trains de nuit internationaux. M. Roggeman devrait peut-être écouter plus attentivement.

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

02 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Alternatieve straffen bij de spoorwegen" (55020044C)

02 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les sanctions alternatives à la SNCB" (55020044C)

02.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, in de wet op de spoorweggpolitie werd in 2018 de mogelijkheid gecreëerd om minderjarigen een alternatieve sanctie op te leggen bij overtredingen in treinen of stations. In Nederland gaat men daarmee door. De Nederlandse Spoorwegen en de Raad voor de Kinderbescherming hebben samen een overeenkomst gesloten. Daardoor kunnen er bij de Nederlandse Spoorwegen nu ook alternatieve straffen worden georganiseerd. Op die manier voeren jongeren hun taakstraf uit in de omgeving waar zij schade hebben aangericht, waardoor ze zich bewuster zullen worden van de gevolgen daarvan.

02.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Aux Pays-Bas, en cas d'infractions constatées dans les trains ou les gares, il est possible d'imposer aux mineurs auteurs de ces infractions des peines de travail alternatives au sein même des infrastructures de la NS. De cette manière, ces jeunes contrevenants exécutent leur peine de travail dans l'environnement qu'ils ont endommagé et seront ainsi plus conscients de leurs actes de vandalisme.

Ik heb daarover een aantal vragen. Hoeveel minderjarigen kregen een alternatieve straf opgelegd in de afgelopen drie jaar? Hoeveel minderjarigen kregen een geldboete opgelegd in de afgelopen drie jaar?

Combien de mineurs se sont vu imposer une peine alternative chez nous au cours de ces trois dernières années et combien se sont vu infliger une amende? Est-il possible de mettre en place des peines en s'inspirant de l'exemple néerlandais? Le ministre envisage-t-il de procéder à une adaptation visant à mieux faire garantir les droits des jeunes par la police des chemins de fer?

Bent u voorstander van het organiseren van alternatieve straffen bij de spoorwegen, zodat jongeren hun taakstraf kunnen uitvoeren op de plek van hun overtreding? Is NMBS bereid zo'n samenwerking aan te gaan?

Tot slot, destijds maakte de kinderrechtencommissaris heel wat opmerkingen over de aanpassing van de wet op de spoorweggpolitie. Deze opmerkingen werden toen niet meegenomen. Overweegt u een aanpassing om de rechten van jongeren beter te laten waarborgen door de spoorweggpolitie?

02.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Buyst, de wet in kwestie trad in november 2018 in werking. De eerste boetes werden in het midden van het jaar daarop opgelegd.

02.02 Georges Gilkinet, ministre: La loi sur la police des chemins de fer est entrée en vigueur en novembre 2018 et les premières

Sinds de start van de coronacrisis is het aantal treinreizigers sterk gedaald en het aantal vaststellingen aanzienlijk afgenomen. Dat geldt eveneens voor vaststellingen jegens minderjarigen aangaande onregelmatigheden met hun vervoersbewijs, onder andere omwille van het invoeren van het verplichte afstandsonderwijs gedurende het afgelopen schooljaar.

Mede daardoor heeft de NMBS sinds de invoering van de administratieve boete nog niet de gelegenheid gehad om gedurende een volledig jaar in normale modus met het nieuwe proces te werken. Tot op heden werden er geen alternatieve straffen opgelegd aan minderjarigen. Er is momenteel wel een brede oefening lopende met de verschillende actoren die betrokken zijn bij de vaststellingen om het proces te optimaliseren.

Ik blijf in het algemeen voorstander van zo'n systeem, maar dan wel in normale omstandigheden en niet in die waarin we ons verleden jaar bevonden.

02.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik heb alle begrip voor de situatie waarin de NMBS zich in 2020 bevond. Jongeren konden of moesten de trein niet nemen, omdat er afstandsonderwijs was.

Misschien is dat echter juist het geschikte moment om er bij de NMBS op aan te dringen om alternatieve straffen in de eigen leefomgeving te laten uitvoeren. Zo kan de pedagogische meerwaarde die een alternatieve straf kan hebben nog beter tot uiting komt. Dat principe wordt ook in het jeugdrecht gebruikt. Jongeren zijn volop in ontwikkeling en moeten leren om regels te respecteren. Daarom hebben ze recht op een aangepaste sanctie en op een behandeling die ervoor zorgt dat zij het effect van hun gedrag beter begrijpen en er ook iets uit leren.

Ik hoop dus dat de NMBS heeft geluisterd naar mijn vraag en eventueel wil nadenken over de manier waarop de alternatieve straffen in het eigen domein kunnen worden opgelegd.

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

*Voorzitter: Jean-Marc Delizée.
Président: Jean-Marc Delizée.*

De **voorzitter**: Mijnheer Roggeman, ik dank u voor de vervanging.

03 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van rijpaden bij Infrabel" (55020097C)

03 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'usage des sillons gérés par Infrabel" (55020097C)

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik tracht enig inzicht te verwerven in het gebruik van rijpaden bij Infrabel, in de bedrijfsvoering, in de benutting van de spoorweginfrastructuur en in de objectivering van spoorweginvesteringen. Het gaat tenslotte om een groot overheidsbedrijf, waarin veel mensen werken en waar veel wordt geïnvesteerd. Daarom heb ik over dit onderwerp voorheen ook

amendes ont suivi à la mi-2019. Depuis le début de la crise du coronavirus, le nombre de constats a beaucoup diminué, y compris en ce qui concerne les mineurs. C'est en partie pour cette raison que, depuis l'instauration des amendes administratives, la SNCB n'a pas encore eu l'occasion d'utiliser le nouveau processus en mode normal durant une année complète. Jusqu'à présent, aucune peine alternative n'a été infligée à des mineurs. Un vaste exercice d'optimisation du processus est toutefois actuellement en cours. Je suis favorable à un tel système, mais dans des conditions normales.

02.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Je comprends parfaitement la situation dans laquelle s'est retrouvée la SNCB en 2020. Peut-être était-ce toutefois précisément le moment d'inviter la SNCB à prévoir des sanctions alternatives possibles dans cet environnement ferroviaire, étant donné la plus-value pédagogique de telles sanctions.

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): Combien de sillons sont-ils attribués par ligne? Quelle est la capacité des sillons utilisés? Quels sont les zones les plus problématiques, selon Infrabel?

al enkele vragen gesteld.

Uit antwoorden op vorige vragen meen ik te hebben begrepen dat het niet zo evident is om vragen in verband met de bezetting van rijpaden te beantwoorden. Daarom kies ik in deze opvolgvragen voor een brede formulering.

Hoeveel rijpaden worden toegekend per spoorlijn? Hebt u ter zake cijfers per jaar of per kwartaal, desnoods per dag?

Welke capaciteit aan rijpaden is er in gebruik? Ook dat mag uitgedrukt worden volgens om het even welke terminologie.

Welke locaties zijn volgens Infrabel de grootste knelpunten in het net?

Gebruikt Infrabel andere maatstaven, naast het aantal uitgegeven rijpaden, om de bezetting van het net uit te drukken? Kunt u daar een objectieve inschatting van geven?

Ik hoop dat mijn nieuwe poging tot vraagstelling vruchtbaarder zal zijn dan de vorige.

03.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, volgens het Reglement van de Kamer zijn mondelinge vragen die uitsluitend streven naar het ontvangen van statistische gegevens niet ontvankelijk. Dat geldt dus voor uw eerste drie subvragen. Voor het antwoord op die vragen verwijs ik dan ook naar mijn antwoord op uw schriftelijke vraag. Dat beschrijft immers de situatie zoals ze is. Wij lieten u al weten dat Infrabel niet beschikt over de door u opgevraagde gegevens in de door u gevraagde vorm.

Ten aanzien van de door Infrabel gehanteerde maatstaven, moet een maatschappelijke kosten-batenanalyse een parameter zijn waarmee rekening wordt gehouden, al mag dat niet de enige parameter zijn. Zo zal een kleine lijn met een industriële aansluiting en weinig verkeer voor Infrabel slechts een klein inkomen opleveren in termen van gefactureerde rijpaden. Goederenrijpaden genereren weinig inkomsten, terwijl de onderhoudskosten, zoals voor alle infrastructuur, hoog zijn.

De spooraansluiting kan evenwel essentieel zijn om de industriële activiteit in stand te houden en voor de werkgelegenheid.

Daarom is het belangrijk om de parameters die meespelen bij de investeringsbeslissingen van Infrabel, zo breed mogelijk te houden. Ze moeten de verhouding kosten / financiële inkomsten integreren, maar ook rekening houden met verschillende criteria en maatschappelijke behoeften, zoals de bereidheid tot modal shift, een globale verbetering van de netwerkprestatie, duurzaamheid enzovoort.

Evenzo moeten investeringskeuzes worden gemaakt, niet alleen vanuit het oogpunt van de infrastructuurbeheerder, maar ook om zo goed mogelijk te voldoen aan de vragen van de spoorwegoperators, en dus uiteindelijk ook aan de verwachtingen van de eindklanten, want dat zijn onder meer bedrijven die banen creëren. Onder andere om die reden versterkt de infrastructuurbeheerder al geruime tijd zijn klantgerichtheid. Dat geldt voor de operationele aspecten, maar ook in

Selon quels critères Infrabel détermine-t-il le taux d'occupation du réseau?

03.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Les questions orales qui portent uniquement sur des données statistiques sont irrecevables. Je vous renvoie à ma réponse à une question écrite de M. Roggeman, dans laquelle j'ai déjà expliqué qu'Infrabel ne dispose pas de ces données.

Une analyse coûts-bénéfices sociaux est l'un des paramètres pris en compte, mais ce n'est pas le seul. Les sillons attribués au fret ferroviaire génèrent peu de revenus, alors que les frais d'entretien sont élevés. Le raccordement ferroviaire peut néanmoins s'avérer essentiel.

het kader van het bepalen van de capaciteitsbehoeften voor het netwerk van de toekomst.

03.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik ga eerst en vooral in op de vorm. Ik ken het Kamerreglement ook een beetje. Ontvankelijkheid betreft parlementaire vragen in hun geheel, niet de deelvragen. Dat zou immers een excuus kunnen zijn om heel veel vragen om informatie te weigeren.

Ik ben het ermee eens dat het gebruik van de spoorweginfrastructuur niet de enige parameter is om de opportuniteit van spoorweg-investeringen te beoordelen, maar het is wel een van de belangrijkste parameters. Het dient meegenomen te worden in de totale oefening.

In die zin vind ik het verwonderlijk dat u, ondanks mijn zeer open vraag over de beschikbare rijpaden vanuit het oogpunt van capaciteit en mogelijke knelpunten, zegt dat Infrabel niet over die informatie beschikt. We weten dus blijkbaar niet hoeveel rijpaden Infrabel verkocht heeft. We weten evenmin hoeveel treinen er per lijn rijden of hoeveel capaciteit er nog vrij is. Blijkbaar weten u en Infrabel zelfs niet wat de grootste knelpunten op het net zijn. Het is straf dat die informatie niet voorhanden is. Rijpaden verkopen is nu net de kernopdracht van Infrabel. Ik heb er het financieel jaarverslag op nageslagen: hier gaat meer dan 700 miljoen euro om op jaarbasis, maar het is blijkbaar een groot mysterie waar dat geld vandaan komt.

Ik vraag mij af hoe men op zo'n basis aan bedrijfsvoering kan doen. Blijkbaar is Infrabel het enige bedrijf ter wereld dat niet weet wat, waar en aan wie men hoeveel verkoopt. Ik vind dat verwonderlijk. Dat zorgt voor problemen voor de spoorweginvesteringen, want men weet niet wat de return is. Er zijn inderdaad meer criteria, maar het gebruik van de spoorwegen en de verkoop van rijpaden is de reden waarom spoorinfrastructuur wordt aangelegd.

Als men dan ziet over welke bedragen het gaat. U hebt bijvoorbeeld nog maar net 43 miljoen euro uitgetrokken voor de lijn Brussel-Luxemburg. Dat zijn toch aanzienlijke bedragen en dan moet men toch een idee hebben van de terugverdientijd en de rentabiliteit van dat project. Als goederencorridors moeten uitbreiden naar drie of vier spoorlijnen, zoals u eerder hebt gezegd, dan gaat dat over enorme budgetten en over onteigeningen van honderden eigenaars. Dat men dan zelfs niet kan zeggen dat het noodzakelijk is omdat dat een knelpunt is en omdat dat het algemeen belang dient, aangezien we in ruil zoveel capaciteit bij creëren. Zelfs daarover hebben we nog geen informatie. Ik vind dat frappant. Dat creëert problemen voor de bedrijfsvoering en de besluitvorming, want welke basis heeft men om beslissingen te nemen en om keuzes te maken tussen infrastructuurprojecten?

Er moet toch een minimum aan transparantie over dergelijke bedragen zijn, ook ten aanzien van de volksvertegenwoordigers en de bevolking. Het gaat om een overheidsbedrijf met een omzet van een miljard euro per jaar. Dan mogen we daarvoor in ruil toch op zijn minst wat duidelijkheid krijgen?

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

03.03 Tomas Roggeman (N-VA): La recevabilité concerne les questions parlementaires dans leur ensemble, et non les sous-questions. Sans quoi, de nombreuses questions pourraient être rejetées.

L'usage des infrastructures ferroviaires n'est pas le seul paramètre à prendre en compte pour juger de l'opportunité des investissements ferroviaires, j'en conviens mais il s'agit de l'un des paramètres les plus importants. Aussi, il me paraît surprenant qu'Infrabel ne dispose pas d'informations sur la capacité et les éventuels goulets d'étranglement des sillons. La vente de sillons est le cœur de métier d'Infrabel. On parle de plus de 700 millions d'euros sur base annuelle, mais le mystère reste entier quant à savoir ce qui a été vendu exactement.

Comment peut-on gérer une entreprise dans ces conditions? Sur quelle base peut-on prendre des décisions et opérer un choix entre différents projets d'infrastructure? Un tel montant doit faire l'objet d'un minimum de transparence, également à l'égard des parlementaires et de la population.

04 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De automatische ticketapp bij de NMBS" (55020098C)

04 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'application permettant l'achat de tickets automatisé à la SNCB" (55020098C)

04.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, de NMBS heeft een nieuwe applicatie getest waarbij men de mogelijkheid onderzoekt om de reiziger automatisch te laten betalen op basis van het afgelegde traject aan de hand van gps-data. Die data zouden achteraf gedurende een jaar worden bijgehouden om nadere onderzoeken op te verrichten. Het testproject werd gedaan met 10.000 reizigers.

Op welke basis werden die reizigers geselecteerd? Is die groep representatief voor de totale reizigerspool?

Hoe zal fraude voorkomen worden en brengt het project geen verhoogd risico op zwartrijden met zich? Waarom worden de gegevens een jaar lang bijgehouden en wat is daar de meerwaarde van? Werd de werkwijze afgestemd met de Gegevensbeschermingsautoriteit? Het betreft immers gevoelige data over een behoorlijk aantal mensen.

Tot slot, wat is de geschatte kostprijs van het project voor de NMBS en op welke return hoopt zij?

04.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Roggeman, de NMBS deelt mij mee te willen innoveren en testen voor haar reizigers.

Om het aankoopproces van tickets te vereenvoudigen, overweegt ze een nieuw systeem om treintickets aan te kopen, naast de bestaande kanalen. Het systeem, dat bedacht en getest werd door het Innovation Lab, een team bij de NMBS dat aan vernieuwende ideeën werkt, gebruikt geolokalisatie.

Om het systeem te testen, zal de NMBS vier producten aanbieden, namelijk het standaardticket, het youth ticket, het weekendticket en het seniorenticket. De NMBS wil uittesten of de technologie het reizen met de trein eenvoudiger kan maken. Met die gebruiksvriendelijke applicatie kan de reiziger inchecken wanneer hij het station of perron nadert en uitchecken, zodra hij zijn bestemming heeft bereikt. Dankzij de gps-gegevens wordt het traject van begin tot einde gedetecteerd en krijgt de reiziger na de reis automatisch een eindafrekening, die via de app betaald wordt. Het beste ticket wordt automatisch aangeboden. De klant hoeft dus niet op voorhand te beslissen welk ticket het meest geschikt is, dat doet de applicatie automatisch na afloop van de reis.

Voor de test met maximaal 10.000 klanten en voor de periode van één jaar betaalt de NMBS 150.000 euro.

De deelnemers aan de test worden volgens een aantal criteria geselecteerd: de motivatie om deel te nemen aan het testproject, de manier van betalen – nu een kredietkaart maar in de toekomst ook bancontact –, reizigers die tickets kopen en dus niet alleen een traject met een abonnement afleggen, reizigers die de vier beschikbare tickets kopen, bij voorkeur ook verschillende leeftijdsprofielen en verschillende regio's.

04.01 Tomas Roggeman (N-VA): La SNCB teste une application qui permettrait de faire payer le voyageur automatiquement en fonction du trajet parcouru.

Sur quelle base les participants au test sont-ils sélectionnés? Ce groupe est-il représentatif? Comment la fraude peut-elle être évitée? Pourquoi les données GPS sont-elles conservées durant un an? L'Autorité de protection des données (APD) a-t-elle été consultée? Quels coût et retour sur investissement la SNCB espère-t-elle?

04.02 Georges Gilkinet, ministre: L'Innovation Lab de la SNCB a imaginé un système de géolocalisation pour simplifier l'achat des tickets. Dans le cadre de l'expérimentation de ce système, la SNCB proposera quatre produits: le ticket standard, le ticket youth, le ticket week-end et le ticket senior. Une appli conviviale permettra au voyageur de lancer l'enregistrement lorsqu'il approchera du quai et de l'arrêter lorsqu'il a atteint sa destination. Les données GPS permettront de calculer le prix. Le voyageur recevra un décompte final, qui sera automatiquement payé par le biais de l'appli. Le ticket le plus avantageux sera préalablement proposé. Pour réaliser le test avec 10 000 clients durant un an, la SNCB déboursa 150 000 euros.

Les participants seront sélectionnés sur la base de leur motivation, du mode de paiement, des tickets qu'ils achètent, de leur âge et de la région dans laquelle ils habitent. Il existe de nombreuses possibilités techniques pour prévenir la fraude.

De NMBS laat mij weten dat er heel wat technische mogelijkheden zijn om fraude te voorkomen. Die zijn telkens specifiek voor de gebruikte technologie. De treinbegeleider kan het ticket natuurlijk ook scannen, zoals zij dat ook doen voor een ander ticket dat vandaag wordt gekocht via de app op de website.

Wat het bijhouden van de gps-gegevens betreft, de verjaringstermijn voor contractuele vorderingen in het kader van het personenvervoer per trein is een jaar. De NMBS deelt mij mee dat de gegevens tot het einde van de termijn worden bewaard om eventuele discussies of fraudegevallen te kunnen oplossen.

De leverancier van de technologie en de app die wordt gebruikt voor de verkoop van de tickets, treedt als verantwoordelijke voor de verwerking op.

Voor de verwerking van de gegevens waarbij de NMBS als verantwoordelijke optreedt, met name van de selectie van de kandidaten in het proefproject, deelt de NMBS mij mee dat er geen hoog risico is voor de personen wiens persoonsgegevens worden verwerkt. Daardoor is er geen voorafgaande consultatie nodig, zoals artikel 36 van de algemene verordening voor gegevensbescherming vereist.

04.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Het is een positief initiatief van de NMBS dat zij inzet op innovatie van de dienstverlening aan de reizigers.

Ik denk dat we wel moeten waken over de bescherming van de data. Het gaat over privacygevoelige gegevens voor zeer veel reizigers. Zeker als het proefproject op een grotere schaal wordt uitgerold, gaat het over de vervoersdata van tienduizenden tot honderdduizenden reizigers. De ervaring leert dat ook de overheid niet ongevoelig is voor datalekken. De afgelopen jaren waren er datalekken bij de FOD Financiën en onlangs nog bij de Nationale Loterij. Het is belangrijk dat de NMBS inzet op de beveiliging van de gegevens. Hoewel de consultatie van de Gegevensbeschermingsautoriteit strikt genomen niet verplicht is, kan het toch interessant zijn om informeel advies in te winnen om alle mogelijke risico's uit te sluiten.

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

05 Samengevoegde vragen van

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van het proefproject 24U Zone voor gratis fietsparkeren" (55020101C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Fietskluizen aan stations" (55020395C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Fietsenparkings in stations" (55021757C)

05 Questions jointes de

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation du projet pilote de zone de stationnement gratuit pendant 24 heures pour les vélos" (55020101C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les consignes pour vélos dans les gares" (55020395C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les emplacements pour les vélos dans les gares" (55021757C)

En outre, l'accompagnateur de train peut scanner le billet.

Le délai de prescription contractuel pour la conservation des données GPS est d'un an. Dans l'intervalle, les données sont conservées afin de pouvoir résoudre les contestations ou les fraudes éventuelles. Le fournisseur de la technologie est responsable du traitement de ces données.

Il n'y a pas de risque élevé en ce qui concerne les données des participants au projet pilote. Aucune consultation préalable n'est donc nécessaire, comme le prévoit l'article 36 du Règlement général sur la protection des données.

04.03 Tomas Roggeman (N-VA): Il s'agit d'une initiative positive de la SNCB. Nous devons cependant veiller à la protection des données. La consultation de l'APD n'est peut-être pas obligatoire, mais elle est sans doute conseillée.

05.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in april organiseerden Fietsberaad, imec en MobiliData een proefproject in het station van Antwerpen-Berchem in verband met fietsparkeren. De fietsen van de deelnemers werden gechipt en konden 24 uur gratis parkeren vlakbij de perrons. Stond hun fiets er langer dan 24 uur, dan betaalden ze 1,25 euro per uur.

De bedoeling van het project is een vrije fietsplaats te garanderen voor elke pendelaar. Zeker in grote stations kan het in de fietsparkings erg druk zijn en moet men soms lang zoeken naar een vrije plaats. De vraag is of dit systeem daarop een antwoord kan bieden. Het sluit in elk geval aan bij hoe de Nederlandse Spoorwegen haar grote fietsparkings in de steden aanpakt. Ik heb ooit de kans gekregen om in Utrecht te gaan kijken, waar dit systeem wordt toegepast.

Welke conclusies verbinden de initiatiefnemers aan hun proefproject? Is hun evaluatie beschikbaar? Hoe gaat de NMBS verder aan de slag met de resultaten van dit proefproject? Volgt de NMBS andere projecten of systemen op in binnen- en buitenland met betrekking tot fietsparkeren? Zo ja, welke?

05.02 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u hebt reeds vaak uw steun uitgesproken voor de combinatie van fiets en trein, terecht overigens. Uit eerdere antwoorden op schriftelijke vragen blijkt dat de grote meerderheid van de stations en stopplaatsen nog steeds geen beveiligde of bewaakte fietsenstalling heeft.

Er is nog wel wat werk aan de winkel als wij effectief willen komen tot een vlotte combinatie fiets-trein en het bewerkstelligen van de modal shift. Dan moeten wij daarop inzetten. Steeds meer mensen schaffen zich een elektrische fiets aan, wat behoorlijk duur materieel is. Die vandaag achterlaten aan een station is toch wel een behoorlijk risico, zeker als men de data van de fietsdiefstallen bekijkt.

Een interessante piste is misschien wel wat in sommige stopplaatsen toegepast wordt, namelijk de fietskluis. In Nederland blijkt dat ook wijdverspreid te zijn. Het gaat over een metalen ijzeren kast waarin men individueel zijn fiets kan opbergen.

In welke Belgische stations zijn die vandaag voorhanden? Evalueert de NMBS het gebruik ervan positief? Zijn er nadelen aan verbonden die reden geven om ze niet verder te verspreiden? Is de uitbating ervan rendabel? Overweegt de NMBS om in de toekomst nog meer fietskluizen te gaan installeren, in meer en andere stations? Wat vindt u zelf van die denkpiste?

05.03 Frank Troosters (VB): *De NMBS wil 50.000 extra plaatsen voor fietsen realiseren in haar fietsenparkings. (cfr. Het Nieuwsblad dd. 19/09/21)*

Dit zou een opmerkelijke toename zijn tegenover het huidige aantal plaatsen voor fietsen. (ca 109.000)

Bevestigt de minister de ambitie om het aantal fietsenplaatsen met 50.000 plaatsen te verhogen?

05.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): En avril, un projet-pilote de parkings à vélo à été organisé à la gare d'Antwerpen-Berchem. Celui-ci permettait aux cyclistes de stationner 24 heures gratuitement à proximité des quais. Ensuite, le prix s'est élevé à 1,25 euro par heure. L'objectif visait à garantir à chaque navetteur une place de stationnement vélo libre.

Quelles sont les conclusions de ce projet et qu'en fera la SNCB? La SNCB s'intéresse-t-elle à d'autres systèmes pour le stationnement des vélos en Belgique et à l'étranger? Lesquels?

05.02 Tomas Roggeman (N-VA): Si les pouvoirs publics souhaitent mettre en œuvre le *modal shift* et favoriser la combinaison du vélo et du train, il faudra prévoir davantage de parkings à vélos sécurisés et surveillés aux abords des gares. Laisser un vélo électrique sans surveillance est actuellement très risqué. Les consignes automatiques pour vélos semblent intéressantes.

Dans quelles gares belges ces consignes sont-elles actuellement disponibles? Comment la SNCB évalue-t-elle leur utilisation? Leur exploitation est-elle rentable? La SNCB prévoit-elle d'en installer davantage? Que pense le ministre de cette possibilité?

05.03 Frank Troosters (VB): *La SNCB a l'intention d'augmenter de 50 000 le nombre d'emplacements pour vélos.*

Cette information est-elle exacte? Un calendrier a-t-il déjà été fixé? Cette décision a-t-elle été prise sur la base d'une étude des besoins

Tegen wanneer zou die ambitie moeten gerealiseerd worden? Bestaat er reeds een concrete timing?

Is deze beslissing genomen op basis van een aanbodgericht beleid ter zake, of op basis van een behoefteonderzoek naar de vraag voor fietsenparkings?

Welke budgettaire inspanning is nodig voor het realiseren van die 50.000 extra fietsenparkings? Is het noodzakelijke budget hiervoor beschikbaar en gegarandeerd?

Op basis van welke criteria zal men bepalen aan welke stations er een aanpassing van het aantal fietsenparkings moet gebeuren?

Welke stations staan reeds op de planning van de NMBS voor het aanpassen/uitbreiden/invoeren van fietsenparkings

ou est-elle axée sur l'offre? Le budget requis est-il disponible? Quels critères seront pris en compte pour l'attribution des emplacements supplémentaires? Dans quelles gares des parkings vélos ou des emplacements supplémentaires sont-ils déjà planifiés?

05.04 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Buyst, mijnheer Roggeman, mijnheer Troosters, u weet dat alle maatregelen die het gebruik van de fiets bevorderen, me nauw aan het hart liggen. Zo stelde de regering, met mij als coördinator, op 24 september met BE Cyclist het eerste federale actieplan op ter promotie van de fiets. Ik ben dan ook zeer tevreden met het ambitieuze plan waarbij al mijn collega-ministers en -staatssecretarissen actie ondernemen.

Een van de assen waarop ik zelf werk, is de combinatie fiets-trein te bevorderen door het comfort te verhogen. Ik ben dan ook verheugd dat de NMBS binnenlandse proefprojecten met betrekking tot het stallen van fietsen zoveel mogelijk opvolgt. De NMBS deelt me mee ook regelmatig zelf proefprojecten op te zetten om de combinatie van fiets en trein aantrekkelijker te maken voor haar klanten. Ze kijkt daarbij ook naar de best practices in het buitenland, die hun waarde al bewezen hebben. Ze komen in grote mate uit Nederland, dat qua fietscultuur op vele vlakken voor België een gidsland blijft.

Bij de opmaak van de nieuwe strategie van de NMBS rond intermodaliteit is rekening gehouden met de informatie over het proefproject in kwestie. De voorlopige resultaten sterken de NMBS in de gekozen richting verder te gaan. Het eindrapport is nog niet beschikbaar. Het is daarom momenteel nog te vroeg voor de NMBS om definitieve conclusies te trekken.

Toch heeft de NMBS een paar bemerkingen. Zij vreest dat de beheerkosten van een dergelijke stalling vrij hoog zullen zijn. Daarnaast zal de huidige technologie nog niet de volledige werking kunnen verzekeren, waardoor ook de inzet van personeel noodzakelijk zal zijn.

Verder zouden de detectiesystemen niet altijd betrouwbaar zijn. De NMBS verwacht meer van de optische detectiesystemen die met name in Nederland worden gebruikt. In het proefproject blijkt ook dat de niet-geregistreerde gebruikers in de afgebakende zone blijven stallen. Dat zou betekenen dat een assertieve controle nodig blijft.

Ten slotte blijkt het globale concept van dit proefproject maar gedeeltelijk aan de noden en zorgen van de klanten te beantwoorden.

05.04 **Georges Gilkinet**, ministre: Le 24 septembre, le gouvernement a lancé son premier plan d'action pour la promotion du vélo "BE Cyclist". J'entends moi-même encourager la combinaison vélo et train en améliorant le confort des utilisateurs. La SNCB est attentive aux projets-pilotes nationaux sur le stationnement des vélos et développe également ses propres projets-pilotes, en s'inspirant notamment des bonnes pratiques néerlandaises.

La nouvelle stratégie de la SNCB sur l'intermodalité tient compte des informations sur le projet-pilote, mais on attend toujours le rapport final. Notre société ferroviaire craint que les coûts de gestion ne soient élevés et qu'il ne faille mobiliser du personnel. En outre, les systèmes de détection ne seraient pas toujours fiables. La SNCB est plus convaincue par les systèmes de détection optique utilisés aux Pays-Bas. Le projet-pilote a également montré qu'un contrôle actif serait nécessaire. En outre, le concept ne répondrait que partiellement aux préoccupations des voyageurs.

La SNCB n'est pas favorable à l'installation de consignes pour vélos, parce qu'elles ne peuvent pas être partagées. Elle préfère les emplacements pour vélos qui prévoient un contrôle d'accès et

Ik denk daarbij aan preventie van diefstal en vandalisme, snel een plaats vinden dankzij een efficiënt beheer van weesfietsen enzovoort. Laat ons dan ook eerst het eindrapport afwachten.

Wat betreft uw vragen over fietskluizen, kan ik meedelen dat de NMBS geen voorstander is van het gebruik van ervan, omdat ze het delen van plaatsen verhinderen.

De fietskluis is slechts voor één gebruiker gereserveerd en wanneer die de box niet gebruikt, kan een andere reiziger er geen gebruik van maken. Daarom biedt de NMBS fietsstallingen aan waarvan sommige zijn uitgerust met toegangscontrole, wat zorgt voor circulatie en dus meer plaatsen voor pendelaars. Ik sluit mij dan ook bij deze visie aan. Doordat fietskluizen per definitie slechts door één gebruiker benut worden, kunnen zij geen antwoord bieden op de grote nood aan fietsstallingen, beveiligd en onbeveiligd. De NMBS beheert in twee stations nog zelf fietskluizen. Het gaat om Moeskroen en Doornik. In 13 andere stations worden de fietskluizen door de gemeente beheerd. Het gaat telkens om 5 tot 19 plaatsen.

Om concreet op uw vraag te antwoorden, mijnheer Troosters, ik bevestig de ambitie om het aantal fietsparkeerplaatsen met 50.000 te verhogen. Dat sluit perfect aan bij de drie grote assen van het BE Cyclist-plan. Meer bepaald wil ik de combinatie van fiets en trein verbeteren aan de hand van een ruimere fiets-treinstrategie. Samen met de NBMS werk ik daarom aan een strategische visie 2021-2032 voor intermodaliteit. Op die manier moeten reizigers vlot de combinatie trein-fiets kunnen maken voor hun verplaatsingen.

Verder is het mijn doelstelling om samen met de NMBS het aanbod van deelfietsen aan de stations te vergroten, zoals voor Blue-bike. De federale regering wil ook een vuist maken tegen fietsdiefstal. De strijd tegen fietsdiefstal wordt een prioriteit in de Kadernota Integrale Veiligheid en er loopt een studie naar de invoering van een centraal register tegen fietsdiefstal. Al deze maatregelen samen moeten ervoor zorgen dat reizigers gemakkelijk en comfortabel kunnen kiezen voor de fiets, al dan niet in combinatie met de trein. Zo wil ik meer mensen overtuigen om te kiezen voor actieve en milieuvriendelijke vervoerwijzen.

05.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik wens u in de eerste plaats proficiat met het BE Cyclist-plan, een ambitieus plan dat voor de eerste keer op federaal niveau een aantal fietsmaatregelen uitwerkt.

Ik ben het met u eens dat de combinatie van fiets en trein een gouden combinatie is. Blue-bikes en dus deelfietsen hebben daar zeker een plaats in, maar als ik zelf naar Brussel kom, dan neem ik de trein in Turnhout. Daarvoor rijd ik eerst een halfuurtje van Ravels naar Turnhout. Het is dus belangrijk dat ik mijn fiets daar goed kan stallen. Ik ben dan ook heel blij dat de NMBS zelf proefprojecten opzet, naar best practices in het buitenland kijkt en ook rekening houdt met de bevindingen van het proefproject, maar ik hoop alleen dat zij niet blijft steken bij de – terechte – opmerkingen.

Er zijn inderdaad dingen waarover moet worden nagedacht, maar ik ben ervan overtuigd dat organisaties als Fietsberaad in overleg willen gaan met de NMBS om te bekijken hoe de problemen die het gebruik

qui offrent plus de place. Elle gère encore des consignes pour vélos à Mouscron et à Tournai; dans 13 autres gares, c'est la commune qui les gère. Il s'agit à chaque fois de 5 à 19 emplacements.

En effet, l'objectif est d'augmenter le nombre d'emplacements pour vélos de 50 000 unités. Je travaille, en concertation avec la SNCB, à une vision stratégique 2021-2032 en matière d'intermodalité. En outre, l'on vise un élargissement de l'offre de vélos partagés. La lutte contre les vols de vélo constitue une priorité de la note-cadre de sécurité intégrale et une étude est en cours pour évaluer la mise en place d'un registre central contre les vols de vélo.

Toutes ces mesures doivent veiller à ce que les voyageurs puissent opter confortablement pour le vélo.

05.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): La combinaison du train et du vélo est une combinaison en or, dans laquelle les vélos partagés peuvent certes jouer un rôle, mais il est tout aussi important de pouvoir disposer d'un emplacement adéquat pour son propre vélo. Les projets-pilotes qui sont menés dans ce domaine méritent d'être salués. J'espère que la SNCB n'abandonnera pas le projet de stationnement gratuit pendant 24 heures avant d'examiner la possibilité de résoudre les problèmes.

nu nog bemoeilijken, kunnen worden opgelost. Ik hoop ook dat wij naar een systeem kunnen gaan waarin men zijn fiets de eerste 24 uur gratis kan parkeren aan het station en daarna pas betaalt. Zo kan dat op een comfortabele manier gebeuren en kan de gouden combinatie tussen fiets en trein er inderdaad komen.

05.06 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, u verwijst naar de bestaande beveiliging met toegangscontroles en camera's, maar de ervaring leert dat er, ondanks de gesloten fietsenstallingen en de camerabeveiliging, nog steeds heel wat fietsen worden gestolen. Zelfs uit beveiligde en gesloten stallingen, zoals in het station van Leuven, worden nog altijd fietsen gestolen. Er is dus meer nodig dan enkel die initiatieven om de mensen veiligheid en zekerheid te verschaffen voor hun fiets.

Ik betreur dan ook dat u geen voorstander bent van de verdere toepassing van fietskluizen aan stations. De realiteit is vandaag dat men een speedpedelec, een elektrische fiets, niet kan gebruiken voor pendelverkeer met de trein. Dat kost gewoon te veel en men heeft als reiziger niet voldoende zekerheid over de veiligheid van zijn fiets. Speedpedelecs kosten een maandloon of zelfs nog meer, dus men moet wel gek zijn om ze vandaag aan een station te parkeren, zelfs wanneer er camerabeveiliging is. Er is meer nodig. Er is mijns inziens ook geen enkele reden om de fietskluizen niet toe te passen.

U verwijst naar het individuele karakter van fietskluizen, maar ze zouden toch een aanvullende mogelijkheid kunnen zijn, boven op een publieke, collectieve, gezamenlijke fietsenstalling. Dat zou eerder een bijkomende dienstverlening zijn dan een plaatsvervangende. Ik zie geen reden om dat niet te doen en ik betreur dat u geen voorstander bent van het initiatief.

05.07 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik had zes deelvragen. De eerste deelvraag hebt u beantwoord en daarmee hebt u uw ambitie bevestigd. Dat is bijna een evidentie. De andere vijf deelvragen zijn geen van alle beantwoord.

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

06 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verkeersveiligheidsrapport van Vias voor de eerste helft van 2021" (55020220C)

06 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport de Vias sur la sécurité routière pour le premier semestre 2021" (55020220C)

06.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Het Vias-verkeersveiligheidsrapport laat opnieuw geen hoopgevende cijfers optekenen. Het corona-effect op de verkeerscijfers lijkt te zijn weggeëbd. Minder verkeer op de baan zorgde ook voor minder slachtoffers. Op nationaal niveau daalt het aantal slachtoffers nog lichtjes, maar zeker in Vlaanderen bereiken we toch opnieuw de cijfers uit 2019. Het aantal verkeersongevallen bij fietsers neemt toe. Er wordt meer gefietst dan ooit sinds de coronapandemie, wat een goede ontwikkeling is. Het is echter slecht nieuws dat daarmee ook het aantal fietsongevallen toeneemt.

Hoe beoordeelt u de resultaten uit de Vias-studie? Hoe verklaart u de grote verschillen in tendensen tussen de Gewesten?

05.06 Tomas Roggeman (N-VA): Des vélos sont encore volés, même lorsqu'ils sont garés dans des emplacements sécurisés et fermés. Des mesures additionnelles sont donc nécessaires. Je regrette dès lors que le ministre ne soit pas favorable aux consignes pour vélos dans les gares. À l'heure actuelle, il n'est pas possible de laisser en toute sécurité un vélo électrique ou un speed pedelec très coûteux à la gare. Une consigne individuelle pourrait constituer un service complémentaire à un parking collectif public pour vélos.

06.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Une fois de plus, le rapport de sécurité routière Vias 2021 n'est pas réjouissant. L'effet du coronavirus sur les chiffres du trafic semble avoir déjà disparu. Au niveau national, le nombre de victimes baisse légèrement, mais en particulier en Flandre, nous revenons aux chiffres de 2019.

Comment le ministre évalue-t-il les résultats? Comment explique-t-il

Hebt u al contact gehad met uw regionale collega's over de resultaten?

U gaf aan de wegcode te zullen herzien met het oog op de veiligheid van actieve weggebruikers, dus trappers en stappers. Wanneer kunnen we de update verwachten?

06.02 Minister **Georges Gilkinet**: Verkeersveiligheid voor automobilisten en zeker voor motoristen, fietsers en voetgangers, is voor mij een absolute prioriteit. Uit het Vias-verkeersveiligheidsrapport 2021 blijkt een zeer lichte daling van het aantal verkeersdoden, met een daling met 21 % in Wallonië en een stijging van 24 % in Vlaanderen in vergelijking met vorig jaar. Het is op basis van die cijfers onmogelijk om exact te verklaren waarom de trend in Vlaanderen over die periode zo verschillend is van die in Wallonië. Mogelijk kan het verschil inzake de avondklok een kleine impact hebben gehad. In Wallonië was die van kracht vanaf 22 uur, in Vlaanderen vanaf middernacht.

De cijfers voor de afzonderlijke Gewesten voor de eerste zes maanden van het jaar vertonen wel vaker een grillig patroon. Van 2018 naar 2019 was er in Wallonië bijvoorbeeld ook een forse stijging. Het is dus moeilijk om daarin op dit ogenblik al een duidelijk patroon te herkennen. Verkeersveiligheid is een gedeelde bevoegdheid waarbij een gemeenschappelijk engagement van alle betrokken partijen, zowel van de federale regering, politie, Justitie en Mobiliteit als op regionaal niveau, essentieel is om resultaten te boeken.

In die filosofie zal ook de volgende editie van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid in het najaar worden georganiseerd.

Zowel op federaal vlak als op regionaal vlak worden strategieën en te nemen maatregelen bepaald om de verkeersveiligheid in de positieve richting om te buigen met het oog op een halvering van de dodelijke en zwaargewonde slachtoffers tegen 2030 en de uitvoering van Vision Zero tegen 2050.

Alle doelstellingen en maatregelen, ongeacht het bevoegdheidsniveau, zullen in een interfederaal plan worden geïntegreerd waarvan de krijtlijnen beschikbaar zullen zijn tijdens de Staten-Generaal. Ik werk hiervoor samen met de regionale collega's en de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie. Het is voor mij heel belangrijk dat wij op dat vlak op dezelfde lijn zitten.

Met betrekking tot de herziening van de wegcode met het oog op het stimuleren van de actieve weggebruikers, kan ik u meedelen dat stakeholders reeds werden bevraagd. Dat heeft geresulteerd in een lijst van een 200-tal voorstellen. De volgende stap is om die lijst te analyseren en met de gewestelijke overheden tot een vergelijking te komen over hoe die in de wegcode kunnen worden vertaald.

Daarnaast is er nog een wijziging van het verkeersreglement in voorbereiding, die inzet op de actieve weggebruikers, in het bijzonder om de veiligheid en de zichtbaarheid van fietsen te verbeteren en om een nieuw concept, de middenrijbaan, in de wegcode te introduceren, waarbij fietsers meer ruimte op de openbare weg wordt geboden.

les importantes différences régionales? A-t-il déjà été en contact à ce sujet avec ses collègues des Régions? Quand le Code de la route sera-t-il mis à jour?

06.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Le rapport indique une très légère diminution du nombre de décès de la route, avec une baisse de 21 % en Wallonie et une hausse de 24 % en Flandre par rapport à l'an dernier. Ces chiffres ne permettent pas d'expliquer précisément pour quelles raisons les tendances en Flandre et en Wallonie sont si divergentes pour cette période. Il est possible que la différence au niveau de l'heure du couvre-feu ait eu un certain impact.

Les chiffres des différentes Régions pour les six premiers mois de l'année sont plus variables. Il est donc compliqué de déjà y déceler une évolution claire.

Des stratégies et des mesures tant au niveau fédéral que régional sont en cours d'élaboration afin d'améliorer la sécurité routière avec l'objectif de réduire de moitié le nombre de tués et de blessés graves d'ici 2030 et de mettre en œuvre la Vision Zéro d'ici 2050. Tous les objectifs et mesures seront intégrés dans un plan interfédéral. Les grandes lignes seront disponibles lors des prochains États Généraux de la Sécurité Routière.

Les parties prenantes ont été interrogées sur la réforme du code de la route. Il existe une liste de 200 propositions. L'étape suivante consistera en une analyse et un compromis avec les Régions dans le but de traduire ces propositions dans le code de la route. Une modification du code de la route est également en préparation et met l'accent sur les usagers actifs, en particulier pour améliorer la sécurité et la visibilité des cyclistes et introduire la voie centrale dans

Het is de bedoeling om dat ontwerp zo snel mogelijk, nog dit jaar, af te ronden.

le code de la route, accordant ainsi davantage d'espace aux cyclistes sur la voie publique. Nous voulons finaliser ce projet avant la fin de l'année.

06.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Voor onze fractie is verkeersveiligheid een belangrijk thema. Het klopt dat de verkeersveiligheid in ons land alleen maar kan verbeteren als elke overheid zijn verantwoordelijkheid neemt. Er zal dus moeten worden samengewerkt. Ik hoor dat u daarvoor initiatieven neemt, wat ik toejuich.

06.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le Ministre Van Quickenborne accorde une attention particulière à l'augmentation des contrôles routiers. Les régions doivent prendre leurs responsabilités en interdisant le transport de marchandises à proximité des écoles et du centre des villages aux heures de pointe le matin et le soir, en généralisant la zone 30 dans le centre des villages et en sécurisant davantage l'infrastructure.

Het federale beleidsniveau zal de wegcode aanpassen. Ik hoor dat de 200 voorstellen van de stakeholders nu worden bekeken. Ik hoor ook van minister Van Quickenborne dat er aandacht is voor het opdrijven van verkeerscontroles. Dat is wat er op federaal vlak kan gebeuren. Ik roep ook de regionale beleidsniveaus op om hun verantwoordelijkheid op te nemen.

Ik denk daarbij aan het weren van vrachtovervoer in schoolomgevingen en dorpskernen tijdens de ochtend- of avondspits, aan de veralgemening van de zone 30 in dorpskernen en aan veiligere infrastructuur.

Als we samen Vision Zero willen realiseren, nul verkeersslachtoffers dus, een heel mooi streven, zullen we daarvoor echt aan de slag moeten, want het zal niet vanzelf komen. Ik ben dus blij te zien, mijnheer de minister, dat u alvast op federaal niveau de nodige stappen daartoe neemt.

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

07 Samengevoegde vragen van

- **Frank Troosters** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De benoeming van de voorzitter van de raad van bestuur van skeyes" (55020296C)

- **Maria Vindevoghel** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De benoemingen in de raden van bestuur van skeyes en Brussels Airport Company" (55022041C)

07 Questions jointes de

- **Frank Troosters** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La nomination du président du conseil d'administration de skeyes" (55020296C)

- **Maria Vindevoghel** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les nominations dans les conseils d'administration de skeyes et de Brussels Airport Company" (55022041C)

07.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, eind april werd in de media bekendgemaakt dat de carrousel van politieke benoemingen binnen de vivaldiregering weer volop rondjes had gedraaid. Een hele puzzel van politieke benoemingen werd gelegd, waarbij bevriende politici met lucratieve postjes werden overladen.

Een van de voorziene benoemingen was de aanstelling van Laurent Vrijdaghs, ons bekend, tot voorzitter van de raad van bestuur bij luchtverkeersleider skeyes. Tot nu toe is zijn aanstelling nog steeds niet officieel. Het voorzitterschap van de raad van bestuur bij skeyes wordt nog steeds waargenomen door een zekere heer Renaud Lorand, een PS-cabinetard die even vlot mandaten en postjes combineert als cowboyheld Lucky Luke schiet.

07.01 Frank Troosters (VB): Dans le gouvernement Vivaldi, le carrousel des nominations politiques tourne à plein régime. Ainsi, Laurent Vrijdaghs a été nommé président du conseil d'administration de la société chargée du contrôle du trafic aérien skeyes, mais sa nomination n'est pas encore officielle, et la présidence est toujours assurée par M. Renaud Lorand, un "cabinettard" du PS qui cumule allègrement divers mandats et

Mijnheer de minister, om welke reden werd de heer Vrijdaghs nog niet aangesteld in de voor hem voorziene functie? Bestaat er een probleem van onverenigbaarheid met zijn hoge functie binnen de Regie der Gebouwen? Bestaat datzelfde probleem dan ook niet voor de heer Lorand, die zijn voorzitterschap bij skeyes momenteel combineert met een functie als CFO bij de NMBS? Welke impact heeft de bestuurlijke onzekerheid binnen de raad van bestuur van skeyes op de onderhandelingen over een nieuwe beheersovereenkomst?

07.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, wist u dat het vandaag de internationale dag van de verkeersleiders is? Van de gelegenheid wil ik dan ook graag gebruikmaken om de vele vrouwen en mannen te bedanken die 24 uur per dag en 7 dagen per week zorgen voor onze veiligheid. Specifiek bedank ik graag ook de mensen van skeyes, om het even waar zij tewerkgesteld zijn, in Zaventem, Luik, Antwerpen of Charleroi. Die mensen verzetten heel goed werk.

Bij het aantreden van Vivaldi zou alles anders worden, een nieuwe politieke cultuur was geboren. Zo zouden van toen af aan ook alle raden van bestuur van overheidsbedrijven en instanties worden gevuld met capabele mensen, ver weg van de politieke benoemingen. Zo luidde althans het sprookje, want de realiteit is natuurlijk helemaal anders. Het is een waar getouwtrek binnen de politieke families van Vivaldi en de raden van bestuur van skeyes en Brussels Airport, om hun man of vrouw op die belangrijke posten te plaatsen.

Zo kregen wij reeds maanden geleden de aankondiging te horen dat skeyes een nieuwe voorzitter had gevonden, namelijk de topman en tevens ambtenaar van de Regie der Gebouwen, Laurent Vrijdaghs. Zo verliep het ook voor de heer Descheemaeker, voorzitter van de raad van bestuur van BAC.

Mijnheer de minister, klopt het dat de heer Vrijdaghs was aangekondigd door de minister van Overheidsbedrijven, mevrouw De Sutter, als voorzitter van skeyes? Waarom kon dat tot nu toe niet doorgaan? Wie heeft vandaag de leiding van skeyes?

Zijn er nog steeds onderhandelingen bezig met skeyes over een nieuwe beheersovereenkomst? Indien ja, onder wiens leiding gebeurt dat?

Klopt het dat de heer Descheemaeker vandaag geen mandaat meer heeft bij BAC vanwege de federale overheid? Wanneer kreeg Marc Descheemaeker zijn laatste vergoeding van BAC uitbetaald? Hoeveel bedroeg ze? Kreeg of zal Marc Descheemaeker nog een afscheidsvergoeding krijgen van BAC, zoals hij reeds 1,2 miljoen euro kreeg van de NMBS voor bewezen diensten?

Wie is vandaag de voorzitter van de raad van bestuur van BAC? Wie zal dat in 2022 zijn?

07.03 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, mevrouw Vindevoghel, als autonoom overheidsbedrijf is skeyes onderworpen aan de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Artikel 18 van die wet bepaalt dat de Koning bij in ministerraad overlegd besluit een aantal

fonctions.

Pourquoi cette nomination n'est-elle pas encore officielle? Quelle incidence ce manque de clarté quant au conseil d'administration a-t-il sur la négociation d'un nouveau contrat de gestion?

07.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La Vivaldi mettrait fin aux nominations politiques dans les conseils d'administration des entreprises publiques. La réalité est évidemment tout autre.

Est-il exact que la ministre des Entreprises publiques De Sutter avait annoncé la nomination de M. Vrijdaghs à la présidence de skeyes? Pourquoi la procédure ne peut-elle se poursuivre? Qui est à la tête de skeyes aujourd'hui? Les négociations au sujet d'un nouveau contrat de gestion sont-elles toujours en cours avec skeyes? Sous la direction de qui?

Est-il exact que M. Descheemaeker n'a plus de mandat fédéral au sein de BAC? Quand a-t-il perçu ses derniers émoluments de BAC? À combien s'élevaient-ils? A-t-il touché une indemnité de départ, à l'instar de la somme de 1,2 million d'euros versée par la SNCB à l'époque? Qui est actuellement le président du conseil d'administration de BAC et qui le sera en 2022?

07.03 Georges Gilkinet, ministre: En tant qu'entreprise publique autonome, skeyes est liée par la loi portant réforme de certaines entreprises publiques

gewone leden benoemt in verhouding tot het aantal stemmen dat verbonden is aan de aandelen in het bezit van de overheid.

Er is geen juridisch probleem van onverenigbaarheid voor de huidige voorzitter van skeyes. Wij wachten op de namen van de toekomstige beheerders, die ons zullen worden medegedeeld, zodat wij tot hun benoeming kunnen overgaan. Hoe eerder dat gebeurt, hoe beter voor mij. Dat is met name van belang met het oog op de onderhandelingen over het toekomstige beheerscontract voor skeyes, om onze luchtverkeersleider ambitieuze doelstellingen op het gebied van de organisatie van het luchtverkeer te kunnen opleggen, teneinde de gevolgen voor het milieu en de overvlogen bevolking te verminderen.

Mevrouw Vindevoghel, Brussels Airport Company is een privaatrechtelijke onderneming die grotendeels in handen van privé-investeerders is. Dat is niet mijn keuze, maar gewoon een feit.

De benoeming van de voorzitter van de raad van bestuur is een gezamenlijke beslissing van de privéaandeelhouders en van de publieke aandeelhouders. De verantwoordelijke is de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij de FPIM, en dus de minister van Financiën.

07.04 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Indien ik u goed begrijp, komen de namen niet echt door en kan de Koning dus niet benoemen. Ik stel derhalve vast dat er blijkbaar ergens binnen de regering ruis op de lijn zit.

Tot slot twijfel ik er absoluut niet aan dat er geen juridische onverenigbaarheid van de functies is. We weten al langer dat er naar hartenlust op los gecombineerd wordt.

07.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Een tijd geleden was hier een hoorzitting met de medewerkers van skeyes. Toen slaakte het personeel al een hartenkreet over het aanslepende sociale conflict bij skeyes. Vandaag verneem ik eens te meer dat het sociaal overleg uiterst moeizaam verloopt en dat er mogelijk weer een stakingsaanzegging komt. We zeiden toen al dat er dringend iets moest gebeuren en ondertussen blijft men aanmodderen. Het grootste probleem zit bij de verantwoordelijken van skeyes. Als we niet opnieuw sociale conflicten willen, zult u daar toch een paar knopen moeten doorhakken.

U zegt dat Brussels Airport Company een privéaangelegenheid is. Toch heeft de overheid nog altijd een minderheidsaandeel in BAC. Ze heeft dus echt nog wel iets te zeggen over deze zaak.

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

économiques. L'article 18 prévoit que le Roi nomme, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, un nombre de membres ordinaires proportionnel aux droits de vote attachés aux actions détenues par les autorités publiques. Nous attendons à présent les noms des futurs administrateurs afin que nous puissions les nommer. Le plus tôt sera le mieux car il s'agit d'une étape importante en vue des négociations sur le futur contrat de gestion de skeyes.

Brussels Airport Company est une entreprise de droit privé qui appartient en grande partie à des investisseurs privés. La nomination du président du conseil d'administration est une décision commune des actionnaires privés et publics. Le responsable est la Société Fédérale de Participations et d'Investissement (SFPI): c'est le ministre des Finances qui est compétent en la matière.

07.04 Frank Troosters (VB): Il semble qu'en l'occurrence, il y ait de la friture sur la ligne gouvernementale. En effet, une incompatibilité juridique me semble improbable car cela n'a jamais posé de problème auparavant.

07.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il y a quelque temps, lors d'une audition à la Chambre, les collaborateurs de skeyes ont tiré la sonnette d'alarme au sujet du conflit social persistant au sein de l'entreprise. Aujourd'hui, j'entends une fois de plus parler de la concertation sociale très laborieuse et d'un possible préavis de grève. Il est urgent de trancher.

Les pouvoirs publics disposent encore d'une participation minoritaire dans Brussels Airport Company et y ont donc aussi voix au chapitre.

08 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overlast met een braakliggend terrein van de NMBS" (55020301C)

08 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances occasionnées par un terrain en friche de la SNCB" (55020301C)

08.01 Frank Troosters (VB): *Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in Hoeilaart is er al enige tijd ophef over de overlast veroorzaakt door een groot stuk braakliggende bouwgrond van de NMBS.*

Het stuk grond dat vlak bij spoorlijn 161 ligt werd door de NMBS verworven na de onteigening van twee gezinnen, waarna de afbraak van de woning volgde.

Op het terrein teelt het onkruid welig: distels, Japanse duizendknoop en berenklauw. Die laatste plant kan bij contact met spelende kinderen of volwassenen die willen voorkomen dat het onkruid de perceelgrens overschrijdt voor brandwonden zorgen.

De omwonenden die reeds meermaals de NMBS contacteerden om het probleem aan te kaarten kregen dit jaar te horen dat "de diensten omwille van budgettaire beperkingen genoodzaakt zijn om de prioriteit van het groenonderhoud te leggen bij aanvragen of locaties waar de veiligheid van het spoorverkeer, het spoorpersoneel maar ook de gewone weggebruikers in het gedrang komt. Onderhoudsinterventies louter om esthetische redenen worden bijgevolg niet meer uitgevoerd."

1. Is de minister op de hoogte van de bestaande problemen te Hoeilaart?

Zo ja: welke stappen heeft hij ondernomen om een oplossing aan het probleem te geven?

2. Heeft de minister kennis van soortgelijke problemen met andere braakliggende terreinen van de NMBS?

3. Klopt de NMBS-stelling dat er "onvoldoende budget beschikbaar is" voor het uitvoeren van alle noodzakelijke onderhoudsinterventies?

4. Heeft de minister – of zal de minister – desgevallend de nodige bijkomende budgetten of andere middelen vrijmaken om overlast door het niet onderhouden van braakliggende NMBS-terreinen te voorkomen?

5. Heeft de minister – specifiek over de situatie in Hoeilaart – contact gehad met andere politieke instanties?

Zo ja, met wie, wanneer, welk was de inhoud van de contacten en met welk resultaat?

6. Kan de minister het verschil duiden tussen "esthetische redene" en "redenen van overlast"?

08.02 Minister **Georges Gilkinet**: *Mijnheer de voorzitter, mijnheer Troosters, het is helaas niet duidelijk over welk terrein u het hebt. Als u meer details hebt, kan ik het navragen bij de NMBS of Infrabel.*

In het algemeen zorgt het zeer noodzakelijke verbod op het gebruik van chemische herbiciden voor uitdagingen voor de NMBS. Die ecologische maatregel heeft overal op het grondgebied gevolgen. Momenteel zoekt de NMBS, net als andere bedrijven, naar de beste oplossingen om de ontwikkeling en invasie van gevaarlijke planten een halt toe te roepen en tegelijk de natuur te beschermen.

08.01 Frank Troosters (VB): *À Hoeilaart, les nuisances causées par une grande parcelle de terrain à bâtir en friche appartenant à la SNCB, située à proximité immédiate de la ligne ferroviaire 161 et envahie par les mauvaises herbes, suscite pas mal d'émoi depuis quelque temps.*

Le ministre en a-t-il connaissance? Comment compte-t-il y remédier et ce même problème se pose-t-il également pour d'autres terrains? Le budget de la SNCB est-il insuffisant pour tous les travaux d'entretien requis? Le ministre va-t-il dégager des moyens supplémentaires à cet effet? Avec qui des contacts ont-ils déjà été pris concernant la situation à Hoeilaart? Le ministre peut-il expliquer, dans ce contexte, la différence entre "raisons éthiques" et "motifs de nuisances"?

08.02 **Georges Gilkinet**, ministre: *Malheureusement, M. Troosters n'indique pas clairement à quel terrain il fait référence. S'il fournit des précisions, je pourrai m'en enquêter auprès de la SNCB ou d'Infrabel.*

De manière générale, l'interdiction – justifiée – des herbicides chimiques pose des défis à la

De NMBS probeert vanaf de lente tot en met de zomerperiode drie tot vier keer onkruid te verwijderen doorheen het hele land. Dit jaar hebben de klimatologische omstandigheden, waarbij het ongewoon nat was tijdens de zomer, ervoor gezorgd dat de NMBS tot vier à vijf keer een onkruidverwijdering moest organiseren. Telkens wanneer de NMBS die inplant, moet zij ook rekening houden met de specifieke richtlijnen met betrekking tot de veiligheid van het spoorverkeer. De NMBS geeft daarbij voorrang aan de plaatsen waar haar klanten en medewerkers direct in contact kunnen komen met het onkruid. Vervolgens worden de stationsomgevingen aangepakt. Pas in laatste instantie komen de zones aan bod waar er geen direct contact mogelijk is tussen de reizigers en het personeel en het onkruid.

Met het oog op al die elementen tracht de NMBS, spaarzaam en volgens de prioriteiten, aan zoveel mogelijk aanvragen tot onkruidverwijdering te voldoen.

SNCB et des solutions sont actuellement recherchées pour stopper le développement et l'invasion de plantes dangereuses tout en protégeant la nature. Du printemps jusqu'à l'été, la SNCB tâche d'éliminer les mauvaises herbes trois ou quatre fois dans tout le pays. Cette année, la SNCB a dû le faire à quatre ou cinq reprises en raison de l'été humide. En outre, l'entreprise doit toujours tenir compte des directives de sécurité spécifiques.

La SNCB s'occupe en priorité des endroits où les clients et les collaborateurs peuvent être directement en contact avec les mauvaises herbes. Ensuite, elle se charge des abords des gares, puis des zones où aucun contact direct n'est possible. La SNCB essaie autant que possible et en étant la plus économe possible de répondre aux demandes de désherbage.

08.03 Frank Troosters (VB): Gezien de bronnen zal ik de uitgebreide correspondentie die ik kreeg over het terrein in Hoeilaart niet verder toelichten, maar het is een algemeen probleem. Er zijn braakliggende terreinen waar het onkruid welig tiert en voor overlast en problemen zorgt in de buurt. Mijn vraag was of er voldoende budget beschikbaar is. Uit een antwoord van de NMBS aan betrokkenen bleek dat niet zo te zijn. Als u zegt dat de NMBS zoveel mogelijk tracht om de terreinen waar er problemen zijn aan te pakken, dan begrijp ik daaruit dat niet alle problemen kunnen worden aangepakt, wegens onvoldoende budget. Gezien de extra budgetten van 250 miljoen euro voor het spoor hoop ik dat in de toekomst ook daaraan aandacht zal kunnen worden besteed en dat het probleem aangepakt zal worden.

08.03 Frank Troosters (VB): Ma question était de savoir si un budget est disponible, car il est ressorti d'une réponse de la SNCB que ce n'est pas le cas. J'espère que le budget supplémentaire de 250 millions d'euros apportera un certain soulagement.

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

09 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken in het station van Oudenaarde" (55020431C)

09 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux à la gare d'Audenarde" (55020431C)

09.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, vorige zomer zijn er werken gestart aan het station van Oudenaarde. De roltrappen moesten worden verwijderd, wat voor heel wat hinder zorgde bij mensen die niet goed te been zijn en mensen met kinderwagens, fietsen of steps, die nu steeds de trappen moeten nemen. Heel wat mensen waren niet op de hoogte van deze werken, waardoor er een overrompeling was bij de trappen naar de perrons, wat voor veel problemen zorgde.

09.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Cet été, des travaux ont débuté à la gare d'Audenarde. Les escaliers roulants ont également dû être retirés, ce qui a causé des problèmes à de nombreuses personnes moins valides et aux personnes avec des poussettes.

Sinds wanneer zijn de roltrappen in het station van Oudenaarde buiten gebruik? Hoe oud waren die? Kampten ze effectief met technische problemen? Neemt men maatregelen om de hinder voor de reizigers te beperken? Is er assistentie aanwezig in het station, bijvoorbeeld om mensen met een kinderwagen of koffers te helpen?

Worden er binnenkort nog werkzaamheden opgestart in het station van Oudenaarde? Indien ja, welke? Door wie zullen deze worden gefinancierd? Zal dat door Infrabel of de NMBS zijn? Wanneer werden de nieuwe roltrappen voor het station besteld? Wanneer zullen ze worden geplaatst en gekeurd? Wat zal de kostprijs zijn van deze ingrepen in het station van Oudenaarde?

09.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, Infrabel en de NMBS hebben een gezamenlijk plan uitgewerkt voor het autonoom toegankelijk maken van een groot aantal stations, in lijn met de ambitie van deze regering. Dat plan loopt tot 2032. Oudenaarde is ook in dit plan opgenomen. De ruwbouwwerken worden uitgevoerd door Infrabel en de afwerking met de perronuitrusting gebeurt door de NMBS, dit alles onder voorbehoud van de uiteindelijke investeringsbudgetten.

Wat uw vragen over de vervanging van de roltrappen betreft, de roltrappen van Oudenaarde waren 30 jaar oud. Ze waren versleten en stonden vaak in panne. Ze werden daarom eind juli 2021 buiten dienst gesteld en uitgebrouwen. De werken hebben geen impact op de mogelijkheid tot het verkrijgen van assistentie om de trein te nemen. De oude roltrappen werden al uitgebrouwen om voorbereidende bouwkundige werken te kunnen uitvoeren.

Begin mei werden de nieuwe roltrappen besteld bij de firma Schindler. De levering en de plaatsing zijn gepland voor oktober. Na de plaatsing moeten de afwerking en de afregeling van de roltrappen nog gebeuren. Tevens moet er nog een hellend vlak worden geplaatst om het hoogteverschil met de huidige perronhoogte te overbruggen. De nieuwe roltrappen zijn immers gebouwd op de hoogte van het toekomstige perron. Daarom moet tijdelijk een hellend vlak worden geplaatst. De keuring en de indienstneming zijn ingepland tegen eind november.

Het plaatsen van de drie roltrappen in Oudenaarde kost iets meer dan een half miljoen euro.

09.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, dank u voor uw uitgebreide antwoord. Inderdaad, de toegankelijkheid van de stations vinden wij ook heel belangrijk. Het is goed dat daaraan

Par ailleurs, bon nombre de personnes n'étaient pas informées des travaux.

Depuis quand les escaliers roulants sont-ils hors d'usage? À quand remonte leur première mise en service? Présentaient-ils des problèmes techniques? Prend-on des mesures pour limiter les désagréments, par exemple en fournissant une assistance?

Quels autres travaux sont planifiés à la gare d'Audenarde? Qui les financera? Quand les nouveaux escaliers roulants seront-ils installés et agréés? Combien coûtent ces interventions dans la gare?

09.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Infrabel et la SNCB ont développé un plan conjoint pour améliorer l'accessibilité de différentes gares, dont celle d'Audenarde. Les travaux de gros œuvre sont réalisés par Infrabel et les finitions par la SNCB, sous réserve des budgets d'investissement finaux.

Les escalators à Audenarde avaient 30 ans et étaient souvent hors d'usage. C'est pourquoi ils ont été démontés en juillet. Les travaux n'affectent pas la possibilité de demander une assistance. Les nouveaux escalators ont été commandés au début du mois de mai et seront installés en octobre. Il faut encore finaliser leur installation et une rampe d'accès temporaire doit donc être installée pour permettre aux voyageurs d'accéder aux quais, qui ne sont actuellement pas à la même hauteur, car les nouveaux escalators ont déjà été conçus en fonction des nouveaux quais. Le contrôle et la mise en service sont prévus pour la fin du mois de novembre. L'installation des trois escalators coûtera un peu plus d'un demi-million d'euros.

09.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): La réduction des heures d'ouverture des guichets ainsi que

gewerkt wordt, ook in Oudenaarde.

Wij zien wel een tegenstelling. Doordat de loketten minder uren open zijn, kan er ook minder ondersteuning gegeven worden. Er zijn ook minder onderstationchefs. Dat zijn allemaal zaken die ervoor zorgen dat het ter plaatse dikwijls in het honderd loopt.

Wij hopen dat er ook geïnvesteerd wordt in mensen, zodat de mensen die de trein nemen ook geholpen kunnen worden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Questions jointes de

- Julie Chanson à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en activité des caméras ANPR sur les communes de Theux, Pépinster et Sprimont" (55020468C)

- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'installation des caméras ANPR sur les communes de Theux, Pépinster et Sprimont" (55020533C)

10 Samengevoegde vragen van

- Julie Chanson aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inbedrijfstelling van de ANPR-camera's in Theux, Pépinster en Sprimont" (55020468C)

- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ANPR-camera's in de gemeenten Theux, Pépinster en Sprimont" (55020533C)

10.01 Chanelle Bonaventure (PS): Les communes de Theux, Pépinster et Sprimont sont confrontées depuis de nombreuses années au transit de camions poids lourds. En effet, pour réaliser la jonction entre les autoroutes E25 et E42, ces véhicules traversent lesdites communes et engendrent des problèmes de sécurité et de saturation des voiries ainsi que des centres-villes.

Pour endiguer ce problème, la ministre wallonne chargée de la Sécurité routière avait annoncé vouloir interdire la traversée de ces communes par les camions. Pour faire respecter cette interdiction, des panneaux de signalisation et des caméras de reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation (ANPR) seraient placés.

À ce jour, ces caméras sont bien installées mais ne sont toujours pas fonctionnelles. Aucune verbalisation ne peut être effectuée. Pour que les caméras ANPR puissent verbaliser et poursuivre les camions et autres véhicules poids lourds en infraction, un arrêté ministériel est nécessaire. En effet, les constatations et les poursuites relatives au respect du Code de la route relèvent de vos compétences.

Monsieur le ministre, avez-vous eu des contacts avec la ministre Valérie De Bue relativement à ce dossier? Travaillez-vous sur un projet d'arrêté ministériel afin que les caméras ANPR installées puissent verbaliser?

10.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame, je suis bien au courant de la problématique des caméras ANPR sur les communes de Theux, Pépinster et Sprimont. Notre collègue, madame Chanson, avait déjà, à juste titre, soulevé la question en mai dernier pointant le cas des communes de Banneux et Ensival.

La mise en activité des caméras ANPR dans les communes citées – et partout ailleurs – nécessite une adaptation de l'arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation

la réduction du nombre de sous-chefs de gare se traduit souvent, dans la pratique, par une diminution de l'aide apportée aux usagers. Nous espérons donc que des investissements seront également réalisés dans le personnel.

10.01 Chanelle Bonaventure (PS): Al geruime tijd rijden de vrachtwagens tussen de autosnelwegen E25 en E42 door Theux, Pépinster en Sprimont. Daardoor komen de verkeersveiligheid en de vlotte doorstroming van het verkeer in het gedrang. Om het verbod op doorrijdend verkeer af te dwingen moeten er verkeersborden en ANPR-camera's geplaatst worden. De camera's die er al staan, kunnen niet gebruikt worden bij gebrek aan een ministerieel besluit dat vaststellingen en vervolging mogelijk maakt.

Hebt u over dit dossier al contact gehad met uw Waalse ambtgenoot? Werkt u aan een ontwerp van ministerieel besluit om via die camera's overtreders te kunnen beboeten?

10.02 Minister Georges Gilkinet: Om de ANPR-camera's te activeren moet het koninklijk besluit van 18 december 2002 gewijzigd worden. Ik heb aan mijn diensten gevraagd om een tekst met dat oogmerk, alsook tot wijziging van artikel 62 van de wet van 16 maart 1968, voor te

fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié. J'ai demandé à mes services de préparer un texte qui contient de nombreuses adaptations à cet arrêté royal et à l'article 62 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière.

Les adaptations nécessaires pour la mise en activité des caméras ANPR installées partout en Belgique, et notamment dans les communes de Theux, Pepinster et Sprimont, font partie de cet amendement.

Ma volonté est d'intégrer ce texte dans la proposition de loi qui est à l'examen dans cette commission afin de nous assurer que ce problème soit résolu encore cette année. Ce sera une belle collaboration entre le Parlement et l'exécutif. J'espère que nous pourrons ainsi apporter des solutions concrètes en matière de sécurité routière et que ces caméras ANPR pourront enfin faire leur œuvre au bénéfice de la sécurité de tous.

10.03 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Le suivi nécessaire est donc fait. J'espère que les échéances pourront être tenues. Je m'engage à revenir vers vous si ce ne devait pas être le cas. Vous comprendrez que, du point de vue des riverains, qui voient depuis des mois ce matériel installé sans pouvoir être utilisé, la situation est difficilement compréhensible et ne peut s'éterniser, d'autant que la limitation du tunnel de Cointe consécutive aux inondations ajoute encore davantage de pression sur cet axe.

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

11 Samengevoegde vragen van

- Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Leuven" (55020507C)
- Katrien Houtmeyers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Wateroverlast in het station van Leuven" (55020933C)
- Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Haasrode" (55021397C)
- Eva Platteau aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De haalbaarheidsstudie over het station Haasrode" (55021598C)
- Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Haasrode" (55022024C)

11 Questions jointes de

- Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Louvain" (55020507C)
- Katrien Houtmeyers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les infiltrations d'eau dans la gare de Louvain" (55020933C)
- Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Haasrode" (55021397C)
- Eva Platteau à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude de faisabilité concernant la gare de Haasrode" (55021598C)
- Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Haasrode" (55022024C)

11.01 Els Van Hoof (CD&V): Mijnheer de minister, ik ben al herhaaldelijk tussengekomen, ook bij uw voorgangers, om ervoor te zorgen dat het station van Leuven perfect toegankelijk blijft voor de reizigers. De eerste vraag die ik toen steeds stelde, ging over de defecte roltrappen. Dat heeft ertoe geleid dat er vijf nieuwe roltrappen zouden worden geïnstalleerd tegen de zomer. Die blijken echter nog altijd niet gerealiseerd te zijn.

bereiden. Ik wil die tekst opnemen in het wetsvoorstel dat door deze commissie besproken zal worden. Zo kan het probleem nog dit jaar opgelost worden.

10.03 Chanelle Bonaventure (PS): Ik hoop dat dat tijdpad gerespecteerd zal worden. Ik zal hierover indien nodig bij u terugkomen. De buurtbewoners begrijpen niet waarom die toestellen niet gebruikt worden, te meer daar die as onder druk staat doordat er thans in de tunnel van Cointe slechts beperkt verkeer mogelijk is.

11.01 Els Van Hoof (CD&V): J'ai déjà, à plusieurs reprises, posé des questions sur la gare de Louvain. Le problème de disponibilité des ascenseurs subsiste-t-il? Comment le ministre va-t-il s'y prendre afin que le fabricant

De tweede vraag ging vervolgens steevast over de lift. Er blijkt nu wel een verbetering aangebracht te zijn aan de deuropanging.

De derde vraag ging vervolgens over de overkapping.

Ten eerste, kunt u zeggen dat er een positief effect is op de beschikbaarheid van de liften? Zijn er nog altijd problemen met de beschikbaarheid, maar komen die minder vaak voor? Hoe hoog is de beschikbaarheidsgraad van de liften sinds de herstelling? Hoe hoog was die daarvoor? Hoe zit het met het contract met Schindler, dat in gebreke gebleven is? Welke stappen hebt u ondernomen om dat bedrijf aan de beschikbaarheidsgraad van 95 % te houden?

Ten tweede, wanneer zullen de roltrappen aan de onderdoorgang aan de kant Tienen eindelijk vervangen zijn? Aan de kant Leuven werden ook defecten vastgesteld. Hoe worden die bekeken?

Ten derde, er blijkt wateroverlast te zijn onder de overkapping wanneer het hevig regent. Op welke manier gaat men dat probleem oplossen, zodat alles waterdicht is, zowel de tunnel als de perrons?

Vervolgens heb ik een vraag over het station van Haasrode. Ik was heel blij toen u destijds zei dat u opnieuw een haalbaarheidsonderzoek zou laten uitvoeren. U leek positief gestemd toen ik daar in deze commissie vragen over stelde. Ik was dan ook verbaasd via de media te moeten vernemen dat de NMBS toch niet zo positief gestemd is. In de media stond immers dat de investering te groot is en dat er te weinig potentiële reizigers zijn.

De resultaten moeten blijkbaar echter nog worden toegelicht aan de stad Leuven en de betrokken partijen. Ik vind het ontgoochelend dat wij dit via de media hebben moeten vernemen. Ik hoop nu van u hierop een ander antwoord te krijgen, want er bestaat nog steeds een grote nood. Tienduizenden werknemers en 3.500 studenten moeten zich naar het Research Park in Haasrode begeven. Zo'n 90 % doet dat met de wagen, wat voor een groot aantal files zorgt. Intussen is het station van Leuven één van de drukst bezette stations van Vlaanderen, naast Antwerpen-Centraal.

Hoe is dat perslek tot stand gekomen? Zijn het geruchten of is de informatie op waarheid gestoeld? Zijn de resultaten intussen al toegelicht aan de stakeholders? Hoe kijkt u naar het potentieel aan reizigers voor een station in Haasrode en welke parameters gebruikt men daarvoor? Zal de NMBS de opportuniteitsstudie nog herzien op basis van de elementen die de partners en de stakeholders aanbrengen?

11.02 Katrien Houtmeyers (N-VA): *Mijnheer de minister, het stationsgebouw van Leuven blijft een zorgenkindje. In het verleden zijn er al veel vragen gesteld over allerlei mankementen aan het gebouw. Vooral de liften en roltrappen werkten jarenlang niet naar behoren, wat de nodige frustraties opleverde voor de reizigers die er gebruik van wilden maken.*

De liften zouden intussen volledig hersteld moeten zijn, maar aan de roltrappen werd voor de zomer nog volop gewerkt. Volgens de media moesten voor de zomer al vier nieuwe roltrappen geïnstalleerd zijn,

d'ascenseurs Schindler respecte le taux de disponibilité de 95 %? Quand les escaliers mécaniques seront-ils enfin remplacés dans le tunnel du côté Tirlemont? Comment le problème d'eau sous la couverture des quais sera-t-il réglé?

J'étais ravie lorsque le ministre a annoncé à l'époque qu'il commanderait une nouvelle étude de faisabilité en vue de l'ouverture d'une gare à Haasrode. J'ai donc été désagréablement surprise lorsque j'ai appris dans les médias que la SNCB n'y était pas favorable parce que l'investissement serait trop élevé et le nombre de voyageurs potentiels, trop faible. Des dizaines de milliers de travailleurs et 3 500 étudiants se rendent pourtant chaque jour au parc scientifique de Haasrode. Quelque 90 % d'entre eux s'y rendent en voiture, ce qui provoque de nombreux embouteillages. Entre-temps, la gare de Louvain est devenue l'une des gares les plus fréquentées de Flandre, après celle d'Anvers-Central.

Comment cette information a-t-elle pu fuiter dans la presse? Les résultats de l'étude ont-ils déjà été présentés aux actionnaires? La SNCB peut-elle encore revoir l'étude d'opportunité?

11.02 Katrien Houtmeyers (N-VA): *De gros soucis continuent à se poser avec le bâtiment de la gare de Louvain.*

Les ascenseurs et les escalators fonctionnent-ils enfin à nouveau correctement? S'attaquera-t-on aux difficultés causées par l'eau au niveau de la couverture vitrée?

maar die timing leek niet te kloppen.

Daarnaast duikt er ook regelmatig wateroverlast op in het gebouw. Bij zwaar regenweer gutst het water door de glazen overkapping naar beneden, nochtans een dure en nog relatief recente constructie. Filmpjes op sociale media getuigen daarvan. Daarnaast staat ook de oude tunnel onder de sporen, aan de kant van het Stads kantoor, regelmatig vol plassen. Bij felle regenbuien stroomt er zelfs modder naar binnen. Aan de ingang van deze tunnel zou het dak nooit zijn afgewerkt met een glaswand, maar met een tijdelijke platen constructie. En dit is al minstens zes jaar het geval.

Mijn vragen:

- *Bent u op de hoogte van deze waterproblemen in het station van Leuven?*
- *Is het de bedoeling om de constructie volledig waterdicht te maken? Dus zowel op de perrons als in de oude tunnel?*
- *Wanneer wil u deze werken inplannen?*
- *En wanneer zou het gebouw volledig waterdicht moeten zijn?*
- *Waarom hebben deze werken zo lang op zich laten wachten? Ik denk dan vooral aan de tijdelijke constructie aan de ingang van de oude tunnel.*
- *Welke werken zijn er momenteel nog bezig aan het stationsgebouw?*
- *Wat is de timing van deze werken?*
- *Zal de deadline voor de plaatsing van de vijf nieuwe roltrappen gehaald worden?*
- *Waarom zijn de vier eerste roltrappen niet voor de zomer klaar gemaakt, zoals nochtans voorop was gesteld?*

11.03 Eva Platteau (Ecolo-Groen): Het verbaast me dat de vragen over de stations van Leuven en Haasrode hier werden samengevoegd, want het gaat echt wel over verschillende onderwerpen.

Zoals mijn collega en stadsgenote mevrouw Van Hoof al zei, vernamen we begin dit jaar van u dat de NMBS een nieuwe haalbaarheidsstudie zou uitvoeren over een nieuw station aan het bedrijventerrein van Haasrode. De stad Leuven is daar ontzettend blij mee. Verschillende stakeholders, zoals Voka en de hogeschool UCLL, zijn immers al jaren vragende partij. Elk dag maken 10.000 werknemers en 3.000 studenten de verplaatsing naar het bedrijventerrein in Haasrode.

Meer nog, een station in Haasrode zou ook mensen die in Haasrode en de omliggende gemeenten wonen op het spoor kunnen krijgen richting Leuven, waar ze kunnen overstappen naar andere steden als Antwerpen, Brussel en Gent. Voor de duurzame woon-werkmobiliteit in de regio zou dat absoluut een goede zaak zijn. Groot was dan ook mijn verbazing toen ik in de media las dat de NMBS vindt dat er onvoldoende reizigerspotentieel zou zijn.

Is de haalbaarheidsstudie voor het station Haasrode al volledig afgerond? Zo ja, wat is de conclusie?

Bent u bereid om verder in overleg te treden met de verschillende stakeholders en het stadsbestuur van Leuven over een station in Haasrode?

Welke zijn de volgende stappen?

11.03 Eva Platteau (Ecolo-Groen): Il est étrange que les questions relatives aux gares de Louvain et de Haasrode aient été jointes, car il s'agit en réalité de deux sujets différents. Pour la mobilité durable entre le domicile et le lieu de travail, l'aménagement d'une gare à Haasrode serait en tout cas une bonne chose. J'ai également été fort surprise d'entendre que le potentiel de voyageurs y serait insuffisant d'après la SNCB.

Quelles sont les conclusions de l'étude de faisabilité? Le ministre est-il disposé à se concerter avec les parties prenantes à ce sujet? Quelles sont à présent les prochaines étapes?

11.04 Minister **Georges Gilkinet**: De twee vragen zijn samengevoegd, maar het gaat hier inderdaad om verschillende onderwerpen. Ik vind dit zelf ook een bizarre beslissing. Als minister probeer ik immers altijd zo precies mogelijk te antwoorden.

Wat Leuven betreft, deelt de NMBS me mee dat uit de cijfers blijkt dat de liften in dat station de laatste maanden meer dan 95 % van de tijd werkten. Sinds de fietsspiraal in gebruik werd genomen, worden de liften ook minder gebruikt door fietsers. Er zijn maandelijks opvolgmeetings tussen de NMBS en haar contractant. Daarbij worden de *key performance*-indicatoren van het bestek doorgenomen. De NMBS speelt dus structureel kort op de bal, met positieve resultaten.

De ingebruikname van de vier roltrappen aan de kant van Tienen was gepland in de week van 20 september. Voor de roltrap ter hoogte van perron 1 dient eerst de glazen luifel afgewerkt te worden. De roltrappen in de hoofdtunnel daarentegen worden ten vroegste in 2026 vervangen.

Momenteel zijn er herstelwerkzaamheden bezig aan de koepel, om die lekvrij te maken. Deze werkzaamheden werden in week 38 tijdelijk opgeschort wegens de drukte door het WK wielrennen. De NMBS verwacht dat de werkzaamheden in oktober kunnen worden afgerond. De wateroverlast in de onderdoorgang aan de kant van Tienen zal daarmee opgelost zijn.

De studie van de NMBS over het mogelijk toekomstige station van Haasrode toont aan dat het potentiële aantal reizigers lager zou liggen dan verwacht. Op die manier rijzen er vragen over het project in het algemeen. In tegenstelling tot wat u zegt, mevrouw Van Hoof, heeft de NMBS de resultaten met betrekking tot een eventueel station in Haasrode wel degelijk eerst met de stad Leuven gecommuniceerd. Dat gebeurde namelijk op 22 september. Binnenkort worden de details van de studie verder toegelicht aan de stad en andere betrokkenen. Wordt dus vervolgd.

11.05 **Els Van Hoof** (CD&V): Mijnheer de minister, ik stel vast dat er, wat het station in Leuven betreft, vooruitgang wordt geboekt op de verschillende terreinen, zoals de lift en de roltrappen. Zelfs de vervanging van de roltrappen aan de kant van Leuven wordt in het vooruitzicht gesteld, zij het pas tegen 2026. De werkzaamheden voor de overkoepeling zullen worden afgerond. Het is dus goed nieuws dat men uiteindelijk werk heeft gemaakt van de lang gevraagde werkzaamheden en dat er daarmee vooruitgang wordt geboekt.

Over de studie van de NMBS was u wat korter. De details moeten nog worden toegelicht. U hebt wel bevestigd dat het potentieel lager is dan verwacht. U hebt daar geen cijfers over, maar u zal de betrokken stakeholders de details geven.

Het researchpark zal ook voor de toekomst belangrijk zijn. In de ontwikkelingsplannen en in de zaken die worden vooropgesteld door de stad zien we dat er nog allerlei mogelijkheden zijn, van sportinfrastructuur tot evenementeninfrastructuur die kan worden uitgebreid. Dat betekent een enorm potentieel dat we zeker willen aanboren. In die zin moet er niet alleen worden gekeken naar het

11.04 **Georges Gilkinet**, ministre: Il s'agit en effet de deux dossiers différents.

La SNCB a fait savoir que les ascenseurs de la gare de Louvain ont fonctionné plus de 95 % du temps au cours des derniers mois. La SNCB suit la situation de très près, avec une réunion de suivi mensuelle entre la SNCB et son contractant. Les quatre nouveaux escaliers roulants du côté de Tirlemont étaient prévus pour la semaine du 20 septembre. Pour l'escalier roulant à hauteur du quai n° 1, l'auvent en verre doit d'abord être achevé. En revanche, les escaliers roulants dans le tunnel principal seront remplacés au plus tôt en 2026. Les travaux de réparation de la coupole devraient être achevés en octobre et le problème d'infiltration d'eau sera ainsi résolu.

L'étude de la SNCB sur la potentielle future gare d'Haasrode montre que le nombre de voyageurs potentiels y serait inférieur aux estimations. La SNCB l'a d'abord (le 22 septembre) communiqué à la gare de Louvain. Les détails de l'étude seront bientôt exposés à la ville et à toutes les autres parties impliquées.

11.05 **Els Van Hoof** (CD&V): Je suis ravie que l'on s'attelle aux travaux attendus depuis longtemps.

Le ministre a toutefois été très bref au sujet de cette étude de faisabilité pour la gare d'Haasrode. Outre le parc scientifique local, il y aura à l'avenir toutes sortes de possibilités qui pourront générer un énorme potentiel. Il ne faut donc pas se pencher uniquement sur le potentiel actuel, mais également sur les possibilités futures. J'espère qu'il est encore possible d'apporter des adaptations en concertation avec la ville. Sous la législature précédente, de plus petites gares wallonnes ont,

huidige potentieel, dat alsmaar toeneemt, maar ook naar wat er in de toekomst, binnen tien jaar, mogelijk zal zijn. Dat potentieel moeten we uitbuiten om de mobiliteit in het stadscentrum aan te pakken, door wagens af te leiden. Op die manier kan er ook vervoer per trein worden geregeld. Niet alleen het huidige potentieel moet worden bekeken, maar ook wat er in de toekomst mogelijk is aan ontwikkelingen op dit terrein. Hopelijk is er nog bijsturing mogelijk, in overleg met de stad.

Het verbaast me wel dat in de vorige legislatuur kleinere stations in Wallonië werden goedgekeurd met hetzelfde objectief, denk maar aan het station van Ougrée voor de studenten van de universiteit van Luik, om het station van Luik te ontlasten. Dat heeft exact dezelfde doelstelling. Wat daar kan, moet zeker ook kunnen voor de campussen in Leuven. De stad breidt immers steeds verder uit en de gronden worden schaarser. We moeten dus eigenlijk naar de rand van Leuven gaan om allerlei mogelijkheden te scheppen, zowel voor de universiteit als voor sport en cultuur. Er is enorm veel potentieel en we moeten niet alleen naar de kostprijs kijken. Wat er destijds is gebeurd in Luik, moet zeker ook voor Leuven kunnen. Hopelijk komen er nog mogelijkheden in het gesprek met de diverse stakeholders, die allen zeer ontgoocheld zijn over de reeds uitgebrachte communicatie, die ze misschien niet in de hand hebben gehad.

11.06 Eva Platteau (Ecolo-Groen): Ik sluit mij volledig aan bij wat mevrouw Van Hoof heeft gezegd in haar repliek. Bij zo'n studie moeten we niet enkel kijken naar het potentiële aantal reizigers. U zegt dat het lager is dan verwacht. Ik kijk er erg naar uit om die studie meer in detail te kunnen bekijken. Op welke manier werden de berekeningen gemaakt? U zegt dat daar binnenkort verder in detail over wordt gecommuniceerd en dat er ook in overleg wordt getreden met de stad Leuven. Ik juich dat zeker toe en ik hoop op een positief vervolg.

Het leeft zeker heel sterk in Leuven. In Haasrode is er de Brabanthal, een grote evenementenhal, waar ook het vaccinatiecentrum was gevestigd voor de stad Leuven. Het geeft aan hoe belangrijk die site is. Voor toekomstige ontwikkelingen zijn er allerlei mogelijkheden als we daar beschikken over een treinstation. Niet enkel het vervoer naar de site, dus de reizigers die naar de site gaan om te werken of studeren, moet in rekening worden genomen, er moet ook worden gekeken naar de reizigers die in de buurt wonen en naar de manier waarop zij via dat station op het spoor kunnen geraken. U wil zeer veel investeren in het spoor. Wij zijn daar zeker een partner in vanuit de stad Leuven.

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

12 Samengevoegde vragen van

- **Katleen Bury** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "Rood stof in de gemeente Machelen" (55019938C)
- **Katleen Bury** aan **Frank Vandenbroucke** (VEM Sociale Zaken en Volksgezondheid) over "Rood stof in de gemeente Machelen" (55019939C)

12 Questions jointes de

- **Katleen Bury** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La présence de dépôts rouges dans la commune de Machelen" (55019938C)
- **Katleen Bury** à **Frank Vandenbroucke** (VPM Affaires sociales et Santé publique) sur "La présence de

elles, été agréées pour les mêmes objectifs, notamment la gare d'Ougrée.

11.06 Eva Platteau (Ecolo-Groen): Je suis entièrement d'accord avec Mme Van Hoof. Nous ne devons pas seulement considérer le nombre potentiel de passagers. J'ai vraiment hâte d'examiner cette étude plus en détail. Le fait que le Brabanthal situé à Haasrode ait également fait office de centre de vaccination pour la ville de Louvain montre l'importance de ce site.

dépôts rouges dans la commune de Machelen" (55019939C)

12.01 Katleen Bury (VB): Mijnheer de minister, ik zal verwijzen naar mijn vraag. Ik wil wel benadrukken dat ik die op 14 juli heb ingediend. Ik hoop dat die rode stof niet gevaarlijk was, want het is inmiddels oktober en ik heb nog steeds geen antwoord gekregen.

Waarde meneer de minister, inwoners van de gemeente Machelen maken zich grote zorgen over een rode stof die ze al enkele weken in hun tuin aantreffen. Ze ontdekken die neerslag telkens wanneer er meer vliegtuigen boven hun woningen vliegen. Dit doet het vermoeden rijzen dat het om de neerslag van Kerosine gaat. De gemeente is reeds op de hoogte en stelt "de zaak ernstig te zullen nemen".

Vandaar mijn volgende vragen:

Bent U hiervan op de hoogte?

Heeft u reeds contact gehad met de gemeente Machelen?

Heeft u reeds overleg gepleegd met uw collega minister mobiliteit?

Gaat u een onderzoek starten om de origine van deze rode stof te achterhalen?

12.01 Katleen Bury (VB): *Des habitants de Machelen sont préoccupés par une substance rouge qui tombe en tourbillonnant lorsque des avions survolent la commune.*

Le ministre a-t-il connaissance du phénomène? Celui-ci est-il examiné?

12.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Bury, ik ben inderdaad op de hoogte van de klachten van de inwoners van Machelen over rood stof dat ze in hun tuin aantreffen. Daarom hebben mijn diensten daarover contact opgenomen met de milieudienst van de gemeente Machelen. Zij hebben het rode stof microscopisch laten analyseren door een lab in Antwerpen. De rode neerslag zou gerelateerd zijn aan de vorming van algen. Zij zien een mogelijke link met de komst van de A400M naar Melsbroek. Door zijn grotere wendbaarheid draait dit toestel korter af om te landen op de luchthaven en daarbij vliegt het over de gemeente Machelen. Sinds het toestel naar Islamabad is vertrokken, is het probleem opgehouden. Volgens mijn informatie overweegt de gemeente om een brief te schrijven naar Defensie om het probleem aan te kaarten en om de Vlaamse milieu-inspectie in te schakelen. Misschien kunt u ook een vraag daarover aan mijn collega, minister van Defensie Ludivine Dedonder, stellen.

12.02 Georges Gilkinet, ministre: Nous avons pris contact avec le service de l'environnement de Machelen. La substance rouge a été analysée au microscope dans un laboratoire anversois et serait liée à la formation d'algues, qui serait elle-même liée à la venue de l'A400M à Melsbroek. Lorsque cet appareil est parti pour Islamabad, les précipitations rouges ont disparu. La commune envisage d'adresser un courrier à la Défense pour lui soumettre le problème et de faire appel à l'inspection flamande de l'environnement.

12.03 Katleen Bury (VB): Dank u wel, mijnheer de minister, dat zal ik doen. Maar ik begrijp het niet goed: u zei "microscopisch onderzocht" en daarnaast hoorde ik het woord "algen". Algen die uit een vliegtuig komen?

12.04 Minister Georges Gilkinet: Dat zijn algen die uit een vliegtuig komen, dat is inderdaad de hypothese.

12.05 Katleen Bury (VB): Ik zal de vraag stellen aan de minister van Defensie, dank u wel.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne Marbehan - Croix-Rouge" (55021753C)

13 Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorlijn Marbehan - Croix-Rouge" (55021753C)

13.01 Benoît Piedboeuf (MR): *Monsieur Gilkinet, la ligne Marbehan-Croix-Rouge sur la commune d'Etalle, qui avait été financée à grands frais lors de l'installation de l'entreprise Valvert, fait l'objet de la part des communes Etalle-Habay-Tintigny d'un souhait de réactivation en partenariat avec une série d'entreprises (Valvert-Scidus- Artbois). De nombreuses réunions se sont tenues à ce sujet tant avec des représentants d'Infrabel et de la SNCB qu'avec la cellule Mobilité de la RW. En cas de non-aboutissement du dossier, une demande sur le volet touristique nous a été faite (draisines).*

Sachant votre attachement supposé au renforcement du rail d'une part, à la mobilité douce d'autre part, on aurait pu s'attendre à un soutien. Or, quelle ne fut pas la stupéfaction des mandataires locaux et des entreprises de constater, sans préavis, le démontage d'une partie de l'infrastructure. La réponse obtenue selon laquelle, en cas de besoin, elle sera remontée, laisse pantois.

Pourriez-vous en tant que responsable de la mobilité donner votre point de vue à cet égard et les mesures que vous comptez prendre ou faire prendre ?

Je vous remercie de votre réponse.

13.02 Georges Gilkinet, ministre: *Monsieur Piedboeuf, j'ai été alerté par la dépose temporaire des rails sur lesdites lignes, ce qui a suscité un certain émoi dans la région. J'ai été interpellé par le bourgmestre d'Étalle auquel j'ai pu répondre et que j'espère avoir pu rassurer.*

Tout d'abord, j'aimerais clarifier la situation en présentant quelques éléments factuels. Les lignes 155 et 289 sont des lignes industrielles qui ont été mises hors service en 2015 et sur lesquelles plus aucun train ne circule depuis 2009. En 2019, elles ont été déconnectées du réseau. Début août de cette année, le SPW, le Service public de Wallonie, a demandé à Infrabel l'autorisation d'enlever temporairement les rails du passage à niveau numéro 7 de la ligne 289 dans le cadre de ses travaux de renouvellement de la nationale 87. Avec l'accord du SPF Mobilité, Infrabel a répondu favorablement à la demande du Service public de Wallonie, premièrement car la remise en service éventuelle des lignes 155 et 289 nécessiterait de toute façon la dépose du revêtement routier des passages à niveau pour vérifier l'état des rails et traverses et parce que, deuxièmement, la dépose des rails dans le passage à niveau n'a pas d'impact sur une éventuelle décision de remise en service de ces lignes. Le statut de ces lignes reste inchangé. La ligne était hors service et le reste, cette dépose temporaire des rails ne signifie pas qu'elle soit désaffectée. Il me revient également que le passage à niveau n'est pas réellement supprimé, les feux et barrières restent. Seuls les rails sont démontés temporairement. Par ailleurs, une suppression d'un passage à niveau n'est pas un frein à la réouverture de lignes.

Le gestionnaire d'infrastructure reste évidemment disponible s'il était sollicité par une entreprise ou un porteur de projet dans le cadre d'une demande structurée pour discuter de toute proposition de remise en état et en fonction de la ligne. Selon le projet, un cadre budgétaire pourrait être établi et l'asphaltage du passage à niveau ne constituerait en tout cas pas un facteur bloquant. Ces éléments étant

13.01 Benoît Piedboeuf (MR): *De gemeenten Etalle, Habay en Tintigny willen de lijn Marbehan - Croix-Rouge nieuw leven inblazen in samenwerking met een aantal bedrijven. Er vonden tal van vergaderingen plaats met vertegenwoordigers van Infrabel, de NMBS en de cel Mobiliteit van het Waalse Gewest. Tot grote ontsteltenis van de lokale mandatarissen en van de bedrijven is een deel van de infrastructuur echter ontmanteld.*

Wat denkt u daarvan en welke maatregelen bent u van plan te nemen?

13.02 Minister Georges Gilkinet: *Ik werd ervan op de hoogte gebracht dat de sporen op de genoemde lijnen tijdelijk opgebroken werden. Die lijnen zijn sinds 2019 losgekoppeld van het net. In augustus jongstleden heeft de Service public de Wallonie (SPW) Infrabel toestemming gevraagd om de sporen van overweg 7 op lijn 289 tijdelijk te verwijderen voor de heraanleg van de N87. Die tijdelijke verwijdering betekent niet dat de lijn buiten gebruik gesteld werd. De overweg verdwijnt niet.*

Infrabel is steeds bereid om over elk voorstel van herinbedrijfstelling van een lijn te discussiëren. Volgens het voorgestelde project zou er een budgettair kader opgesteld kunnen worden. De asfaltering betekent helemaal niet dat de lijn niet opnieuw in bedrijf gesteld zou kunnen worden. Ik heb Infrabel gevraagd om de lijn in de oorspronkelijke staat te herstellen. De kosten voor die werken mogen een eventuele hervatting van het goederenvervoer per spoor op die lijn niet in de weg staan. De regering wil dat er tegen 2030 dubbel zoveel goederen via het

précisés, je n'ai pas attendu les éléments factuels d'Infrabel et de mon administration pour agir. J'ai adressé un courrier à Infrabel pour lui demander de s'engager clairement afin de remettre la voie en état et de m'apporter la garantie que le coût de cette remise en état ne soit pas un frein à un éventuel nouveau trafic de fret ferroviaire dans cette région. Vous pouvez évidemment compter sur mon engagement et ma détermination dans de tels dossiers, vu l'objectif du gouvernement de doubler le volume de marchandises transportées par rail d'ici 2030. Si une opportunité se présente, cette ligne pourra être utilisée.

spoor vervoerd worden. Indien er zich een mogelijkheid aandient, kan de bewuste lijn gebruikt worden.

13.03 Benoît Piedboeuf (MR): Monsieur le ministre, j'enregistre la réponse avec satisfaction puisqu'il y a un engagement si la demande est là de rétablir la ligne. Or, la demande sera là puisqu'on y travaille à trois communes avec au moins six entreprises. Donc, il y aura une suite.

13.03 Benoît Piedboeuf (MR): Ik onthoud dat u zich ertoe verbindt de lijn weer in bedrijf te stellen, indien er daar vraag naar is. We werken met drie gemeenten en minstens zes bedrijven aan dit dossier: wordt dus zeker vervolgd.

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

14 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De reistijd Brussel-Luxembourg" (55020299C)
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiering van de modernisering van As 3" (55021200C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bijkomende investeringen op de as Brussel-Luxembourg" (55021811C)

14 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La durée du trajet entre Bruxelles et Luxembourg" (55020299C)
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le financement de la modernisation de l'Axe 3" (55021200C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les investissements supplémentaires sur l'axe Bruxelles-Luxembourg" (55021811C)

14.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik verwijz naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

Volgens eerste minister A. De Croo zou nog voor het einde van deze legislatuur de reistijd van de treinverbinding Brussel-Luxembourg van drie uur naar twee uur moeten gereduceerd zijn. De regeringsleider deed deze uitspraken naar aanleiding van de Belgisch-Luxemburgse top in Gächel op 31 augustus 2021.

De verklaring van de eerste minister staat helemaal haaks op de eerdere verklaringen van bevoegd minister van Mobiliteit G. Gilkinet. Die verklaarde begin juni tijdens een bezoek aan Luxemburg dat een reductie van 30 minuten allicht pas mogelijk zou zijn tegen 2028.

Hoe evalueert de minister van Mobiliteit de recente uitspraak van de eerste minister?

Welke reductie van de reistijd van de treinverbinding Brussel-Luxembourg stelt de minister van Mobiliteit in het vooruitzicht? (duurtijdvermindering en tegen wanneer?)

Heeft de minister van Mobiliteit contact of overleg gehad met de eerste minister over diens uitspraken? Zo ja, wat was de inhoud/het

14.01 Frank Troosters (VB): Lors du sommet belgo-luxembourgeois du 31 août 2021, le premier ministre a déclaré qu'il fallait réduire d'une heure le temps de trajet de la liaison ferroviaire Bruxelles-Luxembourg d'ici la fin de la législature. Cependant, le ministre de la Mobilité a déclaré, début juin, qu'il ne serait pas possible de réduire le temps de trajet de 30 minutes avant 2028.

Le ministre a-t-il consulté le premier ministre au sujet de ses déclarations?

resultaat van dit contact?

14.02 Méliissa Hanus (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, la rénovation de l'axe 3 entre Bruxelles et Luxembourg est une de vos priorités, tout comme de votre homologue grand-ducal. Il s'agit d'un dossier que je surveille particulièrement. Ces travaux permettront, notamment, de mettre Luxembourg à deux heures de Bruxelles alors qu'actuellement, il faut trois heures pour ce même trajet.

Néanmoins, le montant de ces travaux de modernisation qui revient dans la presse est de 400 millions d'euros. Parmi les sources de financement, vous mentionnez, premièrement, le plan Boost. Ce dernier est une dotation supplémentaire de l'État fédéral pour Infrabel de l'ordre de 27,6 millions d'euros pour l'infrastructure ferroviaire en Wallonie. Or, si l'on en croit Infrabel, ce montant servirait à financer "le maintien de deux lignes menacées à court terme, soit la ligne 43 Marloie-Bomal et la ligne Cuemes-Quevy". On peut alors déjà exclure le plan Boost pour le financement des 400 millions d'euros.

Deuxièmement, vous mentionnez les moyens mis en place dans le cadre du Plan national pour la reprise et la résilience. Sur les 275 millions d'euros d'investissement dans le rail belge, 70 seraient consacrés à la modernisation de l'axe 3.

Troisièmement, la Commission européenne vous propose de participer au prochain appel, commun aux deux pays, du projet européen *Connecting Europe Facility* en octobre 2021. À titre d'exemple, l'appel à projet de 2014 dans le cadre du projet EuroCap-Rail avait permis de débloquent 35,5 millions d'euros en fonds européens pour l'amélioration de ce même axe.

Concrètement, même avec ces deux voire trois possibilités de financement, nous sommes hélas loin du compte par rapport aux 400 millions d'euros cités en début d'intervention.

Monsieur le ministre, le chiffre de 400 millions d'euros est-il toujours d'actualité quant aux coûts de la finalisation de la modernisation de cet axe 3? L'année de fin des travaux est estimée à 2028. Est-ce toujours le cas? Outre les moyens que je viens d'évoquer, quelles sont les autres possibilités de financements nationaux ou européens qui permettraient de financer effectivement la rénovation de cet axe?

14.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, le gouvernement fédéral vient d'annoncer qu'une enveloppe complémentaire de 250 millions d'euros complètera le plan Boost. Une partie de ce montant est destiné au renforcement de la ligne Bruxelles-Luxembourg, et j'en suis évidemment très heureux.

Actuellement, la fin des travaux sur cette ligne est estimée à 2027. Monsieur le ministre, ces nouveaux budgets vont-ils permettre d'accélérer le calendrier des travaux? À quels travaux sur l'axe 3 ce montant sera-t-il consacré?

Enfin, et je me doute que vous souhaiteriez que je ne pose plus de question sur le parc relais (P+R) de Viville, mais ce dernier pourra-t-il bénéficier de ce nouvel apport?

14.02 Méliissa Hanus (PS): De renovatie van as 3 tussen Brussel en Luxemburg is een van uw prioriteiten. Die werken zijn nodig om de reistijd op het traject terug te brengen van drie naar twee uur. In de pers is er sprake van een kostenplaatje van 400 miljoen euro.

Als financieringsbronnen vermeldt u het Boostplan, met de extra dotatie van 27,6 miljoen euro voor de spoorweginfrastructuur in Wallonië. Volgens Infrabel zal dat bedrag echter aangewend worden voor het behoud van de lijnen Marloie-Bomal en Cuesmes-Quévy, die op korte termijn dreigen te verdwijnen. In het Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht zou er 70 van de 275 miljoen euro aan investeringen in het spoor naar de modernisering van as 3 gaan.

De Europese Commissie stelt voor om deel te nemen aan het project *Connecting Europe Facility*, waardoor er in 2014 voor deze as 35,5 miljoen euro beschikbaar gesteld kon worden. Zelfs met die financieringsmogelijkheden komen we er nog lang niet.

Is het bedrag van 400 miljoen euro nog altijd up-to-date? Wordt het einde van de werken nog steeds verwacht in 2028? Welke andere financieringsmogelijkheden zijn er?

14.03 Josy Arens (cdH): De regering kondigde aan dat ze 250 miljoen euro zou uittrekken ter vervollediging van het Boostplan. Een deel daarvan zal dienen om de lijn Brussel-Luxembourg te versterken. De werken zouden in 2027 klaar moeten zijn.

Zal het tijdspad dankzij die budgetten versneld kunnen worden? Voor welke werken op as 3 zal dit bedrag bestemd worden? Zal deze nieuwe steun

ten goede komen van de park-and-ride (P+R) in Viville?

14.04 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Troosters, mevrouw Hanus, mijnheer Arens, zoals u weet is het mijn ambitie om van het spoor de ruggengraat van de mobiliteit in België te maken, en het staat ook in de regeerverklaring. Om dit te bereiken is het van essentieel belang dat de trein aantrekkelijker wordt gemaakt dan de auto.

Vandaag duurt het bijna 3 uur om Luxemburg Stad per trein te bereiken vanuit Brussel en vice versa. Dat is te lang, met de auto bedraagt de reistijd 2,5 uur zonder files. Mijn doel is om de reistijd per trein tussen de twee Europese hoofdsteden zoveel mogelijk te verkorten. Dat is mijn ambitie, die ik deel met mijn Luxemburgse collega, minister van Mobiliteit François Bausch.

Daarom moderniseert Infrabel deze as, as 3 genoemd, om de commerciële snelheid op te trekken van 120 tot 160 kilometer per uur.

Cette ambition a été répétée et confirmée au cours du sommet belgo-luxembourgeois de La Gaichel, le 31 août dernier. Il s'agit d'un axe très important pour nos deux capitales, y compris pour le transport international de marchandises ou de personnes au-delà du Luxembourg – pour aller à Strasbourg, par exemple, quand on est député européen.

Le budget encore nécessaire d'aujourd'hui jusqu'à la finalisation de la modernisation de l'axe 3 est de l'ordre de 300 millions d'euros. Une fin des travaux pour 2028 reste réaliste pour autant que les moyens financiers soient disponibles. C'est pour cela que je me bats tous les jours et ce, depuis le 1^{er} octobre 2020.

Les financements disponibles sont les dotations classiques d'investissement d'Infrabel – que vous n'avez pas citées, madame Hanus –, le fonds de relance européen dont une partie des 365 millions d'euros est consacrée au rail et à la modernisation de cet axe, le plan d'investissement de 250 millions d'euros que vient de décider le gouvernement fédéral lors du conclave budgétaire dont une partie servira au financement de ces travaux ainsi que certains subsides européens.

Mobiliser des moyens européens complémentaires aux moyens investis par l'État fédéral était l'objectif du courrier que j'ai adressé conjointement avec mon collègue luxembourgeois à la Commission européenne. En mars 2021, nous avons obtenu un signal positif de la part du vice-président de la Commission, Frans Timmermans. Depuis lors, les discussions d'ordre technique se poursuivent de manière constructive. Je confirme que je déposerai très prochainement un dossier pour le financement de la modernisation de cet axe 3 dans le cadre de l'appel européen *Connecting Europe Facility*.

Les citoyens attendent des connexions ferroviaires attractives entre les grandes villes de jour comme de nuit. Je poursuis cet objectif en mobilisant tous les moyens possibles pour le rail et en veillant à ce qu'ils soient utilisés de la meilleure des façons par notre gestionnaire de réseau Infrabel.

14.04 **Georges Gilkinet**, ministre: Mon ambition est de faire du rail l'épine dorsale de la mobilité. C'est pourquoi il faut rendre le transport en train plus attractif que la voiture. Actuellement, il faut près de 3 heures pour effectuer le trajet Bruxelles-Luxembourg en train. En voiture, le temps de trajet peut atteindre 2 heures et demie. Il faut donc faire mieux.

Infrabel modernise cet axe afin de pouvoir augmenter la vitesse du train de 120 à 160 kilomètres par heure.

Op de Belgisch-Luxemburgse top van 31 augustus 2021 werd de ambitie bevestigd met betrekking tot deze internationale as, die belangrijk is voor onze beide hoofdsteden. Om de modernisering van as 3 te voltooien is er een budget van 300 miljoen euro nodig. 2028 is een realistische einddatum van de werkzaamheden als de financiering beschikbaar is. Ik denk aan de investeringsdotaties van Infrabel, het Europese herstellfonds, het investeringsplan van de federale regering en bepaalde Europese subsidies. De gezamenlijke brief van mij en mijn Luxemburgse ambtgenoot aan de Europese Commissie strekte ertoe die laatste middelen in te zetten. In maart 2021 hebben we een positief signaal gekregen. Ik zal binnenkort een financieringsdossier indienen in het kader van de Europese oproep *Connecting Europe Facility* (CEF).

De burgers verwachten zowel overdag als 's nachts aantrekkelijke treinverbindingen tussen grootsteden. Ik streef die doelstelling na door alle mogelijke middelen in te zetten en erover te waken dat ze zo goed mogelijk aangewend worden.

Met betrekking tot de P+R te

Concernant le P+R de Viville, j'y répondrai dans le cadre de votre autre question, monsieur Arens. Il me semble plus approprié de ne pas mélanger les deux sujets, mon objectif ici étant surtout de faire rouler des trains.

Viville zal ik in het kader van uw andere vraag antwoorden, mijnheer Arens.

14.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, uit uw antwoord begrijp ik dat de voorziene einddatum zoals door u meegedeeld, namelijk 2028, overeind blijft. Ik hoorde de heer Arens spreken over 2027 en onze eerste minister De Croo heeft tijdens een bezoek zelfs het einde van de huidige legislatuur vooropgesteld. Maar goed, 2028 is prima. Voor het overige ben ik heel blij dat er werk gemaakt wordt van die verbinding zodat een aimabel man als de heer Arens en zijn Luxemburgse sympathieke streekgenoten een beter lot zullen krijgen dan op dit moment het geval is, want drie uur reistijd is wel heel erg lang.

14.05 Frank Troosters (VB): La date de fin, fixée à 2028, est maintenue. Je suis ravi que l'on travaille à cette liaison, mais les déclarations du premier ministre sont donc erronées.

14.06 Mélissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, j'ai bien pris note de tous les éléments que vous nous avez mentionnés et je reviendrai prochainement avec d'autres questions sur le sujet.

14.07 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, comme vous, j'aime voir les trains rouler. J'aimerais même les voir rouler à plus grande vitesse encore pour que le temps de trajet diminue entre Luxembourg et Bruxelles.

14.07 Josy Arens (cdH): Ik ben een warm pleitbezorger voor een inkorting van de reistijd tussen Luxemburg en Brussel. De hogere inkomsten die uit volle treinen gehaald kunnen worden, zouden de modernisering van het net kunnen financieren. Een Ecolo-minister zou initiatieven in die zin moeten ontwikkelen!

J'espère que vous répondrez différemment à ma question sur le P+R, car, si on veut voir des trains rouler, il faut permettre aux citoyens d'aller vers ces trains et de se garer. Sauf si la gratuité devait être instaurée, les recettes seront plus importantes si les trains sont complets et nous pourrions encore moderniser davantage le réseau. C'est ce qu'un ministre Ecolo tel que vous devrait mettre en œuvre le plus rapidement possible, sinon vous ne portez pas bien votre étiquette d'écologiste!

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

15 Samengevoegde vraag en interpellaties van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vliegtuigtaks" (55022043C)
- Theo Francken aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De CO2-vliegtaks" (55000187I)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De CO2-vliegtaks of inschepingstaks" (55000190I)

15 Question et interpellations jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La taxe sur les billets d'avion" (55022043C)
- Theo Francken à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La taxe CO2 sur les billets d'avion" (55000187I)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La taxe CO2 sur les billets d'avion ou taxe d'embarquement" (55000190I)

15.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, tijdens de debatten over de vivaldibeleidsverklaring kwam de vliegtuigtaks al even aan bod. Wat ons vooral opviel was de onduidelijkheid omtrent de praktische uitvoering ervan. Er is alvast 30 miljoen euro ingeschreven als opbrengst in de begroting voor 2022 en 40 miljoen euro in die voor 2023, maar we weten nog niet hoeveel de taks zal bedragen voor wie een korte vlucht neemt. Sommige bronnen binnen de vivaldiregering spraken over 1 euro, andere over 5 euro en weer andere over 20 euro.

15.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le flou complet entoure la taxe sur les billets d'avion que le gouvernement entend instaurer. Des recettes de 30 millions d'euros ont été inscrites pour 2022 et de 40 millions d'euros pour 2023, mais nul ne sait à combien la taxe s'élèvera. Les montants

Hoe is de 30 miljoen euro aan opbrengsten tot stand gekomen? Op hoeveel vliegbewegingen is die gebaseerd? De vliegtaks behelst de kortste afstandvluchten. Op welke vliegroutes precies zullen ze van toepassing zijn? Zal de vliegtaks ook van toepassing zijn op transitvluchten en overstapvluchten?

Zal de vliegtaks ook van toepassing zijn op vrachtvliegtuigen die korte afstanden afleggen? Hoeveel vliegbewegingen door vrachtvliegtuigen onder de 500 kilometer telde België in 2019? Hoeveel vliegbewegingen door passagiersvliegtuigen onder de 500 kilometer telde België in 2019?

Vivaldi rekent op 30 miljoen euro in 2022 en op 40 miljoen euro in 2023. Dat is een stijging met een derde, of 33 %, in 2023 tegenover 2022. Rekent u dan op meer korteafstandsvluchten in 2023? Dat zou immers meteen wijzen op het falen van de maatregel, aangezien jullie rekenen op meer passagiers op de korte afstand in 2023 dan in 2022. Of zullen de tarieven de hoogte ingaan in 2023?

Hoeveel CO₂-uitstoot zullen we besparen door het invoeren van de vliegtuigtaks?

15.02 Theo Francken (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil graag even terugkomen op het debat van vorige week.

In *De Standaard* stond te lezen dat erover wordt nagedacht om die 500 kilometer nog op te trekken. Ik hoor ook in de wandelgangen dat sommige partijen van die beperking van 500 kilometer afwillen. De Open Vld heeft het zelfs over afschaffen.

Ik heb een probleem met die vliegtuigtaks. Ik begrijp dat de uitstoot van CO₂ door het vliegverkeer moet worden aangepakt. Ik heb er de verkiezingsprogramma's eens op nagelezen. De Open Vld zei niets over vliegtuigtaks, maar de CD&V pleitte wel voor een invoering van de vliegtuigtaks tegen 2021, onder de 800 kilometer en progressief.

Men moet meer betalen als men first class vliegt dan als men *economy* vliegt.

Voor de rest heb ik weinig partijen gevonden die zich daarover hebben uitgesproken. CD&V heeft nog de moed en de overtuiging om over nieuwe belastingen te spreken, de meeste partijen zwijgen in hun verkiezingsprogramma over nieuwe belastingen.

U gaat voor een verhaal waar men iets wil doen aan de CO₂-uitstoot. U bent de groenste regering ooit. Dat is althans wat u zegt. Ik heb daarmee geen probleem, maar ik heb wel een probleem met de manier waarop het uitgewerkt is. Ik heb een probleem met een belasting waarvan u zegt dat het de bedoeling is om gedragssturend te werken. Alle belastingen die worden ingevoerd, hebben de bedoeling om gedrag te sturen. Daarvoor dienen belastingen, behalve natuurlijk om de staatskas te spekken en de uitgaven van de Staat te dekken.

U wilt gedrag sturen en u wilt 30 of 40 miljoen euro ophalen met een vliegtuigtaks van enkele euro's. MR-voorzitter Bouchez heeft het over een paar euro's, minister De Sutter heeft het over 20 euro, minister

cités vont de 1 à 20 euros.

Sur quels éléments les montants des recettes sont-ils basés? Pour quels vols la taxe sera-t-elle d'application? Combien de mouvements aériens de moins de 500 km la Belgique a-t-elle compté en 2019? Quelle quantité de CO₂ compte-t-on pouvoir économiser grâce à cette mesure?

15.02 Theo Francken (N-VA): Cette taxe me pose problème. Ce gouvernement se dit être le plus vert de tous les temps. Je n'ai aucun problème avec cette image qu'il veut se donner, mais bien avec la manière dont il tente de la concrétiser. Le but est d'orienter le comportement de nos concitoyens et de récolter 30 à 40 millions d'euros par le biais de cette taxe. Le gouvernement n'a toutefois pas encore fixé le montant qui sera réclamé aux voyageurs.

Il y a des choses à dire sur les mesures visant à limiter les émissions de CO₂ et à promouvoir l'usage du train. Mais ceux qui pensent que cette mesure entraînera un changement de comportement se trompent. L'avion permet toujours d'atteindre sa destination beaucoup plus rapidement que le train, même en tenant compte du temps de check-in. Qui aura envie de voyager huit heures en train jusqu'à Zürich alors qu'on peut y être en moins d'une heure et demie en avion? Quelques euros supplémentaires n'y changeront rien. Ce n'est donc rien de plus qu'une simple augmentation d'impôts.

Van der Straeten zegt dat ze het niet zal herhalen, want dat de regering het nog moet bespreken. Het was trouwens bijzonder pijnlijk om te zien hoe de regeringsleden naar elkaar zaten te kijken. Wouter De Vriendt heeft daar twee uur gestaan, zwetend voor zijn maidenspeech als fractieleider, en hij kreeg de volle lading. Het was duidelijk dat de vliegtuigtaks nog helemaal niet was afgesproken.

U zegt dat u gedrag wilt sturen, dat u daarvoor een taks zult invoeren en dat de mensen de trein maar moeten nemen om op die manier op hun bestemming te geraken. Op zich valt daar iets voor te zeggen, er valt iets voor te zeggen om iets aan de CO₂-uitstoot te doen en er valt iets voor te zeggen om mensen meer op de trein te proberen krijgen.

Ik heb vanmiddag wat zoekingswerk gedaan. Als men vandaag van Brussel naar Amsterdam wil gaan, dan is men 2 uur en 50 minuten onderweg met de trein en 55 minuten met het vliegtuig. Ik weet ook wel dat men niet zomaar op het vliegtuig kan stappen en dat men eerst moet inchecken. Naar Parijs is het 1 uur en 22 minuten met de trein, 55 minuten met het vliegtuig. Frankfurt is 3 uur en 9 minuten met de trein, 1 uur met het vliegtuig. Dat wordt al interessanter. Straatsburg is 4 uur en 16 minuten met de trein, 2 uur en 55 minuten met het vliegtuig. Basel is 6 uur en 42 minuten met de trein, 1 uur en 5 minuten met het vliegtuig. Zelfs met inchecken zal men er dus nog steeds sneller zijn. Men moet geen 7 uur op voorhand op de luchthaven zijn. Dat zou absurd zijn. Ik heb alleen de luchthavens bekeken binnen de straal van 500 km.

Over Brussel-Birmingham doet men 5 uur en 2 minuten met de trein en 1 uur en 15 minuten met het vliegtuig, over Brussel-Hamburg doet men 6 uur en 32 minuten met de trein en 1 uur en 15 minuten met het vliegtuig, over Brussel-Zürich doet men 8 uur en 2 minuten met de trein en 1 uur en 10 minuten met het vliegtuig en over Brussel-Stuttgart doet men 4 uur en 16 minuten met de trein en 1 uur en 5 minuten met het vliegtuig. Wie denkt dat het gedrag gestuurd zal worden en dat mensen ervoor zullen kiezen om 8 uur op een trein te zitten... Het zijn immers vooral zakenpassagiers die op de trajecten van 500 kilometer vliegen. Denkt u dat mensen 8 uur op de trein gaan zitten in plaats van 1 uur op het vliegtuig, omdat u een taks van een paar euro zult heffen? *Forget it!* Wie maakt u iets wijs? Het is gewoon een platte belastingverhoging. Dat zal het gedrag niet sturen.

Ik heb ook al jaren een groot probleem met het feit dat er geen hst-verbinding is op de luchthaven van Zaventem. Die mensen moeten allemaal naar Brussel-Zuid. Er wordt zelfs gesproken over de lijn naar Amsterdam. Dat is de enige die wij hebben, de intercity van de luchthaven naar Amsterdam. Dat traject duurt heel lang en de trein stopt overal. Die trein zou nu ook nog eens Rotterdam als bestemming krijgen en Amsterdam zou overgaan naar Brussel-Zuid. Dat hoor ik in de wandelgangen. De NMBS wil absoluut die switch maken: de luchthaven mag Rotterdam nog bedienen en Brussel-Zuid zal Amsterdam bedienen in de toekomst. Ik hoop dat u daar niet mee kan instemmen.

Er zijn geen hst-treinen op Zaventem. U zult zeggen dat in onze buurlanden ook zo'n taks bestaat, maar daar zijn er wel hst-verbindingen – op Schiphol, op Parijs, in Duitsland – terwijl er hier niets is. Men moet altijd en overal via Brussel-Zuid, wat ook weer tijd in beslag neemt. Denkt u echt dat de Afrikaanse gemeenschap, die

Il est vrai que les pays voisins appliquent des taxes CO₂, mais ils proposent également des liaisons TGV depuis leurs aéroports. Or, il n'y en a pas à Zaventem. Pense-t-on vraiment que les nombreux voyageurs vers l'Afrique centrale de Brussels Airlines prendront le train avec tous leurs bagages de Paris jusqu'à Bruxelles-Midi pour ensuite prendre un autre train vers Zaventem?

L'absence de conditions de concurrence équitables me pose également un problème. Seul Zaventem est touché et ce n'est pas sérieux. Le secteur de l'aviation ne fonctionne toujours qu'à 50 % de sa capacité, ce qui rend l'instauration d'une taxe supplémentaire d'autant plus inacceptable. La position concurrentielle de Brussels Airlines s'en trouvera considérablement affaiblie.

Voici quelques années, la commune de Zaventem voulait introduire une taxe par mouvement d'avion. Brussels Airlines avait contesté avec succès cette décision en invoquant la Convention de Chicago. L'instauration de la taxe dont il est question aujourd'hui sera également contestée et annulée. Le gouvernement avait, semble-t-il, besoin de trouver de l'argent pour que ses comptes soient justes. Les écologistes étaient demandeurs de cette taxe sur les billets d'avion et le gouvernement peut désormais se faire passer pour un gouvernement "vert".

Le ministre peut-il expliquer les conditions et le cadre de la taxe? Quel sera le montant perçu? La taxe s'applique-t-elle également aux passagers en transit? Les recettes serviront-elles à améliorer l'infrastructure ferroviaire entre la Belgique et les aéroports situés dans un rayon de 500 kilomètres?

massaal gebruikmaakt van Brussels Airlines om naar Centraal-Afrika te vliegen – dat is een van onze grote, interessante hubs – met al hun bagage eerst de trein naar Parijs gaat nemen? U droomt. Dat gaat niet gebeuren. Het slaat volgens mij gewoon nergens op dat u met die vliegtuigtaks het gedrag zult sturen. Het is gewoon een belasting. Als het om zakenpassagiers gaat, zal het bedrijf die 20 euro betalen. Daar is dus helemaal niets gedragsturend aan.

Ik heb een tweede probleem met het feit dat er geen level playing field is: alleen Zaventem wordt getroffen. Is dat toeval? Wouter De Vriendt zegt daarover dat men niet alles communautair moet zien, maar het is toch weer toeval. Wij zien juist hetzelfde bij het dossier van skeyes. Het is toch altijd precies toeval. Het is dus compleet oneerlijk dat alleen Zaventem daardoor wordt getroffen. Het is zo belangrijk dat Zaventem als hub een internationale topluchthaven blijft. Dat moet u toch weten, mijnheer de minister. Dat doet men gewoon niet. Het is niet ernstig.

De luchtvaartsector werkt momenteel nog altijd maar aan een capaciteit van 50 %. In de luchtvaartsector heerst nog altijd een crisis. Volgend jaar wordt, vanwege corona, nog altijd niet de topcapaciteit verwacht die we enkele jaren geleden kenden. Het opsolferen van een vliegtuigtaks aan de luchtvaartsector is niet aanvaardbaar. Brussels Airlines heeft miljoenen euro's steun ontvangen, waarmee alle partijen instemden, uw partij eveneens. Nu zet u Brussels Airlines in een verzwakte concurrentiepositie door een taks te heffen die vooral Brussels Airlines treft, uw eigen *home carrier*. Dat is onaanvaardbaar. Er is trouwens geen alternatief, want voor hogesnelheidstreinen is er geen infrastructuur.

Er is tot slot ook een juridisch probleem, dat werd aangebracht door Michel Maus. Hij verwijst naar het Verdrag van Chicago. De gemeente Zaventem wilde enkele jaren geleden een taks invoeren op de luchthaven, per vliegbeweging. Brussels Airport heeft dat, samen met enkele luchtvaartmaatschappijen, aangevochten. U kunt ervan op aan dat ook de nu voorgestelde vliegtuigtaks geheel zal worden aangevochten, let op mijn woorden. De luchthaven en luchtvaartmaatschappijen zullen er hun hele batterij *legal* op zetten, opdat de vliegtuigtaks vernietigd wordt.

De uitspraak in de zaak tegen de gemeente Zaventem viel in 2005. De Raad van State haalt in dat arrest artikel 15 van het Verdrag van Chicago aan om de taks van Zaventem te vernietigen. Artikel 15 van het Verdrag van Chicago bepaalt dat geen taksen, rechten of andere kosten door een verdragsluitende staat mogen worden opgelegd voor het enkele recht van het vliegen over, het binnenvliegen van of het vertrek uit zijn grondgebied door een luchtvaartuig van een verdragsluitende staat. Dat verdrag heeft rechtstreekse werking en werd aldus door de Raad van State ingeroepen om de taks van de gemeente Zaventem te vernietigen. U zult met de vliegtuigtaks dus opnieuw los tegen de muur lopen, want die zal vernietigd worden. Het is gewoonweg amateurisme.

Wat was nu het geval? Er moest die nacht nog geld worden gevonden, want anders klopte het plaatje niet. De premier was al moe. Minister Wilmès was al weg, maar ze werd teruggeroepen, dat maakte haar ambetant. Er moesten nog enkele miljoenen euro's worden gevonden, want er was een tekort van nog 30 tot 40 miljoen

euro op het budget. Er nog eens 30 miljoen euro uit de strijd tegen de fiscale fraude bijlappen, was misschien een beetje overdreven, want dan wordt het compleet irrealistisch. Toen werd beslist om een vliegtuigtaks in te voeren. De groenen zijn vragende partij en de regering wil zich als ecologisch presenteren. Ik was er niet bij, maar zo zal het waarschijnlijk wel verlopen zijn. Vaak zijn de wandelgangen interessanter dan de plenaire vergadering.

Mijnheer de minister, hoe zal de 30 miljoen euro geraamde inkomsten uit de vliegtuigtaks gehaald worden? Welke zijn de voorwaarden en het kader? Welk bedrag komt erbij per vliegticket en voor welke bestemmingen? Zijn ook transferpassagiers aan de taks onderworpen? Zal dat geld gebruikt worden om de spoorinfrastructuur tussen België en de luchthavens in een straal van 500 kilometer te verbeteren, of gaat die opbrengst naar de algemene middelenbegroting?

15.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, Alexander De Croo kondigde in zijn regeringsverklaring een week geleden de invoering van de CO₂-vliegtaks of de inschepingtaks om zijn woord te gebruiken, voor kortereafstandsvluchten tot 500 kilometer aan. Voor de jaren 2022, 2023 en 2024 werd achtereenvolgens 30 miljoen en twee keer 40 miljoen in het vooruitzicht gesteld. Dat gaf aanleiding tot een mooie discussie, die alvast aantoonde dat eigenlijk niets duidelijk was inzake de nieuwe taks.

Hoe komt de regering tot de begrote opbrengst van 30 miljoen en twee keer 40 miljoen euro? Op basis van hoeveel vliegbewegingen werd dat berekend?

Zullen de zogenaamde overstappers naar een langeafstandsvlucht ook onderworpen worden aan de taks?

Welk bedrag zullen de passagiers die het vliegtuig nemen voor een kortereafstandsvlucht, uiteindelijk bijkomend moeten betalen?

Op basis van welk systeem wordt dat berekend? Welke criteria hebben ervoor gezorgd dat de kortereafstandsvluchten op 500 kilometer werden afgebakend?

Zal die norm van 500 kilometer ongewijzigd blijven?

Welk effect zal de invoering van de vliegtaks hebben op de CO₂-uitstoot? Met hoeveel zal die concreet dalen?

Tot slot, werd voorafgaandelijk aan het nemen van de beslissing tot de invoering van de vliegtaks overleg gepleegd met de luchtvaartsector? Zo ja, met welke actoren? Wat waren hun bevindingen?

15.04 Minister Georges Gilkinet: De instapbijdrage is een ongekennde en belangrijke politieke en budgettaire beslissing van het jongste budgettair conclaaf. Het is de eerste keer in België dat een dergelijk fiscaal beleid wordt gevoerd, conform het regeerakkoord. Het wordt tijd dat wij ons bij onze buurlanden, Nederland, Frankrijk, Duitsland, aansluiten door zo'n bijdrage op vliegtickets.

Zoals het geval is voor vele maatregelen waartoe in het begrotingsconclaaf besloten is, zal de regering nu toezien op de

15.03 Frank Troosters (VB): La discussion sur la déclaration gouvernementale a révélé de nombreuses incertitudes quant à la taxe d'embarquement annoncée pour les vols jusqu'à 500 kilomètres.

Comment a-t-on estimé les recettes à 30 millions d'euros pour 2022 et à 40 millions d'euros pour 2023 et 2024? Quels voyageurs seront soumis à cette taxe? Quel montant devront-ils payer? Comment ce montant est-il défini? La norme de 500 kilomètres est-elle maintenue? Quel effet cette taxe aura-t-elle sur les émissions de CO₂? Le secteur de l'aviation a-t-il été consulté à ce sujet?

15.04 Georges Gilkinet, ministre: La taxe d'embarquement constitue une décision politique et budgétaire sans précédent. C'est la première fois qu'une telle politique fiscale est menée. Il est temps que nos voisins s'inspirent de cette mesure.

uitvoering ervan. De minister van Financiën is daarmee belast, bijgestaan door al zijn collega's, dus ook door mijzelf als minister van Mobiliteit. Hij werkt daar nu aan.

Wat in het conclaaf is besloten, is eenvoudig. De verwachte opbrengst bedraagt 30 miljoen euro in 2022. In de komende weken zal worden verduidelijkt om welke vluchten het zal gaan en hoeveel op de tickets zal worden aangerekend. Daarover is nu nog niets beslist.

De desbetreffende wetgeving zal vervolgens in het Parlement worden ingediend. Daarna kan erover gedebatteerd en gestemd worden.

Het belangrijkste is dat er een stap in de goede richting gedaan is. De regering bevestigt in haar begroting de ambitie van haar akkoord van een jaar geleden om een duurzamere mobiliteit te ondersteunen, bijvoorbeeld door de 250 miljoen euro aan nieuwe investeringen in het spoor en de middelen die vrijgemaakt worden voor de ontwikkeling van nachttreinen in België.

Het is zeker niet genoeg, maar wij moeten toch ergens beginnen.

15.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik heb heel weinig antwoorden op heel veel vragen gekregen. We zijn niet veel wijzer geworden met uw antwoord. Ik concludeer dat het eigenlijk om een begrotingsmaatregel en geen milieumaatregel gaat. Ik heb daarstraks in het debat over nachttreinen gevraagd of u van de luchthaven een internationale hub zult maken. Als dat niet meegenomen wordt in het debat, dan zetten we geen stap vooruit om korteafstandsvluchten in te ruilen voor de trein. Er moet een alternatief zijn voor de reizigers, wil men dat ze de trein nemen. Wat er nu op tafel ligt, is een loutere begrotingsmaatregel en geen milieumaatregel. U hebt immers ook niet geantwoord op de vraag wat de beslissing zal betekenen voor de CO₂-uitstoot. U weet het allemaal nog niet. Het is nattevingerwerk.

15.06 Theo Francken (N-VA): Mijnheer de vicepremier, die werkwijze is natuurlijk echt niet ernstig. U kunt een privébedrijf waarin u via FPIM medeaandeelhouder bent en dat in volle crisis is, met name Brussels Airport, toch niet vertellen dat u nu nog aan het bekijken bent hoe u de taks zult invoeren, terwijl onze luchthaven in Zaventem de tweede grootste economische motor van ons land is, na de haven van Antwerpen? Ik pik dat niet. Ik ben Kamerlid voor Vlaams-Brabant en we hebben vorige zomer kamerbreed een resolutie goedgekeurd over onze luchtvaart van de toekomst, ook op ecologisch vlak. We hebben die resolutie allemaal goedgekeurd. Daarin stond niets over een taks. Integendeel, we hebben altijd gezegd dat er overleg zou zijn. De heer Troosters vraagt of er overleg was. Er was geen overleg. Niets. Zero.

U antwoordt helemaal niet op de gestelde vragen. U zegt maar iets. Er is geen overleg geweest. De luchtvaartsector viel uit de lucht. Brussels Airport, Brussels Airlines, de luchtvaartmaatschappijen wisten van niets. Wat een amateurisme! Is dat nu een manier van regeren? Behandelt u zo een privébedrijf dat zo'n grote economische motor is? De tienduizenden werknemers verdienen beter. Het is gewoon aberrant.

Après la décision prise au cours du conclave budgétaire, le ministre des Finances est à présent chargé de la mise en œuvre, assisté en cela par l'ensemble des collègues ministres compétents, dont moi-même. Dans les semaines à venir, il sera précisé de quels vols il s'agit et à combien cette taxe s'élèvera. Rien n'a encore été décidé à cet égard. Le principal est que nous ayons fait un pas dans la bonne direction. Le gouvernement confirme son soutien en faveur d'une mobilité plus durable, notamment eu égard aux 250 millions d'euros de nouveaux investissements ferroviaires et aux moyens dégagés pour la mise en place de trains de nuit en Belgique.

15.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il s'agit clairement d'approximations. La mesure est budgétaire et non environnementale.

15.06 Theo Francken (N-VA): Comment peut-on, en pleine crise, imposer une taxe à Brussels Airport, une entreprise privée dont on est coactionnaire par le biais de la SFPI? L'été dernier, nous avons adopté à l'unanimité une résolution sur l'aviation du futur. Il n'y était pas fait mention d'une taxe. Le ministre ne nous a donné aucune réponse précise. Le secteur n'a pas été consulté. Quel amateurisme! On ne peut pas dire qu'on fasse un pas dans la bonne direction, ce n'est rien d'autre qu'une simple augmentation d'impôt.

Le dossier de l'aéroport est un travail bâclé de bout en bout. L'Open Vld a obligé Marc Descheemaeker à quitter son

Ik heb interessante zaken gehoord van mevrouw Vindevoghel. Het is een begrotingsmaatregel, geen milieumaatregel. Dat is nu eens goed gezegd! Natuurlijk is het geen milieumaatregel, het is gewoon een platte belastingverhoging, waarbij toevallig nog maar eens alleen een Vlaamse luchthaven wordt getroffen.

U noemt het vervolgens een stap in de goede richting. Nee, het is helemaal geen stap in de goede richting. Denkt u nu echt dat iemand urenlang in de trein wil zitten als hij met het vliegtuig in een uur ter bestemming is? Denkt u dat echt voor elkaar te krijgen met een taks van een paar euro? De taks kan tot 80 euro gaan, maar denkt u dat nu echt? Wie maakt u hier iets wijs? Schrap die heffing, vergeet het maar. Ik heb een motie ingediend, die ik graag overhandig.

Overigens vind ik dat het dossier van de luchthaven echt mismeesterd wordt. U hebt Marc Descheemaeker buitengegoid, terwijl alle privéaandeelhouders wilden dat hij bleef. Hij was zeer bekwaam, maar van Open Vld moest hij weg. Er moest nog een rekening vereffend worden, omdat hij naar de N-VA was overgekomen. Nu is er al vijf maanden geen voorzitter meer.

Het skeyesakkoord, dat ook nog steeds hangende is, ziet er ook al niet goed uit, en dan nu dit... Zo gaat men niet om met de tweede grootste economische pool van het land. Dat is niet correct. Mijnheer Vandenbroucke en collega's, hier zouden op z'n minst de Vlaamse partijen iets over moeten durven te zeggen. Laten we even ernstig blijven.

15.07 Frank Troosters (VB): Ik ben verbijsterd over wat hier wordt opgevoerd. Het is echt hallucinant. Vorige week was al duidelijk dat de vliegtaks nattevingerwerk was. Op geen enkele vraag over concrete feiten, cijfers of modaliteiten kon een duidelijk antwoord worden geformuleerd. In feite kwam het erop neer dat er over een periode van 3 jaar 110 miljoen euro in de begroting werd ingeschreven. Voor wat en wie en hoe dat geld moest dienen, viel nog te bezien. De regering rekende zich al rijk.

Een week later kunt u nog altijd volstrekt niet vertellen wat u wilt doen, hoe dat zal gebeuren en hoe u aan die bedragen komt. Op werkelijk geen enkele vraag kunt u antwoorden. Het is overduidelijk dat de zaak niet grondig is doorgesproken in de regering en dat de vielen niet gelijkgestemd zijn. Sommige partijen willen ervan af. Liberalen als de heren De Croo en Bouchez hebben het over 5 à 6 euro, mevrouw De Sutter zegt 20 euro. Ook de grens van 500 kilometer kunt u niet bevestigen, want ook die zou blijkbaar onder druk staan. Uw voornemen is om gewoon iets te doen, maar wat, dat weet u nog niet.

Los van al die modaliteiten is het Vlaams Belang manifest tegen de nieuwe vliegtaks, die een pestbelasting is. Het is duidelijk dat die niet sturend zal zijn, er zijn geen alternatieven en we zijn ervan overtuigd dat er ook een juridisch probleem is. Bovendien is er de ongelijke behandeling, omdat de luchthaven van Charleroi wordt gespaard. Ten slotte wordt de luchtvaartsector ook nog eens een mes in de rug gestoken.

De hardwerkende burger, die al geconfronteerd wordt met hoge rekeningen en een torenhoge belastingdruk, en die keihard spaart om eens met het vliegtuig op vakantie te kunnen gaan, wordt eens te

poste, alors que tous les actionnaires souhaitaient qu'il y reste. L'accord chez skeyes ne se présente pas non plus sous les meilleurs auspices. Et à présent, on instaure en plus cette taxe! Est-ce vraiment la manière dont le gouvernement souhaite traiter le deuxième moteur économique de notre pays?

15.07 Frank Troosters (VB): Le gouvernement a gonflé les chiffres de ses recettes et une semaine plus tard, on ignore toujours à quelle sauce on sera taxé. Le ministre ne répond à aucune question. Le sujet n'a manifestement pas été l'objet de la moindre concertation au sein du gouvernement.

Pour le Vlaams Belang, la taxe sur les billets d'avion est en tout état de cause une mesure vexatoire. En l'absence d'alternatives de qualité, elle ne sera pas une mesure phare, elle pose un problème juridique et est source d'une inégalité de traitement puisque l'aéroport de Charleroi est épargné. Il s'agit d'une trahison vis-à-vis du secteur de l'aviation et d'une pression fiscale supplémentaire sur le citoyen qui travaille.

meer uitgeperst.

Overwegende dat feit, alsook de talloze onduidelijkheden – u weet totaal niet wat er zal gebeuren op het vlak van de organisatie, de vorm, de cijfers, de modaliteiten, de gevolgen voor CO₂ en u kunt op geen enkele vraag antwoorden – maakt dat ook ik namens mijn partij een motie zal indienen.

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 eerste motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Theo Francken en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heren Theo Francken en Frank Troosters

en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,

- gelet op de aankondiging van de regering tijdens de beleidsverklaring van vorige week om een zogenoemde inschepingstaks voor korte vliegvluchten tot 500 kilometer in te voeren;
 - gelet op het feit dat de regering tijdens voorgaande verklaring stelde dat de taks 30 miljoen euro in 2022 en vanaf 2023 zelfs 40 miljoen euro moet opleveren;
 - gelet op het feit dat de regering verklaarde dat de gebruiker van zo'n vlucht een bedrag van oorspronkelijk 5 tot 6 euro en uiteindelijk maximaal 20 euro zou moeten betalen;
 - overwegende dat ondertussen blijkt dat de actieradius van 500 kilometer louter zou gelden voor vluchten die vertrekken vanuit Zaventem en Deurne en bijvoorbeeld niet vanuit Charleroi;
 - overwegende dat hierdoor louter Vlaamse luchthavens worden "getroffen";
 - overwegende dat ondertussen blijkt dat de regering, zich ervan bewust dat de voorgestelde actieradius van 500 kilometer onvoldoende is om de voorziene 30 miljoen op te leveren, voornemens is om de actieradius op te trekken tot 750 kilometer;
 - overwegende dat ondertussen blijkt dat de door de regering vooropgestelde taks van 20 euro/gebruiker ruim onvoldoende is om de voorziene 30 miljoen op te leveren en dat de passagier dus een hoger bedrag zal moeten ophoesten;
 - overwegende dat de invoering van zo'n vliegtaks tot gevolg zal hebben dat passagiers als vertrekhaven naar het buitenland zullen uitwijken om de taks te vermijden;
 - overwegende dat de invoering van zo 'n taks dus een negatief gevolg zal hebben voor de grootste luchthaven van dit land;
 - overwegende dat het OESO-rapport van april 2021 stelde dat België de hoogste belastingdruk ter wereld heeft, namelijk 51,5%;
 - overwegende dat deze vliegtaks de ongelofelijk hoge belastendruk alleen zal doen toenemen;
- vraagt de regering
- af te zien van de invoering van de in de beleidsverklaring aangekondigde vliegtaks."

Une première motion de recommandation a été déposée par M. Theo Francken et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu les interpellations de MM. Theo Francken et Frank Troosters

et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité,

- vu l'annonce faite la semaine dernière par le gouvernement, dans sa déclaration, de l'instauration d'une "taxe d'embarquement" sur les vols court-courriers jusqu'à 500 kilomètres;
- eu égard au fait que le gouvernement a indiqué dans la déclaration précitée que cette taxe devrait rapporter 30 millions d'euros en 2022 et même 40 millions d'euros à partir de 2023;
- eu égard au fait que le gouvernement a précisé que les passagers de tels vols devraient payer initialement 5 à 6 euros et finalement un montant de 20 euros maximum;
- considérant qu'il apparaît à présent que le rayon de 500 kilomètres ne s'appliquerait qu'aux vols au départ de Zaventem et de Deurne et non au départ de Charleroi par exemple;
- considérant que cette limite signifie que seuls les aéroports flamands seront "touchés";
- considérant qu'il apparaît entre-temps que le gouvernement - conscient que le rayon proposé de 500 kilomètres ne suffira pas pour recueillir les 30 millions d'euros prévus - a l'intention de porter la limite à 750

kilomètres;

- considérant qu'il apparaît entre-temps que la taxe de 20 euros par passager proposée par le gouvernement est loin d'être suffisante pour recueillir les 30 millions d'euros prévus et que les passagers devront dès lors déboursier un montant supérieur;
 - considérant que l'instauration de cette taxe sur les billets d'avion aura pour conséquence que les passagers se rendront à l'étranger pour y prendre l'avion afin d'échapper à la taxe;
 - considérant que l'instauration de cette taxe aura dès lors des effets négatifs pour le plus grand aéroport du pays;
 - considérant que dans son rapport publié en avril 2021, l'OCDE constate que la Belgique est le pays où la pression fiscale est la plus forte au monde, c'est-à-dire 51,5 %;
 - considérant que cette taxe sur les billets d'avion ne fera qu'alourdir cette pression fiscale incroyablement élevée;
- recommande au gouvernement
- de renoncer à instaurer la taxe sur les billets d'avion annoncée dans la déclaration gouvernementale."

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

"De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heren Theo Francken en Frank Troosters

en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,

- overwegende de plannen van de regering tot het invoeren van een vliegtaks/inschepingstaks voor korte afstandsvluchten;
- overwegende de bestaande onzekerheid over de afstand waarbinnen korte afstandsvluchten worden gerekend;
- overwegende de onzekerheid over de meerprijs (vliegtaks/inschepingstaks) die de passagiers zullen moeten betalen voor korte afstandsvluchten;
- overwegende de onduidelijkheid over de te verwachten opbrengsten voor de Staat door het invoeren van een vliegtaks/inschepingstaks;
- overwegende de onduidelijkheid van de impact op de luchtvaartsector van het invoeren van een vliegtaks/inschepingstaks;
- overwegende het feit dat de regeringsplannen inzake de vliegtaks/inschepingstaks de luchthaven van Zaventem concurrentieel benadelen tegenover de luchthaven van Charleroi;
- overwegende de moeilijke economische omstandigheden waarin de luchtvaartsector momenteel verkeert; vraagt de regering
- de plannen tot het invoeren van een vliegtaks af te voeren en op andere wijzen de promotie van het spoor ter harte te nemen."

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

"La Chambre,

ayant entendu les interpellations de MM. Theo Francken et Frank Troosters

et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité,

- considérant les projets du gouvernement visant à instaurer une taxe sur les billets d'avion/taxe d'embarquement pour les vols court-courriers;
- considérant l'incertitude qui existe quant au périmètre dans lequel sera calculée la distance des vols court-courriers;
- considérant l'incertitude quant au supplément de prix (taxe sur les billets d'avion/taxe d'embarquement) que les passagers devront payer pour les vols court-courriers;
- considérant l'incertitude quant au montant des recettes que rapportera à l'État l'instauration d'une taxe sur les billets d'avion/taxe d'embarquement;
- considérant le manque de clarté quant à l'incidence de l'instauration d'une taxe sur les billets d'avion/taxe d'embarquement sur le secteur aérien;
- eu égard au fait que le projet du gouvernement d'instaurer une taxe sur les billets d'avion/taxe d'embarquement affaiblit la position concurrentielle de l'aéroport de Zaventem par rapport à l'aéroport de Charleroi;
- considérant la situation économique difficile dans laquelle le secteur de l'aviation se trouve actuellement; demande au gouvernement
- d'abandonner le projet d'instauration d'une taxe sur les billets d'avion et de s'atteler à promouvoir le rail d'autres manières."

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.

16 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De samenstelling van het personeelskader bij Securail" (55020617C)

16 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La composition du cadre du personnel de Securail" (55020617C)

16.01 Frank Troosters (VB): *Mijnheer de voorzitter, het is een vraag die ik in principe ook schriftelijk stel. Ze bevat immers heel veel cijfers. Ik heb ze echter schriftelijk gesteld. Ik krijg een onvolledig antwoord, dat verwijst naar een ander antwoord. Wanneer ik dan het andere antwoord opzoek, wordt daarin ook niet op de originele vraag geantwoord.*

Ik ben dus bijna verplicht ze mondeling te stellen. Voor mij mag het antwoord best langs schriftelijke weg worden bezorgd en hoeft u zich vandaag niet te verdiepen in al die cijfers. Ik laat dat open.

Ik verwijs voor het overige naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Ik ontving uw antwoord op mijn schriftelijke vraag met als kenmerk 0529 in goede orde. U verwijst voor uw antwoord naar het antwoord dat ik op mijn schriftelijke vraag met als kenmerk 0580 zou ontvangen. Intussen heb ik dit antwoord ook ontvangen, doch enkele door mij gestelde vragen in verband met de personeelssamenstelling binnen de veiligheidsdienst van de NMBS bleven onbeantwoord. Daarom nu langs deze weg:

Graag een overzicht van het Securail-personeelsbestand op 31/12/2019, 31/12/2020 en op 31/06/2021, onderverdeeld per district en per taalgroep.

Graag ook een overzicht van de evolutie inzake absentismecijfers binnen het Securail-personeelsbestand (2019, 2020 en 2021 tot op heden), onderverdeeld per district en per taalgroep.

Graag ook een overzicht van de personeelskaders die momenteel voorzien zijn voor Securail, onderverdeeld per district en per taalgroep.

16.02 Minister Georges Gilkinet: *Mijnheer de voorzitter, mijnheer Troosters, het klopt wat u zegt. Ik bezorgde u inderdaad geen cijfers over het personeel van de NMBS per district maar wel globale cijfers per jaar.*

Ik stel vast dat u mij heel wat schriftelijke of mondelinge vragen stelt inzake cijfers over het personeel van de NMBS per district, per taalrol, per station, per rang of een combinatie daarvan.

De NMBS is, enerzijds, een federaal autonoom overheidsbedrijf dat haar treinen laat rijden van de ene kant van het land naar de andere kant. Dat is ook goed. Ik herinner, anderzijds, aan het Reglement dat stelt dat vragen die uitsluitend strekken tot het verkrijgen van statistische gegevens eigenlijk niet ontvankelijk zijn.

16.01 Frank Troosters (VB): *Le ministre peut-il fournir un relevé de l'effectif de Securail au 31 décembre 2019, au 31 décembre 2020 et au 30 juin 2021? Comment le taux d'absentéisme a-t-il évolué au cours de cette période? Puis-je obtenir un relevé des cadres du personnel de Securail, avec leur répartition par district et par groupe linguistique?*

16.02 Georges Gilkinet, ministre: *M. Troosters me demande souvent les chiffres du personnel de la SNCB, avec une répartition par district, par rôle linguistique, par gare ou par rang. Or, la SNCB est une entreprise fédérale publique autonome, qui fait rouler ses trains dans tout le pays. De plus, le règlement de la Chambre précise que les questions visant exclusivement à obtenir des données statistiques ne sont pas recevables. Les relevés détaillés demandés par M. Troosters sont*

Veel van de gedetailleerde overzichten die u vraagt, zijn enkel bedoeld voor intern gebruik bij de NMBS.

destinés à un usage interne.

16.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, wij zijn de discussie van de vorige sessie en van daarstraks met de heer Roggeman aan het overdoen, namelijk over het niet willen antwoorden op vragen en het niet willen bezorgen van cijfers over de NMBS.

16.03 Frank Troosters (VB): Toute administration du personnel moderne devrait pouvoir exporter facilement ces données de son système. La ministre Verlinden a d'ailleurs pu me transmettre très rapidement les données relatives au personnel cadre de la Police des chemins de fer. Ce n'est visiblement pas le cas de la SNCB.

Ten eerste, ik hoof inzake uw opmerking over het Reglement niet te herhalen wat de heer Roggeman daarstraks al heeft aangegeven. Ik treed hem daarin volledig bij.

Ten tweede, Ik begrijp het probleem zelfs niet. De gegevens die ik vraag, zijn volgens mij gegevens die gewoon bij iedere min of meer performante administratie of personeelsadministratie vrij vlot uit het systeem moeten kunnen worden gehaald met de ICT-mogelijkheden die er vandaag in een moderne administratie zijn.

Hoeveel keer heb ik nu al gevraagd naar de voorziene personeelskaders? Wanneer ik vraag naar die kaders bij de spoorwepolitie, krijg ik de gegevens binnen de kortste keren mooi bezorgd door mevrouw Verlinden. Bij de NMBS blijkt dat echter niet te lukken. Het enige wat u doet, is gewoon erop wijzen dat u ze niet geeft. Daarmee is de discussie gesloten.

Ik kijk nu naar de andere leden. Misschien moeten wij achteraf in de commissie bij de regeling der werkzaamheden eens spreken over de manier waarop wij met dergelijke zaken omgaan.

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

17 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een realistische stiptheidsdoelstelling voor de NMBS" (55020631C)

17 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des objectifs de ponctualité réalistes pour la SNCB" (55020631C)

17.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, we kregen begin dit jaar zeer optimistische berichten te lezen van de NMBS over de stiptheid van de treinen in het jaar 2020. Er waren veel minder passagiers en dat had blijkbaar positieve gevolgen voor de stiptheid. Er werden stiptheidsrecords gebroken. Het waren de beste cijfers in 30 jaar, zo konden we lezen.

17.01 Tomas Roggeman (N-VA): Les informations relatives aux bons résultats de la SNCB en matière de ponctualité ne concordent souvent pas avec la réalité. La méthode de calcul peut biaiser les résultats. Le Parlement a, dès lors, adopté une proposition de résolution prônant un calcul différent et plus réaliste.

Die optimistische berichten staan nog altijd wat in contrast met de realiteit, want we weten allemaal dat daar een zekere cosmetica mee gepaard gaat. Zo is er sprake van stiptheid wanneer de vertraging niet meer dan 6 minuten bedraagt. Daarnaast tellen vertragingen in tussenstations niet mee, men kijkt enkel naar het eindstation. Ook afgeschafte treinen worden gemakshalve niet meegerekend in de stiptheidscijfers. Daardoor ontstaat er een vertekend beeld van de statistische cijfers ten opzichte van de ervaring door de reizigers.

Comment le ministre compte-t-il procéder en la matière? Pourrait-il souscrire à une norme européenne en matière de ponctualité?

Het is een oud zeer, dat in het verleden al aangekaart is geweest in deze commissie. Ik verwijs met name naar resolutie 54K1984/001, uit de vorige legislatuur van mijn collega-voorganger Inez De Coninck. Die resolutie bepleitte een andere en realistische stiptheidsdoelstelling en werd met een zeer brede meerderheid in de plenaire vergadering

aangenomen, met specifiek ook de vraag naar het beheerscontract.

Daarom, mijnheer de minister, had ik graag nog eens bij u afgetoetst of u het ermee eens bent dat de huidige stiptheidsdoelstellingen en -cijfers niet meer voldoen aan de hedendaagse realiteit. Ten tweede, welke wijzigingen inzake de stiptheidsdoelstellingen zal u inschrijven in het aankomende beheerscontract? Ten slotte, bent u er voorstander van om ook te streven naar een Europese stiptheidsnorm en om die supranationaal te coördineren? U wil betere Europese treinverbindingen, dus lijkt het me logisch dat we die ambitie ook in dat soort normen doortrekken en eenvormige duidelijkheid geven aan de internationale reizigers.

17.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, stiptheid is inderdaad een van de belangrijke factoren van een aantrekkelijk spoorvervoer.

De onderhandelingen voor het nieuwe beheerscontract tussen de federale staat, de NMBS en Infrabel zijn volop bezig. Voor de verschillende prestatiedomeinen, zoals beschreven in de specificatie voor opdrachten van openbare dienst, zullen doelstellingen geformuleerd worden. De discussie over de manier waarop de stiptheid wordt berekend, is momenteel aan de gang.

Het aspect stiptheid van het treinverkeer neemt een belangrijke plaats in bij zowel de NMBS als Infrabel. Er wordt een kritische performantie-indicator stiptheid voorzien die zal worden aangescherpt ten opzichte van de huidige doelstelling. Het kan aangewezen zijn om de bestaande definitie te behouden, met name de marge van 5 minuten en 59 seconden. Dat laat toe om de bestaande data te benutten, zowel voor het vastleggen van de concrete doelstellingen als voor het opvolgen en analyseren van de toekomstige stiptheidscijfers.

Op Europees niveau is Infrabel betrokken bij de Europese werkgroep PRIME, Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe. Die onderzoekt de definities, de toepasbaarheid en de mogelijkheden van een uniforme stiptheidsmeting binnen 15 Europese landen. De vergelijkbaarheid van de stiptheidscijfers tussen de verschillende landen is echter niet evident. Door bijvoorbeeld verschillen op het vlak van structuur, vervoerssysteem en afstanden kan de stiptheid van de verschillende netten nooit één op één met elkaar worden vergeleken.

Daarnaast brengt de omschakeling naar een uniform systeem het nodige extra werk mee voor de infrastructuurbeheerders. Er zou dus ook in een overgangperiode moeten worden voorzien waarin de beide systemen moeten worden aangeleverd en waarin het moeilijk is om de evolutie op langere termijn op te volgen.

Voor dit jaar heeft de NMBS een interne doelstelling van 92 % stiptheid vooropgesteld. Deze doelstelling is coherent met de huidige situatie en ligt ook ver boven de vooropgestelde doelstellingen van het jaar 2012, waaraan u refereert. Deze doelstelling is weliswaar tijdelijk, want ze wordt deels in de hand gewerkt door een licht aangepast transportplan.

17.02 **Georges Gilkinet**, ministre: En ce qui concerne le transport ferroviaire, la ponctualité constitue un facteur important pour attirer les voyageurs. Les négociations du nouveau contrat de gestion sont en cours et des objectifs seront fixés pour les différents domaines de prestations. Les discussions concernant la méthode de calcul de la ponctualité sont en cours.

Un KPI Ponctualité sera mis au point au regard de l'objectif actuel. Il peut être recommandé de conserver la marge actuelle de 5 minutes et 59 secondes, afin de pouvoir utiliser les données existantes.

Au niveau européen, Infrabel participe au groupe de travail européen Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME), qui se penche sur les définitions, l'applicabilité et les possibilités d'une mesure de ponctualité uniforme dans quinze pays européens. Quoi qu'il en soit, les comparaisons entre les pays ne sont jamais évidentes.

Par ailleurs, le passage à un système uniforme impliquera un surcroît de travail pour les gestionnaires de l'infrastructure. Il faudra donc prévoir une période de transition, au cours de laquelle il sera difficile de suivre l'évolution à plus long terme.

Pour 2021, la SNCB dispose d'un objectif interne de ponctualité de 92 %, qui correspond à la situation

actuelle et est largement supérieur aux objectifs de 2012. Cet objectif est néanmoins temporaire.

17.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord.

De huidige manier van stiptheidsmeting is volgens mij verouderd. De nieuwe beheerscontracten zijn een opportuniteit om die te moderniseren. Ik heb uit uw antwoord begrepen dat die discussie momenteel aan de gang is, maar dat ook het mogelijke behoud van het huidige systeem op tafel ligt. Ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om een lans te breken voor een wijziging. Het is belangrijk dat wij de reizigers zekerheid bieden. De betrouwbaarheid van het netwerk is nog altijd een van de meest cruciale aspecten van de dienstverlening op het spoor. Een aspect daarvan is duidelijkheid over de stiptheid en houvast en zekerheid over de vertrektijden van de treinen.

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

18 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mogelijke heropening van spoorlijnen" (55020629C)

18 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'éventuelle réouverture de lignes ferroviaires" (55020629C)

18.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb een vraag over een Luxemburgse spoorlijn, die voor een keer niet van collega Arens komt. Wij mogen ook eens over de haag loeren, nietwaar?

Ik heb in de Franstalige pers – die volg ik ook graag – gelezen dat u op vraag van enkele Luxemburgse collega's de NMBS en Infrabel hebt verzocht om een studie uit te voeren naar de mogelijke heropening van lijn 163 tussen Bastogne en Libramont. Die lijn is al ettelijke jaren gesloten, aangezien zij niet meer voldeed aan de geldende veiligheidsnormen.

Het is een interessante beleidsdaad dat u, op vraag van enkele lokale besturen en Parlementsleden, het initiatief neemt tot de heropening van een spoorlijn. Aangezien daar misschien een precedentwaarde in schuilt, stel ik u graag enkele vragen.

Zijn er nog spoorlijnen die u overweegt te heropenen, waarvoor dergelijke studies lopen en die niet steunen op bijvoorbeeld de regionale vervoersprioriteiten?

Wat is uw visie op het aanbieden van alternatieve vervoersmodi voor verlieslatende spoorlijnen?

Onder welke omstandigheden laat u dergelijke heropeningen van spoorlijnen onderzoeken? Is dat een vraag die ook van de commissieleden kan komen?

18.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Roggeman, na een specifieke aanvraag kan de infrastructuurbeheerder de technische aspecten met betrekking tot de eventuele heropening van een

17.03 Tomas Roggeman (N-VA): La méthode actuelle de calcul de la ponctualité est désuète et les nouveaux contrats de gestion doivent permettre de la moderniser.

18.01 Tomas Roggeman (N-VA): Selon la presse, le ministre aurait demandé à la SNCB et à Infrabel d'examiner la possible réouverture de la ligne 163 reliant Bastogne et Libramont.

Envisage-t-il la réouverture d'autres lignes ferroviaires, indépendamment des priorités régionales en matière de transport, par exemple? Que pense-t-il de modes de transport de substitution pour les lignes ferroviaires déficitaires? Quelles sont les circonstances dans lesquelles le ministre demande d'étudier ces possibles réouvertures?

18.02 Georges Gilkinet, ministre: Sur la base d'une demande spécifique, le gestionnaire de

spoorlijn documenteren. Dat is bijvoorbeeld het geval voor lijn 163, waarnaar u verwijst, voor lijn 154 en voor lijn 18. De analyses worden uitgevoerd in het kader van mijn ambitie om het spoor aantrekkelijker te maken voor zowel het goederen- als het personenvervoer.

De financiële middelen moeten echter bij voorrang daar worden toegewezen waar zij het gunstigste effect hebben. Bovendien houdt de uitbreiding van het netwerk niet specifiek de heropening van lijnen in. Projecten zoals de bypass in Mechelen, het derde en vierde spoor op lijn 50A tussen Gent en Brugge of de modernisering van de bundels in Zeebrugge zijn evenzeer voorbeelden van spoorontwikkelingen die bijdragen tot de versterking van het netwerk en daarmee de aantrekkelijkheid van het spoor vergroten. Er zijn nog veel andere voorbeelden, zoals de link tussen Gent en Terneuzen, die belangrijk is voor de heer Vandenbroucke, en andere toekomstgerichte projecten.

l'infrastructure peut documenter les aspects techniques afférents à l'éventuelle réouverture d'une ligne ferroviaire. C'est le cas, par exemple, pour les lignes 163, 154 et 18. Ces analyses s'inscrivent dans le cadre de mon objectif visant à rendre le chemin de fer plus attrayant, tant pour le transport de marchandises que de personnes. Il va de soi que les moyens financiers doivent être prioritairement affectés aux endroits où ils produiront les effets les plus bénéfiques. De plus, une extension du réseau peut passer par la réalisation d'autres projets, tels que le Bypass à Malines, les troisième et quatrième voies sur la ligne 50A entre Gand et Bruges, le chaînon manquant entre Gand et Terneuzen ou encore la modernisation des faisceaux de formation à Zeebrugge.

Le **président**: Comme Dinant-Givet, par exemple.

18.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, de collega's pikken in op uw opsomming, maar in uw opsomming gaat het bijna uitsluitend over spoorprojecten die een bestuurlijke voorgeschiedenis kennen. Het gaat bijvoorbeeld om projecten die door een van de gewestelijke overheden aan de federale overheid zijn bezorgd, over het regionale verlanglijstje met de regionale spoorprioriteiten. In het besproken dossier van lijn 163 is dat echter niet het geval.

Het valt me op dat er voor dit soort van vragen weinig structuur, weinig lijn in zit. Blijkbaar kan er ad hoc bekeken worden of eventueel aanvullende spoorprojecten worden ontwikkeld. Een objectieve basis is daarin voor een groot deel afwezig. Het lijkt wel alsof een onderzoeksfase ingezet wordt als een bepaalde vragende regio maar hard genoeg op tafel klopt. Ik mis een langetermijnplanning, er zit weinig lijn in. Dat gaat overigens ook op voor de uitingen van de heer Gilson over de eventuele sluiting van spoorlijnen. Die uitspraken zitten in dezelfde lijn: er is heel weinig houvast, weinig langetermijnplanning. Het investeringsbeleid voor een dergelijk belangrijk beleidsdomein mag naar mijn mening wel wat sterker gefundeerd zijn.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De participatie van de CRB en de NAR bij de opmaak van de beheerscontracten" (55020635C)

19 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La participation du CCE et du CNT à l'élaboration des contrats de gestion" (55020635C)

19.01 Tomas Roggeman (N-VA): Op 29 juni 2021 publiceerden de CRB en de NAR hun adviezen over de opmaak van de langverwachte nieuwe beheerscontracten met de NMBS en Infrabel.

18.03 Tomas Roggeman (N-VA): Le ministre énumère presque exclusivement des projets ferroviaires ayant des antécédents administratifs. Ce n'est pas le cas du dossier de la ligne 163. Il est apparemment possible d'examiner au cas par cas le déploiement de projets ferroviaires complémentaires, sans base objective. Cela devrait pouvoir se faire de manière plus structurée!

19.01 Tomas Roggeman (N-VA): Le 29 juin 2021, le Conseil Central de l'Économie (CCE) et le Conseil

In deze interessante en nuttige adviezen stellen ze eveneens voor om hen blijvend te betrekken, ook na het geven van deze adviezen, bij de opmaak, de concrete uitvoering en de opvolging van beide beheerscontracten.

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

1) Hoe evalueert u de uitgebrachte adviezen van de CRB en de NAR (29/06/2021) over de aankomende beheerscontracten met de NMBS en Infrabel?

2) Zal u de CRB en/of de NAR betrekken bij de opmaak, uitvoering en/of opvolging van de nieuwe beheerscontracten met Infrabel en de NMBS? Op welke manier zal dit gebeuren? Welke rol zullen zij opnemen?

3) Welke andere instanties zullen verder betrokken worden bij de opmaak, uitvoering en/of opvolging van de nieuwe beheerscontracten met Infrabel en de NMBS? Graag een overzicht.

19.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, contacten en overleg met het middenveld zijn voor mij heel belangrijk. Er is al veel contact geweest tussen mijn medewerkers en ikzelf enerzijds, en de CRB en de NAR anderzijds.

In mei besprak het kabinet bijvoorbeeld het proces voor het opstellen van de beheerscontracten en de specificaties. Ikzelf ontving de CRB en de NAR op 30 juni. Zij presenteerden hun gezamenlijk advies over de toekomstige contracten. Daarna volgde een uitwisseling over het advies in kwestie. Hun advies is heel interessant en sluit sterk aan bij mijn doelstellingen, met name de dringende noodzaak om nieuwe contracten op te stellen, een strategische visie voor het spoor, alsook de duur van het meerjarige investeringsplan.

Belangrijke punten werden aangesneden, zoals het tariefbeleid, de rol van de NMBS in een geïntegreerd multimodaal mobiliteitssysteem en het onderhoud van de infrastructuur.

Naar aanleiding van de publicatie van de specificaties werd tussen mei en juni 2021 een brede raadpleging gehouden. Meer dan 45 institutionele en sociaal-economische actoren, passagiersverenigingen, gezinnen, jongeren, senioren en milieuactivisten deelden hun aandachtspunten en suggesties met ons. Het doel is een solide beheerscontract op te stellen dat beantwoordt aan de verwachtingen van het maatschappelijk middenveld. Dat zijn belangrijke belanghebbenden die ook in de toekomst zullen worden geraadpleegd, bovenop de verplichte contacten waarin is voorzien.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

National du Travail (CNT) ont publié leurs avis sur les nouveaux contrats de gestion avec la SNCB et Infrabel.

Comment le ministre évalue-t-il ces avis? Va-t-il associer le CCE et/ou le CNT à la suite du processus? Quelles autres instances joueront également un rôle?

19.02 **Georges Gilkinet**, ministre: De nombreux contacts ont eu lieu entre le CCE et le CNT. En mai, mon cabinet a discuté de l'établissement des contrats de gestion et des spécifications. Le 30 juin, le CCE et le CNT m'ont soumis leur avis commun sur les futurs contrats avant que nous ayons un échange de vues à ce sujet. Leur avis est très proche de mon objectif d'établir d'urgence de nouveaux contrats, une vision stratégique pour le rail et la durée du plan d'investissement pluriannuel. La discussion a porté sur la politique tarifaire, sur le rôle de la SNCB dans un système de mobilité multimodal intégré et sur l'entretien de l'infrastructure. Entre mai et juin 2021 s'est tenue une vaste consultation au cours de laquelle plus de 45 acteurs institutionnels et socioéconomiques, des associations de passagers, des ménages, des jeunes, des personnes âgées et des militants écologistes ont pu faire part de leurs points d'attention et de leurs suggestions. Nous visons ainsi un contrat de gestion solide qui répond aux attentes de la société civile.

20 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De schooltarieven van de NMBS voor jongeren die alternerend leren" (55020636C)

20 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tarifs scolaires de la SNCB pour les jeunes qui suivent une formation en alternance" (55020636C)

20.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, schoolgaande jongeren kunnen bij de NMBS genieten van voordelige formules voor verplaatsingen tussen de woonplaats en de school, maar dat systeem is vooral gericht op de klassieke onderwijsvormen. Daarnaast bestaan ook vormen van alternerend leren, waarbij jongeren de school afwisselen met werkervaringen die zij op de werkvloer opdoen. Daarvoor moeten zij zich niet alleen naar de school begeven maar ook naar de werkvloer in kwestie.

20.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Les enfants scolarisés peuvent profiter de formules avantageuses de la SNCB pour se déplacer entre leur domicile et leur école, mais cette offre s'adresse surtout aux formes d'enseignement classiques.

Daar knelt het schoentje, daar de NMBS tot op vandaag geen aangepaste formules voor schooltarieven heeft die daaraan voldoen. Men kan immers slechts naar één vaste bestemming reizen. Daar zit dus een hiaat in de tarifiering van de NMBS. Mijnheer de minister, wilt u zo'n formule invoeren?

Le ministre introduira-t-il également une formule comparable pour l'apprentissage en alternance?

20.02 **Minister Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Roggeman, het advies van de CRB en de NAR raadt inderdaad aan dat jongeren die alternerend leren en werken, ongeacht hun opleidingsinstelling, van de schooltarieven van de NMBS moeten kunnen genieten voor hun woon-schoolverplaatsingen.

20.02 **Georges Gilkinet**, ministre: L'avis du CCE et du CNT recommande que les jeunes qui suivent un apprentissage en alternance tout en travaillant puissent, quel que soit leur établissement de formation, profiter des tarifs scolaires de la SNCB pour leurs déplacements domicile-école. Ces jeunes peuvent toutefois déjà profiter de l'abonnement étudiant et de Student Multi. Outre les établissements connus d'apprentissage en alternance (IFAPME, Espace Formation PME et Centrum voor Volwassenenonderwijs, Syntra Vlaanderen), l'Institut für Aus- und Weiterbildung im Mittelstand est désormais aussi reconnu par la SNCB.

Op dit moment bestaat geen specifieke voordeelformule voor deze jongeren, omdat zij kunnen gebruikmaken van de twee huidige voordeelformules voor studenten. Zowel voor hun verplaatsingen naar school als voor hun verplaatsingen naar hun professionele opleiding kunnen zij gebruikmaken van het studentenabonnement en de Student Multi.

Naast de gekende instellingen voor alternerend leren, IFAPME, Espace Formation PME en Centrum voor Volwassenenonderwijs, Syntra Vlaanderen werd op 1 september 2021 ook het Institut für Aus- und Weiterbildung im Mittelstand erkend door de NMBS.

Uw andere vragen gaan over het beheerscontract waarover nu wordt onderhandeld. Het is dan ook voorbarig om daarover nu te communiceren.

20.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik had gehoopt van u onmiddellijk een ja te horen: "Ja, we komen de schoolgaande jeugd tegemoet met een aangepast tarief." U blijft terughoudend en verwijst naar de lopende gesprekken rond het beheerscontract. We zullen zien wat die opleveren, maar in elk geval hoop ik dat er een aangepaste formule komt voor scholieren in een systeem van alternerend leren.

Net zoals de NMBS haar tariefformules moet herzien door het toegenomen thuiswerk, moeten we ook hier de blik verruimen. Zo kunnen we hopelijk ook de schoolgaande jeugd overtuigen om blijvend voor de trein te kiezen.

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

21 Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne Charleroi-Maubeuge" (55020654C)

21 Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De lijn Charleroi-Maubeuge" (55020654C)

21.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, depuis décembre 2018, la SNCB a développé une nouvelle offre de liaison ferroviaire entre Charleroi et Maubeuge avec comme destination finale Paris. Cette offre est une réponse très insuffisante à la suspension du Thalys wallon depuis le 1^{er} avril 2015.

Cette ligne manque d'une véritable politique de promotion de la SNCB digne de ce nom. Ce manque de mise en valeur est d'autant plus regrettable qu'une évaluation de la ligne était prévue après deux ans de fonctionnement, soit fin 2020. L'analyse a été lancée en décembre dernier au sein de la SNCB.

Mon collègue, Julien Matagne, a interpellé le ministre Henry plusieurs fois à ce sujet. Votre homologue wallon a déclaré que la ligne mobilisait des effectifs nombreux et représentait un coût d'exploitation important pour peu de succès. Il a ajouté qu'il défendrait néanmoins le dossier auprès de vous, ce qui me semble logique de la part d'un ministre Ecolo. Nous avons maintenant deux ministres Ecolo, ce qui est extraordinaire. Cela doit nous réussir!

Monsieur le ministre, la SNCB vous a-t-elle communiqué les résultats de son étude sur le potentiel de la ligne? À défaut, avez-vous demandé de pouvoir en disposer? Avez-vous pu prendre connaissance du bilan du processus d'évaluation mené par la SNCB en décembre 2020?

Lors de la mise en place de cette ligne, la volonté de la SNCB était que ces trains deviennent des trains directs de et vers Paris en 2020-2021. Cette volonté est-elle maintenue? Avez-vous insisté auprès de la SNCB pour que cette ligne soit mise en valeur et fasse l'objet d'une véritable campagne de promotion? Le ministre Henry s'est-il entretenu avec vous à ce sujet? Si oui, quelles ont été les décisions prises suite à cet entretien?

21.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, monsieur Arens, je parle avec mon excellent collègue, Philippe Henry, comme vous parlez avec votre excellent collègue, Julien Matagne. Cela dit, j'apprécie que vous posiez également des questions sur d'autres arrondissements électoraux que le vôtre.

Vous connaissez notre ambition en matière de rail et de connexions ferroviaires. C'est une ambition qui dépasse les frontières de notre pays, avec une attention portée aux liaisons transfrontalières comme l'axe Bruxelles-Luxembourg dont nous venons de parler.

Une nouvelle structure tarifaire internationale a été introduite le 1^{er} février 2021 pour rendre l'offre transfrontalière plus lisible, plus cohérente et plus attractive, avec pour conséquence une baisse de prix pour la majorité des clients. Un nouveau tarif attractif a aussi été introduit pour les seniors. Il s'agit ici d'une décision qui a été prise avant mon entrée en fonction, mais que je salue évidemment.

J'ai été interpellé à de nombreuses reprises à propos de la ligne 130

21.01 Josy Arens (cdH): Sinds december 2018 voorziet de NMBS in een treinverbinding tussen Charleroi en Maubeuge richting Parijs, maar dat alternatief voor de Waalse Thalysverbinding, die in 2015 opgedoekt werd, is niet toereikend. De NMBS heeft niet veel reclame gemaakt voor die lijn. De Waalse minister heeft verklaard dat de lijn veel geld kost en maar weinig succes heeft.

Heeft de NMBS u haar potentieelstudie voor de lijn bezorgd? Wat moet men onthouden uit de evaluatie? Is het nog altijd de bedoeling dat die lijn een rechtstreekse verbinding met Parijs wordt? Hebt u de NMBS gevraagd om een reclamecampagne op touw te zetten? Welke beslissingen werden er genomen in samenspraak met de Waalse minister Henry?

21.02 Minister Georges Gilkinet: Onze ambitie voor de treinverbindingen overstijgt de landsgrenzen, en we hebben oog voor de grensoverschrijdende verbindingen.

Op 1 februari 2021 is er een internationale tariefstructuur van kracht geworden om het grensoverschrijdende aanbod leesbaarder en goedkoper te maken. Er werd een aantrekkelijk nieuw seniorentarief ingevoerd.

De NMBS heeft de balans opgemaakt na twee jaar exploitatie. Lijn 130 Namen – Charleroi-Zuid – Maubeuge ondervond heel wat

Namur-Charleroi-Sud-Maubeuge, en particulier au sujet de la ligne 130A entre Charleroi-Sud et Maubeuge, y compris par mon collègue régional. C'est un réel sujet de préoccupation.

Comme prévu, la SNCB a dressé le bilan de cette ligne après deux ans d'exploitation. Cette analyse a porté sur les taux de fréquentation, les aspects opérationnels et les résultats financiers.

En termes d'exploitation, la SNCB m'informe que cette ligne Namur-Charleroi-Sud-Maubeuge a dû faire face à de nombreuses difficultés. L'année 2019 a été marquée par plusieurs suppressions liées à des facteurs externes à la SNCB, notamment par plusieurs chantiers d'infrastructures et par les grèves en France du 5 décembre 2019 au 12 janvier 2020.

Depuis mars 2020, les relations ont été fortement marquées par la crise sanitaire. La SNCB a d'ailleurs été contrainte d'interrompre la ligne entre le 18 mars et le 3 juillet 2020, en tout cas jusque Maubeuge. Dans ces circonstances, la SNCB m'informe que l'offre est financièrement déficitaire, ce qui est assez logique vu les conditions atypiques et difficiles

Malgré les difficultés rencontrées, la ligne a été mise en avant dès son lancement en décembre 2018. En août 2019, une campagne digitale dédiée, ciblant la région de Charleroi, a été lancée. Depuis le lancement de l'offre, la SNCB a amélioré la visibilité de celle-ci dans l'outil de recherche d'itinéraires en ligne. Néanmoins, dans le contexte de la crise covid, la SNCB s'est vue contrainte d'annuler la campagne de promotion prévue en 2020, ce qui était cohérent puisque la destination finale n'était pas atteignable.

En parallèle de l'évaluation, la SNCB a mené une étude de potentiel afin d'explorer plusieurs alternatives à l'offre actuelle. L'évaluation après deux ans d'exploitation et l'étude de potentiel doivent à présent être évoquées avec les partenaires français avant d'être présentées aux organes de gestion de la SNCB.

Par ailleurs, je réalise à quel point cette ligne est importante pour les habitants de la région de la Haute-Sambre afin d'offrir une alternative crédible à la voiture individuelle et vu les difficultés de circulation dans la région.

Les problèmes que connaît cette ligne sont la conséquence, d'une part, d'un manque de moyens affectés par le passé pour cette ligne et d'autre part, d'un manque de vision dans les travaux de renouvellement effectués avant mon entrée en fonction.

Les conséquences de ces choix passés pour l'infrastructure ferroviaire et leur impact sur les usagers du train dans cette région me désolent, d'autant que vous connaissez ma volonté d'offrir un réseau performant à nos concitoyens. Aussi, portant une attention particulière à l'état de cette ligne 130A et aux investissements nécessaires à sa restauration, j'ai demandé à Infrabel de préparer une mise à jour du dossier relatif à l'avancement des travaux, à la continuité de l'exploitation et aux besoins budgétaires nécessaires à sa remise en état de fonctionnement optimal. Il s'agit d'identifier les endroits où réaliser des investissements qui seraient directement productifs pour améliorer la vitesse commerciale ou la fiabilité de la ligne.

moeilijkheden door factoren die losstaan van de NMBS: infrastructuurwerken en stakingen in Frankrijk, maar ook de gezondheidscrisis waardoor de lijn tot Maubeuge van 18 maart tot 3 juli 2020 onderbroken werd. Het aanbod is dan ook verlieslatend – dat ligt voor de hand.

In augustus 2019 werd er een onlinecampagne die gericht was op de regio rond Charleroi gelanceerd. De NMBS heeft de zichtbaarheid van het aanbod online verbeterd, maar de voor 2020 geplande promocampagne moest als gevolg van de coronacrisis geannuleerd worden.

De NMBS heeft een potentieelstudie uitgevoerd om verschillende alternatieven voor het huidige aanbod te onderzoeken. De resultaten van die studie moeten eerst met de Franse partners besproken worden voordat ze aan de beheersorganen van de NMBS voorgesteld worden.

Gelet op de verkeersproblemen in de regio Haute-Sambre en als alternatief voor de auto is dit een belangrijke lijn.

Het gebrek aan middelen en aan visie voor de werken in de periode vóór mijn aantreden is een verklaring voor de problemen met betrekking tot de lijn. Ik betreur de impact ervan op die regio. Ik heb Infrabel om een update van het dossier gevraagd inzake de werken, de voortzetting van de exploitatie en de budgetten die er nodig zijn om de lijn weer optimaal in bedrijf te stellen. Op die manier kan er bepaald worden op welke plaatsen er investeringen nodig zijn om de commerciële snelheid en de betrouwbaarheid van de lijn te verbeteren. De exacte termijnen zijn afhankelijk van de middelen die beschikbaar zijn voor het spoor. U kunt in dit dossier op mijn vastberadenheid rekenen.

Bien que je ne puisse, à ce stade, pas m'engager sur un délai précis, celui-ci dépendant des moyens globaux disponibles pour le rail – que j'espère suffisants pour répondre aux besoins ferroviaires –, sachez que vous pouvez compter sur ma détermination à ce sujet.

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

J'insiste beaucoup sur l'évaluation. Certes, il y a eu une évaluation, mais vous avez bien précisé que les différentes difficultés rencontrées ne permettent pas d'avoir une évaluation positive. Cela est tout à fait normal.

J'insiste également beaucoup sur l'étude de potentiel ainsi que sur les moyens globaux qui doivent être mis à disposition de la SNCB. Monsieur le ministre, blague à part, je disais déjà cela à vos prédécesseurs qui géraient la SNCB. Vous avez la chance extraordinaire de gérer cette matière qui, face à l'évolution climatique, est une des urgences pour améliorer tout ce que nous faisons en matière d'environnement. Vous avez de la chance, et vous devez avoir des capacités importantes pour défendre des budgets importants pour les années à venir au sein de votre gouvernement.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22 Samengevoegde vragen van

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Zelfrijdende treinen op ons spoorweg" (55020672C)**

- **Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Zelfrijdende treinen" (55022073C)**

22 Questions jointes de

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des trains autonomes sur notre réseau ferroviaire" (55020672C)**

- **Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains autonomes" (55022073C)**

22.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, uw voorganger, de heer Bellot, verklaarde in november 2019 in commissie dat er een studie lopende was van de NMBS en Infrabel over de mogelijke invoering van Automatic Train Operation of ATO, beter bekend als de zelfrijdende treinen, op ons spoorweg. De conclusies werden kort nadien verwacht. Dat is intussen een kleine twee jaar geleden.

Ons land zit nog in de voorbereidende fase, maar in al onze buurlanden is men daar eind 2021 al mee aan de slag gegaan. In Duitsland werd begin deze maand de eerste volledig automatische trein vanuit Bremen ingelegd. In Frankrijk rijden vandaag semiautomatische treinstellen rond. In Nederland werkt men de laatste proefprojecten af.

Interessant is dat ook Luxemburg binnenkort de ATO2-voertuigen zal invoeren. Zij zouden daarbij ook ons nationaal spoorweg gebruiken. Het gaat hier om semiautomatische toestellen. Dat betekent dat de start- en stopprocedures geautomatiseerd zijn, maar dat er wel nog een treinbestuurder aanwezig is. De deuren zijn nog manueel. Er kan bij noodzakelijke interventies ook nog manueel tussenbeide worden gekomen. Interessant is ook dat de technologie voor de Luxemburgse

21.03 Josy Arens (cdH): Ik benadruk het belang van de potentieelstudie en van de algemene middelen die ter beschikking van de NMBS gesteld worden. U hebt de kans om deze aangelegenheid in goede banen te leiden en zo onze milieu-maatregelen te verbeteren, tegen de achtergrond van de dringende klimaatissues. U moet dienovereenkomstig pleiten voor grote budgetten.

22.01 Tomas Roggeman (N-VA): Le ministre de la Mobilité précédent, M. Bellot, a déclaré, fin 2019, que l'introduction de trains autonomes est à l'étude. Tous nos voisins y travaillent déjà. Des trains autonomes luxembourgeois devraient même circuler d'ici peu sur notre réseau.

Est-ce exact? Le ministre en a-t-il discuté avec ses collègues luxembourgeois? Notre réseau ferroviaire est-il suffisamment équipé pour permettre la circulation de ces trains? Où en est l'étude menée par la SNCB et Infrabel? Comment le ministre envisage-t-il l'avenir des trains autonomes sur notre réseau ferroviaire?

toestellen afkomstig is van een onderzoeksinstelling in Charlerloi.

Mijnheer de minister, kunt u bevestigen dat Luxemburgse ATO2-treinen weldra op ons netwerk zullen rondrijden? Hebt u daarover overleg gehad met uw Luxemburgse collega? Is ons spoornet voldoende uitgerust om die treinen volledig operationeel te laten rondrijden?

Hoever staat het inmiddels met het voorbereidende onderzoek bij de NMBS en Infrabel?

Wat is uw visie op de toekomst van automatische treinbesturing op ons spoornet?

22.02 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, tijdens de commissievergadering van 23 oktober 2020 stelde ik u reeds enkele vragen over de zelfrijdende trein. Toen klonk het nog dat de NMBS geen onmiddellijke plannen had om met zelfrijdende treinen tests uit te voeren. Op 12 november berichtte *De Tijd* dat Infrabel met de spoorwerken in de Noord-Zuidverbinding en de implementatie van ATO wel tests wil uitvoeren met zelfrijdende treinen. Hoewel het project voordien nog werd afgeschoten, wordt nu wel erg uitgekeken naar de beslissing van de NMBS ter zake.

Mijnheer de minister, welke zijn de nieuwe elementen inzake de zelfrijdende trein?

Wat zijn de concrete plannen van Infrabel? Welke timing houdt Infrabel in verband met de zelfrijdende trein aan?

Welke contacten werden er intussen gelegd tussen Infrabel, de NMBS en eventueel andere operatoren omtrent de zelfrijdende trein? Wat is het resultaat van die gesprekken?

Indien de NMBS bij haar standpunt blijft en geen tests wil uitvoeren met een zelfrijdende trein, welke andere opties bekijkt Infrabel dan om toch een proefproject te kunnen uitvoeren?

Wordt er ook een proefproject overwogen voor cargotreinen? Welke zijn de mogelijkheden? Is er vanuit de cargosector reeds interesse getoond?

22.03 **Minister Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, mevrouw Verhaert, een technologische oplossing als ATO moet onder meer worden bekeken in het licht van de verzadigde Noord-Zuidverbinding. Die verbinding zorgt er nu immers voor dat ons spoorsysteem minder robuust kan worden en dat incidenten leiden tot vertragingen en vervolgvertragingen.

De gewenste capaciteit op ons spoornet is afhankelijk van onder andere de geconsolideerde vraag naar rijpaden van internationale en nationale operatoren, van het transportmodel waarvoor wij kiezen, van de evolutie van de modal shift, van de gewenste robuustheid van de infrastructuur en van de gewenste stiptheid. Welke capaciteit nodig is op de Noord-Zuidverbinding, zal ook het onderwerp uitmaken van het beheerscontract, waarover wij aan het onderhandelen zijn.

Om meer treinen op de Noord-Zuidverbinding te laten sporen, zijn er

22.02 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Le 23 octobre 2020, le ministre a indiqué en réponse à une question que la SNCB ne projette pas dans l'immédiat de procéder à des essais avec des trains autonomes. Le 12 novembre, le quotidien *De Tijd* rapportait qu'Infrabel entendait bel et bien procéder à des essais. La SNCB a-t-elle également changé d'avis? Quels sont les projets concrets d'Infrabel? Quels contacts ont-ils été établis entre Infrabel, la SNCB et éventuellement d'autres opérateurs? Un projet pilote peut-il être lancé par Infrabel sans la collaboration de la SNCB? Un projet pilote visant à évaluer la mise en service de trains de marchandises autonomes est-il également prévu?

22.03 **Georges Gilkinet**, ministre: La saturation de la jonction Nord-Midi constitue l'un des problèmes de notre réseau ferroviaire. Plusieurs pistes visant à faire circuler davantage de trains par la jonction Nord-Midi sont examinées par la SNCB et Infrabel. Les trains autonomes constituent l'une des solutions à l'étude. Un système dit "embarqué" (*on-board system*) permettrait d'attribuer un nombre limité de sillons supplémentaires aux opérateurs de train.

Les coûts et avantages des

verschillende oplossingen, die samen door Infrabel en de NMBS worden onderzocht, zonder enig compromis voor de veiligheid. ATO op alle treinen is een van de denksporen die worden onderzocht. Het is in essentie een zogenaamd on-boardsysteem dat het spoorstelsel toelaat een potentieel beperkt aantal rijpaden extra aan treinoperators toe te kennen over een bepaalde periode.

Infrabel en de NMBS evalueren de verschillende denksporen op hun kosten en baten en volgen daarbij ook de testresultaten van onze buurlanden op. Voor een beslissing genomen wordt, moet ook nagegaan worden of de veeleer beperkte voordelen tegen de hoge kostprijs opwegen en of er andere opties zijn om de capaciteit op te drijven die mogelijk goedkoper zijn.

Technologische *feasability tests* werden eerder uitgevoerd op een aantal AR41-treinen.

Het rollend materieel moet hierbij worden uitgerust met een ATO-inrichting voor het besturen van de trein onder het toezicht van de bestuurder en het ETCS. In een eerste fase kan het ATO-systeem aan boord van een trein autonoom werken door de trein te laten rijden met een door het systeem berekende optimale snelheid tussen twee knooppunten. In een tweede fase zou Infrabel moeten beschikken over een verkeersbeheersysteem dat gekoppeld is aan ATO. Het systeem zou dan de nodige instructies geven aan de ATO aan boord om de tocht van de trein te regelen door de volledige werking van het spoorwegsysteem te optimaliseren. Het gaat hierbij dan onder andere over de optimale snelheid om de dienstregeling te respecteren en de optimale capaciteit van de infrastructuur door onder groene signalen te rijden, waarbij rekening wordt gehouden met verkeersincidenten in realtime.

Zoals u suggereerde, kan ATO inderdaad energiebesparingen opleveren. Dat is belangrijk, maar het gaat veeleer om een gevolg. ATO kan hoogstens een aanvullend middel zijn boven op de andere acties die rechtstreeks energiebesparingen tot doel hebben en die al lopende zijn bij de NMBS, zoals de installatie van energiemeters op de treinen, het stimuleren van energiezuinig rijdende treinen, de verhoging van de energierecuperatie bij het remmen en de inzet van nieuwe M7-rijtuigen, die veel zuiniger zijn dan ouder materieel.

Volgens mijn informatie hebben de Luxemburgse spoorwegen inderdaad een dertigtal met ATO uitgeruste Concoriatreinen van Alstom gekocht. De ATO wordt bij wijze van proef geactiveerd op een lijn van het CFL-netwerk en op een prototype trein. CFL is van plan ATO over 5 jaar op haar volledige netwerk te activeren. De NMBS is geen deelnemende partij in de ATO van CFL. Ons spoornet is nog niet voldoende uitgerust om treinen met ATO-technologie te ontvangen. Eerst moet ons netwerk uitgerust zijn met een *full supervision* variant van ETCS niveau 1 of bij voorkeur zelfs niveau 2.

Daarnaast zijn er specifieke aanpassingen nodig om de verkeerssturing te koppelen aan de besturing van de trein.

Wat uw laatste vraag betreft, kan ik dus antwoorden dat onze infrastructuur helaas nog niet voldoende is uitgerust met ETCS om over te stappen op ATO. Het Luxemburgse netwerk is wel volledig uitgerust. Ik feliciteer onze Luxemburgse collega's daarmee. We

diverses possibilités sont à l'étude. Les résultats des tests réalisés dans des pays voisins sont également pris en considération. Il convient de vérifier si les avantages plutôt réduits compensent le coût élevé et si d'autres solutions moins onéreuses permettraient d'accroître la capacité.

Les trains autonomes pourraient générer une réduction de la consommation d'énergie, mais il ne s'agirait tout au plus que d'un moyen supplémentaire par rapport aux autres initiatives d'économie d'énergie.

Les chemins de fer luxembourgeois ont acquis une trentaine de trains autonomes Coradia qui seront testés pendant cinq ans. La SNCB ne participe pas à ces essais. Notre réseau ferré n'est pas encore suffisamment équipé pour recevoir des trains autonomes et par ailleurs, nous ne disposons pas de grands axes qui permettraient d'assurer ce type d'opérations de façon rentable.

hebben bovendien ook geen grote assen waar dat momenteel al rendabel zou zijn.

22.04 Tomas Roggeman (N-VA): Ik ben blij te horen dat er eindelijk stappen vooruit worden gezet. Ik heb ook vernomen dat wordt onderzocht om ATO in te zetten, niet alleen op de Brusselse Noord-Zuidverbinding, maar op alle treinen. Het verheugt me dat er eindelijk voortgang komt in dat dossier. Ik begrijp dat er nog heel wat moet gebeuren aan de infrastructuur, maar we leven op hoop. Als we zien dat de buurlanden op dat vlak verder staan dan wij en daarbij bovendien gebruikmaken van Belgische technologieën, dan is het jammer dat wij achterstand hebben opgelopen. Ik blijf er wel benieuwd naar hoe ATO in de toekomst ingevoerd kan worden.

22.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Het is goed om te horen dat er toch een aantal stappen worden gezet. Toch blijft het belangrijk om ons spoorweg futureproof te maken en die trein niet te missen. ATO kan een belangrijke schakel zijn om de ambitie om overal elk halfuur een trein te laten rijden, waar te maken.

22.04 Tomas Roggeman (N-VA): Je me réjouis d'apprendre que des progrès sont enfin réalisés dans ce dossier. Il est dommage que nous ayons pris du retard.

22.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Il est positif que des progrès soient accomplis. Nos chemins de fer doivent être préparés pour l'avenir. Les trains autonomes peuvent constituer un maillon important dans la réalisation de l'ambition de faire circuler partout un train toutes les demi-heures.

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

23 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voorkeursbehandeling voor Reprocover bij openbare aanbestedingen" (55020677C)
23 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le traitement préférentiel dont bénéficie Reprocover dans le cadre d'adjudications publiques" (55020677C)

23.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op 17 augustus 2021 hebt u een bezoek gebracht aan het Waalse bedrijf Reprocover, gespecialiseerd in het recyclen van plastic, een prachtige technologie. Het moederbedrijf Simonis werkt al langer samen met onder andere de NMBS en Infrabel.

Ik viel echter van mijn stoel toen ik de berichtgeving over uw bezoek las. U hebt daar immers volgens *La Meuse* verklaard dat u de beheerscontracten van Infrabel zo zou willen schrijven dat Reprocover meer kans zou maken bij de openbare aanbestedingen, wat natuurlijk een ernstige misser zou zijn in het mededingingsrecht.

Ten eerste, klopt dat citaat? Wordt u ter zake correct geciteerd of is daarin een fout gebeurd?

Ten tweede, indien het citaat correct is, wat is dan precies uw intentie? Hoe zal u het beheerscontract herschrijven met het oog op de belangen van één specifiek Waals bedrijf? Is het voor u als voogdijminister een verstandige zet om één specifiek bedrijf te bevoordelen, en dat dan nog via het opstellen van een beheerscontract? Meent u dat u dat kan maken en dat u een dergelijke voorkeursbehandeling kan geven? Is dat verzoenbaar met de wetten inzake overheidsopdrachten?

Ten slotte, vreest u niet dat u, door dergelijke verklaringen af te leggen, de objectiviteit van de uiteindelijke gunning in het gedrang

23.01 Tomas Roggeman (N-VA): Le 17 août dernier, le ministre a rendu visite à l'entreprise wallonne de recyclage de plastique Reprocover. Selon le journal *La Meuse*, le ministre y aurait déclaré qu'il voudrait réécrire les contrats de gestion d'Infrabel de manière à accroître les chances de l'entreprise lors des appels d'offres. Si ces informations sont exactes, il s'agit d'une violation manifeste du droit de la concurrence.

Le ministre est-il cité correctement? Le ministre trouve-t-il acceptable de favoriser une entreprise et de le faire, de surcroît, par le biais du contrat de gestion d'Infrabel? Cette pratique est-elle conciliable avec les lois sur les marchés publics? Le ministre ne craint-il pas que de telles déclarations compromettent l'objectivité des adjudications, voire donnent lieu à des

dreigt te brengen en zelf aanleiding dreigt te geven tot mogelijke betwistingen bij de gunning van mogelijke toekomstige contracten aan Reprocover?

contestations?

23.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Roggeman, ik dank u voor uw belangstelling voor mijn bezoek aan openbare en particuliere actoren en voor mijn verklaringen in de pers. Anderzijds accepteer ik uw toespelingen natuurlijk niet. Niets ligt verder van mijn manier om aan politiek te doen dan wat u hier suggereert.

De discussie in kwestie gaat over de criteria die worden meegenomen in openbare aanbestedingen. Volstaan de huidige criteria om producten uit de circulaire economie op te nemen? Zijn er voldoende handvatten om voor voldoende milieuvriendelijke en innoverende producten te kiezen? Dat zijn de vragen die op dit moment worden bestudeerd, die in vele gevallen geldig zijn en waarop ik dan ook nog geen definitieve antwoorden heb.

Duidelijk is wel dat ze antwoorden verdienen, wat ik al in mijn beleidsverklaring heb gesteld.

Naast het feit dat ze ethisch onberispelijk moeten zijn, moeten de NMBS en Infrabel als publieke ondernemingen voorbeeldig zijn op het vlak van milieu. Ik werk eraan in het kader van hun toekomstige contracten met de federale Staat.

23.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Je n'accepte absolument pas toutes ces insinuations de M. Roggeman. Je refuse de faire de la politique de cette manière. J'étudie bien les critères qui sont utilisés pour les adjudications publiques et plus spécifiquement la question de savoir si les produits issus de l'économie circulaire répondent à ces critères. Dans mon exposé d'orientation politique, il est indiqué que je souhaite vérifier dans quelle mesure il peut être recouru à des produits innovants et respectueux de l'environnement dans le cadre des marchés publics. En tant qu'entreprises publiques, la SNCB et Infrabel doivent non seulement être éthiquement irréprochables, mais aussi montrer l'exemple sur le plan de l'environnement. Je veux que cela soit clairement reflété dans les futurs contrats avec l'autorité fédérale.

23.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik had eigenlijk gehoopt dat u zou verklaren dat u door de krant verkeerd geciteerd werd en dat dat citaat niet klopte. Ik stel vast dat dat niet het geval is. U lijkt mij toch wel in de grijze zone te zitten van het wettelijk toelaatbare door te verklaren dat u afspraken met een openbaar overheidsbedrijf dusdanig wil herschrijven ten gunste van één onderneming. De wet op de overheidsopdrachten is er net om politieke inmenging te voorkomen. Daarmee steekt u toch behoorlijk ver uw nek uit. We zullen zien wat er van komt en of dat inderdaad zal leiden tot meer contracten bij Reprocover en minder juridische betwisting ter zake.

23.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): J'aurais espéré que le ministre démente la citation du journal. Je crains que ses propos ne le positionnent à la limite de la légalité. La loi sur les marchés publics vise précisément à prévenir toute intervention politique.

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

24 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De automatisering van taken in de spoorsector" (55020680C)**

24 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'automatisation de tâches dans le secteur ferroviaire" (55020680C)**

24.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, volgens de CEO van Infrabel, de heer Gilson, wordt zijn bedrijf geblokkeerd in de uitbouw van verschillende industriële projecten. Dat blijkt uit een citaat van hem dat hij onlangs liet optekenen in *La Libre Belgique*, luidende: "Aujourd'hui, nous sommes bloqués dans certains projets industriels."

24.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Le CEO d'Infrabel Benoît Gilson estime que son entreprise est bloquée dans la mise en place de différents projets industriels. Selon lui, de trop nombreuses tâches doivent encore être exécutées

Hij voegt eraan toe dat er volgens hem nog te veel taken manueel

dienen te gebeuren bij de werking van het spoor. Als voorbeelden geeft hij onder andere de manuele verandering van spoorwissels en het manueel smeren van rupsbanden.

Mijn vragen daarover zijn de volgende. Bent u voor- of tegenstander van automatisering van opdrachten binnen de spoorsector? Hoe verklaart u dat de heer Gilson aangeeft dat hij zich geblokkeerd voelt, wat de automatisering van die taken betreft? Ziet u daar als voogdijminister een reden voor? Zitten Infrabel en uzelf op dezelfde lijn inzake technologische innovatie en automatisering in de spoorwegsector? Heeft Infrabel ramingen van de mogelijke kostenbesparingen die ze zou kunnen realiseren door automatisering?

24.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, de treinreiziger verwacht stipte, comfortabele en meer treinen. Automatisering en innovatie op het vlak van infrastructuur moeten dan ook bijdragen tot een beter treinaanbod, zowel kwantitatief als kwalitatief. Automatisering van taken is de realiteit van vandaag en Infrabel is daarop geen uitzondering.

De afgelopen jaren is een aanzienlijke productiviteitswinst geboekt dankzij verschillende programma's in deze materie. Een van de meest indrukwekkende realisaties is ongetwijfeld de concentratie van seinposten. Infrabel wil deze weg verder bewandelen om zo een echte modal shift te bevorderen.

Deze innovaties zijn belangrijke instrumenten voor de ontwikkeling van het Belgische spoorwegnet. *Optimal traffic management* of het gebruik van geavanceerde technologieën, zoals *flow management* en *capacity management*, zal in perfecte veiligheid de capaciteit van ons netwerk vergroten.

Ik kan u een aantal voorbeelden geven van bestaande operationele en strategische transformatieprogramma's die de efficiëntie van Infrabel verder kunnen verhogen. New TW (Travaux/Werken) streeft naar het invoeren van nieuwe methoden opdat de uitvoering van werken een minimale impact zou hebben op het treinverkeer. Master Data Infrastructure heeft tot doel gegevensbronnen te verenigen door digitalisering om hun levenscycluskosten te optimaliseren.

Supply chain management heeft als doel een organisatie uit te rollen op basis van *service point maintenance*, om interventietijden op het netwerk te beperken en om voorraden beter te beheersen. Deze voorbeelden tonen aan dat Infrabel wel degelijk vooruitgang boekt met verschillende projecten in het kader van de automatisering van taken. U weet ook dat Infrabel een enveloppe voor automatisering heeft ontvangen in het kader van de Europese RRF-middelen. Dat lijkt mij een belangrijk doel voor de toekomst.

24.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, uw antwoord verwondert mij een beetje, want het kwam op mij over als een zeer defensieve toelichting over de noodzaak van automatisering, hoewel dat natuurlijk subjectief is. Voor alle duidelijkheid, ik ben daar absoluut voorstander van, dus mijn vraag was niet in die zin opgesteld.

De afgelopen jaren zijn er bij Infrabel inderdaad aanzienlijke efficiëntiewinsten gerealiseerd, mede dankzij automatisering en de

manuellement, notamment le changement d'aiguillages et le graissage des chenilles.

Le ministre est-il pour ou contre l'automatisation de missions ferroviaires? Infrabel et le ministre sont-ils sur la même longueur d'onde en matière d'innovation technologique et d'automatisation? Infrabel dispose-t-elle d'estimations des économies éventuelles réalisées grâce à l'automatisation?

24.02 **Georges Gilkinet**, ministre: L'automatisation et l'innovation doivent contribuer à une meilleure offre de trains, tant quantitativement que qualitativement. Ces dernières années, l'on a enregistré un gain de productivité considérable à cet égard, avec notamment la concentration des cabines de signalisation et le *supply chain management*. Infrabel progresse nettement grâce à différents projets d'automatisation. En outre, l'entreprise a reçu des fonds européens en vue de l'automatisation.

24.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Le ministre n'a pas précisé pourquoi M. Gilson estime que la mise en œuvre des projets de modernisation pose problème.

spoormedewerkers zelf. De Zweedse coalitie heeft daar in de vorige legislatuur ook intensief op ingezet. Ik begrijp uit uw toelichting dat u op dezelfde wijze wilt voortgaan, maar ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over het feit dat de heer Gilson zelf een probleem ziet bij de realisatie van de moderniseringsprojecten. Blijkbaar zit er daar toch een kink in de kabel, maar daarover hebt u geen toelichting gegeven. Wij hebben het raden naar wat daarvan de reden is. Ik vind het jammer dat u daarover vandaag geen duidelijkheid kunt geven.

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

25 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het speciale treinabonnement voor telewerkers" (55020781C)
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het proefproject inzake flexibele abonnementen bij de NMBS" (55021022C)

25 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'abonnement de train spécial pour télétravailleurs" (55020781C)
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote d'abonnements flexibles à la SNCB" (55021022C)

25.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik verwijs naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

Momenteel loopt bij de NMBS een proefproject: het FlexAbo. Het gaat om een digitaal abonnement dat zo'n 6.000 à 7.000 (telewerkende) werknemers via hun werkgever aangeboden krijgen. Het abonnement bevat een aantal ritten die tijdens een bepaalde periode kunnen geactiveerd worden.

Na een evaluatie zou minister Gilkinet het systeem in januari willen uitbreiden naar de hele bevolking, inclusief bedrijven en overheidsdiensten. Daarvoor zou het hele systeem wel moeten aangepast worden.

1. Kan de minister bevestigen dat hij een uitbreiding van het systeem wil laten doorvoeren?
2. Vond de evaluatie van het proefproject reeds plaats? Zo ja, wat waren de conclusies en eventuele problemen/pijnpunten?
4. Had de minister voorafgaandelijk aan zijn wens om het systeem uit te breiden overleg met de NMBS over de haalbaarheid van zijn wens? Zo ja, wat was het standpunt van de NMBS?
4. Welke ingrepen, maatregelen of acties zouden nodig zijn om tot een uitbreiding van het systeem voor de gehele bevolking te komen?
5. Wat zou de budgettaire impact zijn van de uitbreiding naar de hele bevolking?
6. Welke (flexibele) abonnementsformules zouden mogelijk zijn voor telewerkers?
7. Zullen er ook nieuwe (flexibele) abonnementsformules komen voor andere doelgroepen?

25.02 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le ministre, le télétravail s'est installé dans les habitudes de nos concitoyens qui sont de plus en plus demandeurs, demandeurs toutefois d'un télétravail partiel. Pour s'adapter à cette demande, la SNCB a lancé en juin dernier un projet pilote d'abonnements flexibles pour les trajets domicile-travail.

25.01 Frank Troosters (VB):
La SNCB réalise actuellement un projet pilote avec FlexAbo. L'évaluation de ce projet a-t-elle été clôturée? Le ministre souhaite-t-il élargir le projet? Comment se positionne la SNCB par rapport à un possible élargissement? Quelles interventions seraient nécessaires pour l'étendre à l'ensemble de la population? Quel en serait l'impact budgétaire? Quelles formules d'abonnement flexibles seront proposées aux télétravailleurs? D'autres formules seront-elles développées pour d'autres groupes cibles?

25.02 Laurence Zanchetta (PS):
Om zich aan het succes van het deeltijds telewerk aan te passen heeft de NMBS een proefproject opgezet waarbij er voor het woon-

Contrairement à l'abonnement mi-temps, ce projet offre au voyageur une plus grande liberté pour déterminer ses déplacements. Ce projet vise entre 6 000 et 7 000 travailleurs. On en attend l'évaluation fin 2021 pour un déploiement début de l'année prochaine.

Aujourd'hui, nous sommes à mi-parcours de ce projet pilote. Monsieur le ministre, ce projet a-t-il, à ce stade, atteint le nombre de voyageurs visés? Des tendances se dégagent-elles déjà? Compte tenu du fait qu'à Bruxelles le télétravail, s'il n'est plus obligatoire, est encore fortement encouragé, comment cette donnée sera-t-elle intégrée dans l'évaluation du projet pilote?

Je vous remercie pour vos réponses.

25.03 **Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer de voorzitter, Mme Zanchetta, mijnheer Troosters, de NMBS is inderdaad begonnen met een proeffase met zeven bedrijven tussen juni en september. De werknemers van die bedrijven kunnen de verschillende formules van het Flex Abonnement uitproberen. Een mogelijkheid is om zes of acht reisdagen te gebruiken over een periode van een maand. Een andere mogelijkheid is om tachtig of honderdtwintig reisdagen te gebruiken over een periode van twaalf maanden. Die aanbiedingen zijn speciaal bedoeld voor werknemers die twee tot drie dagen per week naar hun werk reizen. Voor wie meer dan drie dagen per week naar het werk reist, blijft het voltijds abonnement het voordeligste aanbod.

Cette phase pilote est encore en cours et, comme initialement communiqué, une évaluation de celle-ci est prévue pour la fin de l'année. Je ne peux donc vous donner les réponses que vous espérez, madame Zanchetta, et j'en suis désolé.

La phase de commercialisation de ces nouvelles formules est prévue dans le courant du premier semestre 2022. Une date précise n'a pas encore été fixée. De même, le plan de déploiement est encore à confirmer. En attendant cette commercialisation, l'abonnement mi-temps, qui existe déjà, reste une bonne alternative pour les travailleurs qui ne viennent pas chaque jour au bureau et qui, vraisemblablement, sont plus nombreux après le covid qu'avant le covid.

25.04 **Frank Troosters (VB):** Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Wij volgen dit verder op.

25.05 **Laurence Zanchetta (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Nous attendrons la fin de l'année pour avoir l'évaluation de ce projet.

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

26 **Question de Jean-Marc Delizée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état des lieux et l'appel à projets européen concernant la liaison ferroviaire Dinant-Givet" (55020816C)**

26 **Vraag van Jean-Marc Delizée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stavaza en de Europese projectoproep inzake de treinverbinding Dinant-Givet" (55020816C)**

werkverkeer een flexibele abonnementsformule aangeboden wordt, die voor de bepaling van de verplaatsingen meer vrijheid biedt dan het halftijds abonnement.

Heeft dat project in dit stadium al het beoogde aantal reizigers bereikt? Zal het feit dat telewerken sterk aanbevolen blijft in Brussel meegenomen worden in de evaluatie van het project?

25.03 **Georges Gilkinet, ministre:** La SNCB a lancé une phase pilote avec sept entreprises entre juin et septembre. Le personnel de ces entreprises peut tester différentes formules conçues pour les travailleurs qui prennent le train deux à trois jours par semaine pour se rendre au travail. Pour les travailleurs qui prennent le train plus de trois jours par semaine pour se rendre au travail, l'abonnement à temps plein reste le plus avantageux.

Deze proeffase is aan de gang. De evaluatie ervan is gepland voor het eind van het jaar. De nieuwe formules zullen in de eerste helft van 2022 op de markt gebracht worden. In afwachting daarvan is het halftijds abonnement een goed alternatief voor wie zich niet elke dag naar kantoor begeeft.

25.05 **Laurence Zanchetta (PS):** We zullen wachten op de evaluatie die voor het einde van het jaar gepland is.

26.01 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le ministre, nous avons souvent débattu de ce projet. Depuis quelque 25 ans, on parle de manière épisodique de la réouverture éventuelle de la ligne ferroviaire 154 entre Dinant et Givet.

Sous la précédente législature, votre prédécesseur, M. Bellot, avait annoncé en 2018 la réalisation d'une étude de faisabilité et technique concernant cette ligne. Cette étude devait également mettre en lumière les possibilités techniques de création d'un cheminement piéton ou cycliste indépendant, adjacent à la voie ferrée. Ce financement avait été envisagé avec une contribution des autorités françaises.

Le lancement par l'Union européenne d'un appel à projets pour financer des projets stratégiques transnationaux de liaisons ferroviaires a relancé la réflexion sur ce dossier. Pour y participer, une décision de principe devrait être prise d'ici à la fin de cette année.

L'étude de faisabilité technique et économique a-t-elle été lancée à ce jour par M. Bellot ou par vous-même? Le cas échéant, où en est-elle?

Quel est le coût de ladite étude et comment est-elle financée? Quelle part est-elle prise par les autorités françaises, de manière formelle?

J'aurais voulu aussi connaître votre opinion sur la combinaison d'une activité ferroviaire sur cette ligne avec un cheminement cycliste de type RAVeL. Le cas échéant, sous quelles conditions techniques et de sécurité et avec quels investissements supplémentaires cela pourrait-il se faire?

Quelle est la position de la SNCB et d'Infrabel quant à la possible réouverture de la ligne 154 sur ce tronçon?

En ce qui concerne l'appel à projets européen, comptez-vous donner un accord de principe pour ce projet de coopération franco-belge visant à rouvrir la ligne Dinant-Givet à l'horizon 2050?

26.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Delizée, 2050! Je me souviens surtout de 2007 lorsque, jeune parlementaire, j'interrogeais le ministre de l'époque sur la possibilité de rouvrir cette ligne Dinant-Givet. C'est un dossier que je connais bien pour l'avoir défendu en tant que jeune parlementaire. Ici je répondrai en tant que jeune ministre d'un an.

Les autorités françaises développent également un intérêt pour la réouverture de la ligne, comme j'ai pu m'en rendre compte lors de ma première rencontre avec le ministre français en charge des Transports, Jean-Baptiste Djebbari, qui nous a fait l'honneur d'une visite à Bruxelles. C'est un des sujets qu'il souhaitait aborder avec nous.

Lors de cette rencontre, nous avons convenu de signer prochainement une convention dans laquelle il sera demandé à SNCF Réseau et à Infrabel de réaliser une nouvelle étude de faisabilité et de potentiel parce que je n'ai pas trouvé cela dans mes cartons en prenant, il y a un an, mes fonctions de ministre de la Mobilité.

26.01 Jean-Marc Delizée (PS): Al 25 jaar spreekt men over de heropening van lijn 154 tussen Dinant en Givet. In 2018 had uw voorganger een haalbaarheids- en technische studie aangekondigd, met name voor de aanleg van een voet- of fietspad naast de spoorlijn. De Fransen zouden een financiële bijdrage leveren. Om te reageren op de EU-oproep om projecten voor de financiering van strategische transnationale spoorwegprojecten in te dienen, moest er tegen december een principebeslissing genomen worden.

Werd de haalbaarheidsstudie opgestart? Hoeveel kost die en hoe wordt ze gefinancierd? Is er een formele toezegging van de Franse autoriteiten? Zijn een spoorwegactiviteit en een fietspad met elkaar in overeenstemming te brengen? Onder welke technische voorwaarden kan dit en welke extra investeringen zijn er daarvoor nodig? Wat is het standpunt van de NMBS en van Infrabel? Zult u uw principeakkoord geven aan een Frans-Belgisch samenwerkingsproject?

26.02 Minister Georges Gilkinet: Ik ken de ins en outs van het dossier van de lijn Dinant-Givet, aangezien ik er zelf als parlamentslid een warm pleitbezorger van ben geweest. Tijdens mijn ontmoeting met mijn Franse ambtgenoot hebben we afgesproken om een overeenkomst te sluiten waarin er aan de SNCF en Infrabel gevraagd wordt om een potentieel- en haalbaarheidsstudie uit te voeren.

Tijdens de opeenvolgende contacten tussen Frankrijk en België hebben we de belangrijkste onderzoekspunten van die studie vastgesteld, alsmede de financiering van de studie, het

Les échanges se sont ensuite poursuivis entre Infrabel et la SNCB, les représentants français et mon cabinet, ce qui nous a permis d'identifier clairement les points centraux devant faire l'objet d'une nouvelle étude de faisabilité et de potentiel de cette réouverture, le périmètre de l'étude, son financement, son planning prévisionnel ou encore, l'intégration de modes de déplacement doux à l'éventuelle future réouverture de la ligne.

Je suis conscient, en tant que quasi local, que l'étape d'aménagement d'une section du RAVeL le long de cette voie est un projet important à la fois pour la mobilité douce dans la région, comme pour le tourisme dans cette très belle Haute-Meuse. Cela représente un enjeu de sécurité pour les cyclotouristes et autres touristes quotidiens.

Concrètement, un budget de 420 000 euros a été évoqué avec un engagement du gouvernement français à hauteur de 300 000 euros et 120 000 euros pour la Belgique. Il est convenu d'étudier le potentiel voyageurs de manière plus large à savoir, le potentiel ferroviaire entre Charleville-Mézières où des TGV en direction de toute la France ou presque démarrent, et Bruxelles, dont le tronçon Dinant-Givet est manquant. Cette étude démarrera dès la signature de ladite convention que j'espère la plus rapide possible.

Pour le moment, la balle est dans le camp français. Nous attendons leur proposition et nous verrons ensuite, sur la base de cette étude, les projets prioritaires en termes de liaison transfrontalière entre nos pays.

26.03 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le ministre, je vais donner en tant que jeune président, ma réplique au jeune ministre que vous êtes.

Je vous remercie pour vos réponses. Je suis un peu surpris de l'information selon laquelle vous n'avez pas trouvé de dossier dans les cartons. Je ne sais pas si vous nous dites qu'il y a eu un effet d'annonce. Il avait été affirmé qu'une étude était financée et serait lancée. Nous étions en 2018-2019. Nous sommes deux ans plus tard et apparemment, effectivement comme vous le dites, aucune étude n'a été réalisée. Elle est en perspective d'une convention signée avec une part non négligeable des autorités françaises, ce qui ne m'étonne pas car ils sont très demandeurs sur ce dossier et nous le savons.

En ce qui concerne l'appel à projets européen, cela signifie-t-il que la Belgique pourrait engager un accord de principe avant la fin de l'année dans ce projet Connecting Europe Facility? Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris votre réponse.

26.04 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Delizée, ce n'est pas ce que j'ai dit. Il faut d'abord réaliser une étude de faisabilité et de potentiel. Dans le cadre de Connecting Europe Facility, comme je l'ai déclaré tout à l'heure en réponse à diverses questions sur l'axe Bruxelles-Luxembourg, il y a d'autres priorités et des dossiers qui sont plus mûrs que celui-là. Nous sommes évidemment dans des engagements à court terme.

26.05 Jean-Marc Delizée (PS): Je voulais être bien sûr de la portée de la réponse. J'entends bien qu'il y a d'autres projets prioritaires. Cela veut dire que l'étude ne sera pas réalisée d'ici la fin de l'année,

tijdpad en de integratie van de zachte mobiliteit. De aanleg van een stuk RAVeL-pad in die mooie regio is van belang voor het toerisme en voor de veiligheid van de zachte weggebruikers.

Er is een budget van 420.000 euro uitgetrokken, met een toezegging van Franse kant voor een bedrag van 300.000 euro. Het potentieel van een verbinding tussen Charleville-Mézières en Brussel zal ook onderzocht worden. Die studie zal van start gaan zodra de overeenkomst is ondertekend, wat hopelijk snel zal gebeuren.

26.03 Jean-Marc Delizée (PS): In 2018 werd er in het vooruitzicht van een overeenkomst met de Franse overheid een studie aangekondigd, maar die werd nooit uitgevoerd.

Zou België zich in principe akkoord kunnen verklaren met het project Connecting Europe Facility?

26.04 Minister Georges Gilkinet: Er moet eerst een haalbaarheidsstudie uitgevoerd worden. In het raam van Connecting Europe Facility zijn er andere prioritaire dossiers. De studie zal niet vóór 2024 uitgevoerd worden.

26.05 Jean-Marc Delizée (PS): De studie zal dus niet tegen het jaareinde uitgevoerd worden en

et que l'inscription de Dinant-Givet ne se fera vraisemblablement pas dans ledit appel européen.

het project zal niet in de Europese projectoproep opgenomen worden.

26.06 **Georges Gilkinet**, ministre: Vous-même parliez d'une échéance à 2050 à la fin de votre intervention. Je ne sais pas si ce sera aussi loin. Mais ce ne sera pas d'ici 2024.

26.07 **Jean-Marc Delizée** (PS): Pour l'appel à projets, il faut répondre avant la fin de l'année, à court terme. La réalisation des projets est à l'échéance 2050. C'est le *timing*. C'est effectivement une longue échéance. Après, y aura-t-il d'autres appels à projets dans les années futures? Je n'en sais rien. Ce ne serait pas pour l'appel à projets qui va arriver incessamment. Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

27 **Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La dépollution de sites pollués" (55020861C)**

27 **Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sanering van vervuilde terreinen" (55020861C)**

27.01 **Benoît Piedboeuf** (MR): *Monsieur Gilkinet, les organismes dont vous avez la tutelle ou la surveillance, comme la SNCB et Infrabel, sont titulaires dans notre pays, de zones ou anciennes zones soit d'ateliers soit de gares. Certaines de celles-ci sont des sites pollués qui sont sortis de toutes activités économiques puisque les entreprises qui auraient la volonté de s'y installer doivent réaliser une dépollution couteuse alors que, sur base du principe « pollueur-payeur », on pourrait s'attendre à ce que le propriétaire prenne en charge la dépollution du site.*

Un exemple en province de Luxembourg concerne une société de renommée internationale spécialisée dans la fabrication, qui doit pour son activité disposer de voies ferrées pour la manipulation des engins et qui ne trouve pas de solutions d'installation sur des sites abandonnés et pollués à cause du fait qu'elle doit financer leur dépollution. Compte tenu de votre orientation environnementale large, quelles mesures allez-vous prendre pour inverser cette situation anti-économique ?

Je vous remercie de votre réponse.

27.02 **Georges Gilkinet**, ministre: La SNCB et Infrabel respectent bien évidemment les législations régionales en vigueur en matière d'assainissement des sols. Ces législations ne relèvent pas de mes compétences, je vous invite donc à prendre contact, par le biais d'un collègue régional, avec les ministres régionaux compétents.

Infrabel m'informe néanmoins qu'elle suit une triple stratégie en matière de dépollution de sites. D'abord, elle réalise les études et dépollutions imposées par la législation pour les pollutions historiques présentes sur les terrains d'Infrabel. Deuxièmement, elle suit les législations régionales – wallonne, flamande et aussi bruxelloise – instaurant une gestion rigoureuse des terres polluées au moyen d'une traçabilité des mouvements de terre. Troisièmement, elle gère les pollutions nouvelles dues à des incidents, le cas échéant pour compte

27.01 **Benoît Piedboeuf** (MR): *De NMBS en Infrabel bezitten vervuilde terreinen waarop er geen economische activiteiten meer plaatsvinden omdat ze dure saneringswerken zouden vergen. Volgens het beginsel 'de vervuiler betaalt' zou de eigenaar de sanering van de site op zich kunnen nemen. In de provincie Luxemburg kan een bedrijf geen vestigingsplaats vinden omdat het dan de sanering zou moeten financieren.*

Welke maatregelen zult u nemen om die oneconomische situatie te verhelpen?

27.02 **Minister Georges Gilkinet**: *De NMBS en Infrabel leven de gewestelijke regelgeving inzake bodemsanering na. Infrabel volgt een driedelige strategie voor de sanering van sites: het uitvoeren van de verplichte studies en saneringen voor de historische vervuiling van de terreinen van Infrabel, het naleven van de gewestelijke regelgeving inzake een streng beleid met betrekking tot vervuilde gronden via de traceerbaarheid van grondver-*

de tiers lorsque ceux-ci sont responsables de ladite pollution.

En ce qui concerne la dépollution d'un site en cas de vente, la dépollution dépend bien entendu du projet qui sera ultérieurement développé par l'acquéreur. En effet, le type de dépollution à réaliser pour la création d'un parking n'est pas la même que pour la réalisation d'une habitation, évidemment. La dépollution est donc logiquement laissée à charge de l'acquéreur et non à charge du contribuable. De cette manière, le coût de la dépollution n'est pas pris en compte dans le montant de la vente. La dépollution en tant que telle sera assumée par l'acquéreur sur la base de son projet et non sur une dépollution totale du site si cela ne s'avère pas nécessaire.

27.03 Benoît Piedboeuf (MR): Je ne partage évidemment pas votre point de vue. Je prends le cas de la société CML, installée à Libramont. Elle a reçu la visite du directeur d'Infrabel et de différents ministres à de nombreuses reprises. C'est un modèle de développement intelligent et performant, qui a d'ailleurs suscité l'intérêt d'Infrabel, mais aussi de sociétés internationales. Cette société, qui est à l'étroit à Libramont, souhaite pouvoir s'installer à Bertrix. Pour ce faire, elle doit en dépolluer le site de l'ancienne gare.

J'avais déjà visité d'autres endroits avec CML, notamment au Grand-Duché de Luxembourg. Il est dommage de perdre du temps à chercher une solution alors que justement, CML travaille à la réalisation de machines de haute technicité, avec une batterie d'ingénieurs à son service. Encore récemment, la visite a permis de constater que, d'une part, Infrabel faisait confiance à cette entreprise puisqu'elle lui a passé des commandes, et d'autre part qu'il existe un problème à résoudre au niveau de son extension. Il faudrait donc résoudre le problème de la charge de la dépollution pour l'entreprise.

Voorzitter: Tomas Roggeman.

Président: Tomas Roggeman.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

28 Questions jointes de

- **Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Park & Ride de Viville" (55020862C)**

- **Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Park & Ride de Viville" (55021409C)**

28 Samengevoegde vragen van

- **Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De park-and-ride in Viville" (55020862C)**

- **Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De park-and-ride in Viville" (55021409C)**

28.01 Benoît Piedboeuf (MR): *Monsieur le président, monsieur Gilkinet, un dossier emblématique pour la mobilité et pour la ville d'Arlon est le célèbre dossier du Park and Ride de Viville. Dans le cadre de mes responsabilités aux Chemins de fer luxembourgeois, de mes contacts nombreux avec les membres du CA et de mes relations avec le gouvernement luxembourgeois, il est apparu qu'au-delà de toutes les autres idées pour encourager la diminution du trafic routier, le Park and Ride d'Arlon était une priorité tant pour les autorités locales que pour nos collègues luxembourgeois. Dès lors, pourriez-vous expliquer pourquoi vous n'en faites plus une priorité? Comment envisagez-vous de faire de ce site, au centre de cette zone transfrontalière, un vrai pôle de développement?*

plaatsingen, en ten slotte het aanpakken van nieuwe vervuiling door incidenten, in voorkomend geval voor rekening van derden.

De specifieke saneringsmethode hangt af van het project van de koper, die daar logischerwijze de kosten voor op zich neemt. De saneringskosten zijn niet in de verkoopprijs begrepen.

27.03 Benoît Piedboeuf (MR): Het bedrijf CML Industries in Libramont, toonbeeld van een smart ontwikkelingsmodel, wil zich in Bertrix vestigen, maar moet daartoe de stationssite saneren. Infrabel zelf heeft klaarblijkelijk vertrouwen in het bedrijf, aangezien de infrastructuur-beheerder machines besteld heeft bij CML. Er moet een oplossing gevonden worden en men mag het bedrijf niet opzadelen met een saneringsoperatie waarvoor het niet verantwoordelijk hoort te zijn.

28.01 Benoît Piedboeuf (MR): *Van alle ideeën die tot een vermindering van het wegverkeer moeten leiden, wordt de aanleg van een park-and-ride in Aarlen als een prioriteit gezien, zowel door de lokale overheden als door onze Luxemburgse collega's.*

Waarom ziet u dat niet meer zo? Hoe overweegt u om van die site, die centraal in dat grensgebied

Je vous remercie de vos réponses.

28.02 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, votre prédécesseur n'a jamais répondu en détail aux questions que je lui posais concernant son projet: sa maquette, le budget et les investissements à prévoir pour sa concrétisation. Vous avez, d'ailleurs, déclaré avoir trouvé ce dossier "en friche" au moment de prendre vos fonctions en octobre 2020. Je m'en souviens très bien.

Pourtant les réponses que vous m'apportez depuis lors ne sont pas plus précises. "Quand la rénovation de l'axe 3 sera terminée, on y pensera". "Les Park and Ride n'attirent personne et ça coûte très cher".

Dans ses réponses à ma collègue Anne-Catherine Goffinet, votre homologue wallon ne voit pas le lien, lui, entre le Park and Ride et l'axe 3. Il a également déclaré que la SNCB ne souhaitait plus intervenir dans les parkings. Je vous avais demandé de confirmer cela mais vous n'avez pas répondu. Ce serait triste si c'était le cas.

Monsieur le ministre, ces dossiers qui pourrissent dans la langue de bois, ce sont eux qui sont la cause du désintérêt des citoyens pour la gestion publique. Alors, de grâce, positionnez-vous clairement!

Finalement, la SNCB a-t-elle abandonné le projet? Dans l'affirmative, est-ce avec votre aval? Avez-vous confirmé cela aux CFL que vous connaissez probablement très bien? Sinon, à moins que vous ne souhaitiez également laisser le projet en friche à votre successeur, avez-vous un détail du plan de ce projet budgétisé? Concernant l'axe 3, la fin des travaux est-elle toujours prévue en 2027-2028? Infrabel disposera-t-elle bien des moyens suffisants pour y parvenir?

J'attends vos réponses avec impatience.

28.03 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, monsieur Piedboeuf, monsieur Arens, je vous remercie de m'interroger une nouvelle fois sur ce projet de parking en gare de Viville. J'ai déjà eu l'occasion de m'exprimer à plusieurs reprises sur le sujet, la dernière fois lors de la commission du 6 juillet de cette année.

Vous le savez, une de mes nombreuses priorités est d'obtenir des moyens complémentaires pour finaliser les travaux de modernisation de l'axe 3 Bruxelles-Luxembourg. J'ai déjà répondu dans le détail à cette question. C'est une priorité que je partage, vous le savez également, avec mon excellent collègue luxembourgeois, François Bausch. Nous avons pu la rappeler ensemble lors du Sommet Gäichel du 31 août.

Ainsi, en plus des moyens complémentaires obtenus dans le cadre du plan de relance européen, une partie des 250 millions d'euros prévus pour le Rail dans le budget 2022-2024 sera consacrée à la modernisation de cet axe 3. Pour le surplus, je vous renvoie à la réponse que je vous ai donnée un peu plus tôt en séance.

Pour le futur – je l'ai déjà dit, mais je le répète – ma priorité est d'encore améliorer la fréquence des trains dans la province de

gelegen is, een echte groeikern te maken?

28.02 Josy Arens (cdH): Uw voorganger heeft nooit in detail geantwoord op mijn vragen. Uw antwoorden waren niet gedetailleerder. Uw Waalse collega ziet het verband niet tussen de P+R en as 3. Hij zei ook dat de NMBS niet meer betrokken wilde zijn bij de parkings.

Heeft de NMBS het project afgevoerd? Met uw goedkeuring? Hebt u dat bevestigd aan de Luxemburgse spoorwegmaatschappij CFL? Is het einde van de werken op as 3 nog steeds gepland voor 2028? Zal Infrabel over voldoende middelen beschikken om die deadline te halen?

28.03 Minister Georges Gilkinet: Het verkrijgen van extra middelen om de moderniseringswerken op as 3 Brussel-Luxembourg af te ronden is een van mijn prioriteiten, maar ook een prioriteit voor mijn Luxemburgse collega. Naast de extra middelen uit het Europese herstelplan zal een deel van de 250 miljoen euro voor het spoor die ingeschreven zijn in de begroting 2022-2024 besteed worden aan de modernisering van as 3. Ook de verbetering van het treinaanbod op de lijn naar Luxemburg-stad is een van mijn prioriteiten.

In Viville heb ik de voorrang gegeven aan het treinaanbod. Momenteel is er één trein per uur in Viville, met overstap in Aarlen.

Luxembourg et le Grand-Duché. Vous savez que de nombreuses décisions ont été prises, même avant moi, comme la liaison horaire entre Liège-Gouvy et Luxembourg. L'objectif est de permettre à davantage de personnes de se déplacer en train vers la ville de Luxembourg qui constitue un pôle d'attraction professionnel pour les habitantes et habitants de la belle province de Luxembourg.

En réponse à vos questions sur le projet de parking de Viville, j'ai effectivement déclaré qu'il s'agissait de prendre le problème dans le bon sens et de donner la priorité à la desserte ferroviaire et ensuite d'envisager les meilleures solutions en termes de parking et d'accessibilité aux différents modes, ni plus ni moins!

Comme je vous l'ai dit dans ma précédente réponse, il y a pour le moment un train par heure à Viville, avec une rupture de charge à Arlon. Si on n'a pas d'abord résolu ce problème et posé des choix, le risque est d'investir d'une façon qui ne soit pas la plus optimale possible. C'est pourquoi je souhaite que la SNCB et les chemins de fer luxembourgeois étudient ensemble la meilleure manière d'améliorer la desserte ferroviaire.

Les discussions ont été amorcées entre les deux entreprises afin de commander une étude notamment pour ce qui concerne la compatibilité du matériel grand-ducal et belge et la possibilité de placer des trains supplémentaires. Une fois que nous aurons une vue complète et précise sur le développement de l'offre ferroviaire, nous ferons les choix les plus adéquats en matière de parking et d'accessibilité aux différents modes.

C'est dans ce sens que je souhaite envisager le problème et cet enjeu de parking.

28.04 Benoît Piedboeuf (MR): Monsieur le ministre, je crois rêver quand je vous entends. Mais je ne vais pas polémiquer.

En revanche, monsieur le ministre, gouverner, c'est prévoir. Quand on voit le temps qu'il faut pour mettre des projets en œuvre, on peut se dire qu'on commencera à aménager le parking quand la liaison entre Bruxelles et Luxembourg sera, enfin, opérationnelle. Ce faisant, si on ne se met pas au travail dès maintenant, on ne sera jamais prêt en 2028.

Les Luxembourgeois en font une priorité. Tant François Bausch que la représentante du gouvernement à la CFL l'ont rappelé à de nombreuses reprises. On a d'ailleurs évacué la question de la solution Sterpenich parce qu'on a voulu donner la priorité au Park & Ride.

Si on ne s'attèle pas à la tâche et si on ne met pas les moyens en œuvre pour développer cette zone qui est sortie du champ économique et du champ de la mobilité, on n'y arrivera jamais. C'est donc, selon nous, maintenant qu'il faut se mobiliser.

Ma question rejoint celle que j'ai posée précédemment au sujet des sites pollués. Si on ne met pas la dépollution en marche dans des sites, ceux-ci sont sortis du champ économique. Ce sont pourtant des enclaves sur des provinces qui ont besoin de ce développement.

Ik wil dat de NMBS en de CFL bekijken hoe het treinaanbod verbeterd kan worden. Beide spoorwegmaatschappijen praten over de compatibiliteit van het rollend materieel en de inzet van extra treinen. Zodra we een volledig beeld hebben van het treinaanbod, zullen we oplossingen uitwerken op het stuk van parkeergelegenheid en van de toegang tot de verschillende vervoersmodi.

28.04 Benoît Piedboeuf (MR): Ik vraag me af of u dat echt meent maar ik ga hier geen polemieken voeren. Besturen is vooruitzien. In dit tempo zullen we met de aanleg van de parking beginnen als de verbinding tussen Brussel en Luxemburg operationeel is. Als we niet meteen aan de slag gaan, zullen we nooit klaar zijn in 2028. De Luxemburgers hebben hier een prioriteit van gemaakt. We moeten nu in actie schieten!

Comme je le disais, gouverner, c'est prévoir. Il faut donc prévoir et faire ce qu'il y a à faire. Ce faisant, je ne suis pas non plus du tout d'accord avec votre réponse. Je passe les détails puisque c'est un dossier que je connais bien.

28.05 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Mais, malheureusement, je reste sur ma faim. "Dat ass net méiglech", dit-on en luxembourgeois. Ce n'est pas possible!

Nous avons besoin de ce parking, monsieur le ministre. Je suis tout à fait d'accord avec mon collègue, Benoît Piedboeuf, pour dire que c'est un dossier qui doit évoluer parallèlement à celui de l'axe 3 afin d'être prêt en 2025-2026-2027 pour accueillir encore beaucoup plus de voyageurs.

Quand je vois la sursaturation de l'autoroute qui va d'Arlon à Luxembourg, je ne comprends pas comment un ministre qui porte l'étiquette Ecolo n'agisse pas plus. Vous savez à quel point je respecte cette étiquette. En effet, si je n'ai jamais adhéré à votre parti, c'est parce que je suis plus écologiste que vous!

J'insiste donc, monsieur le ministre, pour que vous répondiez clairement à cette question et pour que vous vous battiez pour obtenir des crédits. Je sais que M. Roggeman sera de notre côté puisqu'il apprécie la province de Luxembourg. Je m'en rends compte lors de chaque réunion de commission.

Monsieur le ministre, battez-vous et nous réussirons ensemble!

28.06 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Arens, je me bats d'abord pour avoir de l'argent pour faire rouler les trains. Après, nous déciderons où nous mettrons les parkings. En outre, il faut moins de temps pour réaliser un parking que pour finaliser l'axe 3. Je m'arrache les cheveux face à ce dossier, qui aurait dû être terminé bien avant mon entrée en fonction. J'essaie de remettre les choses dans le bon ordre et vous pouvez compter sur mon énergie et ma détermination.

28.07 Josy Arens (cdH): Ce sera quand même avant 2050! J'entends des dates qui me font plus que rêver! Je vous souhaite un bon travail pour que nous puissions réaliser cela ensemble très vite.

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

29 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een Europese tariefintegratie voor vervoersbewijzen per spoor" (55020921C)

29 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Une intégration tarifaire européenne des titres de transport ferroviaire" (55020921C)

29.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Mijnheer de minister, het EU Agency for Railways (ERA) pleit voor een unitair vervoersbewijs voor de spoorwegen dat geldig is in de hele Europese Unie. Dit pleidooi*

28.05 Josy Arens (cdH): We hebben die parking nodig. Dit dossier moet sneller evolueren zodat we klaar zijn om snel veel meer reizigers op te vangen.

Gelet op de verzadiging van de snelweg tussen Aarlen en Luxemburg begrijp ik niet waarom een Ecolo-minister niet meer aandringt. Ik ben groener dan u! U moet strijden om kredieten uit de brand te slepen!

28.06 Minister Georges Gilkinet: Ik doe eerst al het mogelijke om de nodige middelen te krijgen om de treinen te doen rijden. Daarna zullen we bekijken wat er voor de parkings te doen staat. De bouw van een parking vergt bovendien minder tijd dan de afhandeling van het dossier betreffende as 3. Ik probeer de dingen in de juiste volgorde aan te pakken. U kunt op mijn inzet en vastberadenheid rekenen.

29.01 Tomas Roggeman (N-VA): *L'Agence ferroviaire européenne (European Railway Agency, ERA)*

wordt ondersteund door verscheidene Europese spoororganisaties en vertegenwoordigers van zowel de klassieke monopolisten, nieuwe spoorondernemingen, maar ook spoorgebruikers (CER, Allrail en de European Passengers Federation). De horizon voor de realisatie hiervan wordt gesteld op 2030.

Deze manier van werken wordt al jaren in de luchtvaartsector gehanteerd, echter zonder bijzondere regulering. In Italië passen de spoorbedrijven dit al toe op nationaal niveau. Een dergelijk systeem zou de interoperabiliteit van spoornetwerken voor de reiziger vereenvoudigen. Bovendien kan een systeem van 'multimodaal ticketing' de interoperabiliteit van vervoersmodi tegelijk versterken. De covid green pass heeft bewezen dat unitaire ticketing op Europees niveau haalbaar is.

Vandaar mijn volgende vragen:

Wat is uw standpunt omtrent het opzetten van een systeem voor een unitair vervoersbewijs voor de spoorwegen dat in de hele Europese Unie geldig zou zijn?

Is de NMBS bereid tot medewerking aan een dergelijk systeem? De terbeschikkingstelling van data is hiervoor cruciaal. Is de NMBS bereid om data ter beschikking te stellen aan dergelijk gemeenschappelijk platform? Is de NMBS bereid om een externe instantie bevoegd te maken voor de verkoop van vervoersbewijzen?

Dergelijk systeem vraagt ook een grotere mate van coördinatie van passagiersrechten en compensatiesystemen. Is de NMBS bereid om een hervorming door te voeren om de betrouwbaarheid van dit systeem ook in internationale perspectieven te vergroten?

Indien uzelf en de NMBS niet bereid zijn tot een dergelijk Europees ticketingsysteem, vereist de liberalisering van het personenvervoer per spoor sowieso een nieuw ticketingsysteem voor de nationale spoormarkt. Geeft u daar uw voorkeur aan?

plaide en faveur d'un billet de train unique valable dans toute l'Union européenne.

Quelle est la position du ministre?

La SNCB est-elle disposée à collaborer à ce système de billetterie européen? La libéralisation des chemins de fer ne nécessitera-t-elle pas en tout état de cause un nouveau système de billetterie national?

29.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, het opzetten van een systeem voor een unitair vervoerbewijs is een zeer lovenswaardig streven dat sterk kan bijdragen aan het streven om het internationaal treinvervoer aan te moedigen. De NMBS werkt momenteel dan ook samen met meer dan 30 andere Europese spoorwegmaatschappijen om een internationaal uniform erkend vervoerbewijs te ontwikkelen. Dit wordt URT genoemd. De NMBS maakt actief deel uit van de technische werkgroepen die op maandelijkse basis dit ontwerp verder uitwerken. Dit vervoerbewijs bevat meerdere vervoersmodi en -contracten op een en hetzelfde vervoerbewijs.

De NMBS werkt vandaag dus samen met deze andere Europese spoorwegmaatschappijen om internationale tariefdata ter beschikking te stellen aan het zogenaamde OSDM-platform. OSDM staat voor Open Sales and Distribution Model. Dit platform is ontstaan uit een vrijwillige samenwerking tussen de spoorwegsector en de zogenaamde *ticket vendors*. Deze laatste zijn externe partijen die zich vandaag reeds specialiseren in de verkoop van internationale treinreizen.

Met dit initiatief willen alle betrokken partijen een beter antwoord bieden op de uitdagingen op het vlak van interoperabiliteit, alsook de toegankelijkheid van internationale treinreizen voor het brede publiek vergroten. Het gaat om een open informaticastandaard.

29.02 **Georges Gilkinet**, ministre:

L'objectif consistant à parvenir à un système unitaire de titres de transport est louable. La SNCB collabore avec plus de 30 sociétés de chemins de fer européennes dans le but de développer un titre de transport agréé uniforme à l'échelle internationale (*Universal Rail Ticket*). La SNCB prend part activement aux groupes de travail techniques qui se réunissent chaque mois. Le titre de transport contient plusieurs modes et contrats de transport sur un seul et même titre de transport. La SNCB participe à la plateforme OSDM (*Open Sales and Distribution Model*), issue d'une collaboration volontaire entre le secteur ferroviaire et les vendeurs de billets.

29.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik ben blij te horen dat daar vooruitgang in zit. De NMBS is in het verleden steeds terughoudend geweest als het ging over het ter beschikking stellen en delen van commerciële data. Ik verneem dat zij in dit geval daarvoor toch openstaat. Dat is terecht, want het is een technologische innovatie ten dienste van de reiziger en als wij meer mensen internationaal op de trein willen krijgen, moeten wij dat faciliteren, onder andere in de marketing en ticketing.

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

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs. 55021020C van mevrouw Hanus en 55021427C van mevrouw Rohonyi worden uitgesteld.

30 Samengevoegde vragen van

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verwerping van het sociaal akkoord bij het spoor" (55021034C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onderhandelingen over het sociaal akkoord 2021-2022 bij het spoor" (55021053C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verwerping van het sociaal akkoord door de vakbonden" (55021080C)

30 Questions jointes de

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rejet de l'accord social aux chemins de fer" (55021034C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les négociations sur l'accord social 2021-2022 aux chemins de fer" (55021053C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rejet de l'accord social par les syndicats" (55021080C)

30.01 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): De vakbonden en spoordirectie zijn er niet in geslaagd een sociaal akkoord over de loon- en arbeidsvoorwaarden in 2021-2022 te bereiken. Uit mijn contacten met een aantal vakbondslui maak ik op dat de kernpunten van de discussie onder meer de statutaire aanwervingen, de loonsverhoging en maatregelen in het kader van welzijn op het werk zijn.

30.01 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Les syndicats et la direction des chemins de fer ne sont pas parvenus à conclure un accord social pour les conditions de rémunération et de travail en 2021-2022.

Gelukkig zijn er nog geen acties aangekondigd, maar de druk op het personeel en hun vertegenwoordiging stijgt zienderogen zolang er geen bevredigend akkoord uit de bus komt. Het is in ieders belang dat het niet tot acties komt die impact hebben op een vlot verloop van het treinverkeer en de reizigers, en dat het spoorpersoneel de komende jaren gemotiveerd zijn werk kan blijven doen.

Le ministre peut-il fournir davantage d'explications sur le déroulement et le contenu des négociations ratées entre la direction et les syndicats? Interviendra-t-il en tant que médiateur?

Kunt u meer duiding geven bij het verloop en de inhoud van de mislukte onderhandelingen tussen spoordirectie en vakbonden?

Wilt en kunt u een bemiddelende rol spelen om de kansen op een sociaal akkoord te vergroten? Zo ja, welke initiatieven bent u bereid daartoe te nemen?

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

Er is geen sociaal akkoord bereikt bij het spoor. De vakbonden ACV-Transcom, ACOD Spoor en VSOA-Spoor hebben voor de tweede

30.02 **Frank Troosters** (VB): *A la SNCB, les négociations d'un accord social ont échoué. Les organisations syndicales CSC-Transcom, CGSP-Cheminots et*

keer een voorstel voor sociaal akkoord voor 2021-2022 verworpen.

Wat is de huidige stand van zaken betreffende het afsluiten van een sociaal akkoord bij het spoor?

Zal u actie ondernemen om de impasse rond het sociaal akkoord te doorbreken? Zo ja, wanneer en hoe? Zo nee, waarom niet?

Wat is uw visie op de wens van de vakorganisaties voor meer statutaire aanwervingen en een loonsverhoging voor iedereen?

SLFP-Cheminots ont rejeté pour la deuxième fois une proposition d'accord social pour 2021-2022.

Où en sont les négociations? Le ministre pourrait-il nous fournir de plus amples détails sur les éventuelles initiatives qu'il compte prendre? Que pense-t-il de la revendication des organisations syndicales ayant trait à une augmentation des recrutements d'agents statutaires et à une hausse salariale pour l'ensemble du personnel?

30.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Op het moment van indiening van deze vraag mocht ik nog geen antwoord ontvangen op mijn schriftelijke vraag met nummer K550667 rond dezelfde problematiek.

Het laatste sociaal akkoord bij onze spoorwegen dateert ondertussen al van de periode 2016-2018. Al enige tijd liepen er onderhandelingen tussen de spoorbedrijven en de spoorbonden over een nieuw sociaal akkoord voor de periode 2021-2022.

In dit nieuwe akkoord wil HR-Rail onder andere een 38-urenweek voor nieuwe aanwervingen inschrijven. 38 uren werken per week is het gemiddelde voor een Vlaamse werknemer. In Wallonië ligt dit lager, met gemiddeld 37,1 uren werken per week (bron: Statistiek Vlaanderen).

De onderhandelingen over dit voorstel zijn echter uiteindelijk stopgezet nadat de vakbonden voor een tweede maal het voorstel voor een sociaal akkoord 2021-2022 hebben verworpen.

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

1) Wat is uw visie op het normaliseren van een 38-uren week, voor heel het land, voor nieuwe aanwervingen bij het spoorwezen?

2) Wat is uw visie op het feit dat de vakbonden tot tweemaal toe het voorstel over een sociaal akkoord 2021-2022 hebben verworpen?

3) Wat is uw visie op de mogelijke aanwerving van meer operationeel personeel?

Alvast bedankt voor uw antwoorden.

30.04 Minister Georges Gilkinet: U snijdt met uw vragen een belangrijk onderwerp aan, namelijk de sociale onderhandelingen bij de Belgische spoorwegen. Ik heb alle begrip voor de wensen van het spoorwegpersoneel om de beste arbeidsvoorwaarden en de beste salarisvoorwaarden te krijgen. Dat is legitiem voor elke werknemer. Het is echter niet mijn rol om tussenbeide te komen in de sociale onderhandelingen die in dat autonoom overheidsbedrijf tussen de

30.03 Tomas Roggeman (N-VA):

Le dernier accord social conclu concernant notre chemin de fer remonte à la période 2016-2018. Depuis quelque temps, des négociations sont en cours entre les sociétés ferroviaires et les syndicats du rail concernant un nouvel accord social pour 2021-2022. HR Rail veut notamment inscrire dans ce nouvel accord une semaine de 38 heures pour les nouveaux collaborateurs.

Qu'en pense le ministre? Que pense-t-il du rejet par les syndicats de la proposition d'accord social? Que pense-t-il de l'idée de recruter davantage de personnel opérationnel?

30.04 Georges Gilkinet, ministre:

Je ne suis pas autorisé à m'immiscer dans les négociations sociales entre la direction et les représentants des travailleurs dans cette entreprise publique autonome. Je veux cependant

directie en de werknemersvertegenwoordigers plaatsvinden. Dat belet mij niet om te waken over het respect voor en de kwaliteit van de sociale dialoog, die ik uiteraard aanmoedig.

Het valt niet te ontkennen dat de coronacrisis een aanzienlijke begrotingsimpact op onze economie heeft gehad en in het bijzonder op de NMBS. Die moeilijke situatie mag echter niet op het spoorwegpersoneel worden afgewenteld, dat tijdens de coronacrisis bewonderswaardig is blijven werken. Ik heb hen herhaaldelijk bedankt. Ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om dat opnieuw te doen.

Om de inkomstenderving van de NMBS te compenseren, heeft de federale regering eind juni beslist om de NMBS te steunen met een nieuwe forfaitaire vergoeding van 150 miljoen euro, boven op de uitzonderlijke forfaitaire subsidie van 148 miljoen euro die de regering begin februari aan de NMBS heeft toegekend.

Bovendien is in het regeerakkoord bepaald dat de NMBS gedurende tien jaar het monopolie op het reizigersvervoer zal hebben. Dat monopolie gaat in bij de ondertekening van het nieuwe openbare dienstcontract.

Ondanks de financiële situatie zijn de spoorbedrijven erin geslaagd om een systeem in te voeren voor de terugbetaling van de kilometers die het spoorwegpersoneel met de fiets tussen de woonplaats en de werkplaats aflegt. Het is een positieve eerste stap, maar duidelijk niet genoeg.

Een van de essentiële elementen in het regeerakkoord voor de spoorwegen is de mogelijkheid om aan de NMBS voor een periode van tien jaar rechtstreeks een opdracht van openbare dienstverlening toe te vertrouwen. Ik denk dat dat besluit de werknemersvertegenwoordigers kan geruststellen over de toekomst die de regering aan hun bedrijf wil geven.

De verbetering van de financiële situatie van de NMBS en de inachtneming van de openbare dienst zijn twee essentiële voorwaarden voor een goed verloop van de sociale dialoog.

Ik hoop dat de besprekingen op die basis tot een nieuw sociaal akkoord zullen leiden. Ik zal de besprekingen die in de daartoe bepaalde organen voor sociaal overleg plaatsvinden, blijven volgen en steunen.

30.05 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, ik ben het met u eens dat de beslissingen die we met de regering nemen om van de NMBS de komende tien jaar de unieke operator te maken van de openbare dienst, alsook de financiële compensaties die we op tafel leggen voor de derving van inkomsten door de coronacrisis, alvast een gunstiger kader zullen moeten scheppen om een sociaal akkoord te maken.

Het is natuurlijk ook een feit dat het NMBS-personeel de afgelopen jaren al een productiviteitsverhoging van 20 % heeft gerealiseerd. Men doet veel meer met een pak minder werknemers en ik begrijp zeer goed dat het personeel verwacht dat daar deftige arbeids- en loonsvoorwaarden tegenover staan. We hebben de discussie over de

veiller au respect du dialogue social et à la qualité de ce dernier. Même si la crise sanitaire a également eu des conséquences budgétaires considérables pour la SNCB, cette situation ne doit pas être répercutée sur le personnel des chemins de fer qui a poursuivi sa mission de façon exemplaire pendant cette période difficile. Pour compenser les pertes de revenus à la SNCB, le gouvernement fédéral a décidé fin juin de lui octroyer une indemnité forfaitaire de 150 millions d'euros, en plus de la subvention forfaitaire exceptionnelle de 148 millions d'euros qu'il lui a allouée début février. La SNCB conservera le monopole du transport de voyageurs pendant dix ans à compter de la signature du nouveau contrat de service public.

Une première étape a déjà été franchie, sous la forme d'un remboursement des kilomètres parcourus à vélo entre le domicile et le lieu de travail des membres du personnel des chemins de fer. Toutefois, cette avancée ne suffit pas. L'amélioration de la situation financière de la SNCB et la prise en considération de ses missions de service public constituent deux conditions essentielles à un dialogue social de qualité. Espérons que les discussions qui se tiendront sur cette base permettront d'aboutir à un nouvel accord social.

30.05 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Ces dernières années, le personnel de la SNCB a déjà réalisé une augmentation de la productivité de 20 %. En échange, il attend des conditions de rémunération et de travail correctes. Nous n'avons notamment pas encore abordé les jours de compensation. Il reste pas mal de pain sur la planche.

compensatiedagen hier bijvoorbeeld nog niet gehad.

Er ligt toch heel wat op de plank wat dat betreft. U hebt inderdaad uw rol te spelen en het is een autonoom overheidsbedrijf, maar ik vrees toch dat het politiek gezien uiteindelijk op uw bord terecht zal komen als de onderhandelingen op een mislukking uitdraaien.

Maar laten we niet pessimistisch zijn, mijnheer de minister. Samen met u hoop ik dat er een sociaal akkoord kan gesloten worden waar iedereen mee kan leven.

30.06 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, dank u voor het antwoord. Ik volg de kwestie van nabij en kijk met spanning uit naar de resultaten.

30.07 Tomas Roggeman (N-VA): Ook ik volg het dossier op de voet. Er zal niet bemiddeld worden, maar het sociaal overleg zit al jaren muurvast en er duikt evenmin de-escalatie aan de horizon op.

30.07 Tomas Roggeman (N-VA): Il n'y aura pas de médiation, mais la concertation sociale est au point mort depuis des années.

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

31 Samengevoegde vragen van

- **Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken m.b.t. de ambities inzake het goederenvervoer per spoor tegen 2030" (55021059C)**
- **Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verlenging van de coronasteun voor het goederenvervoer per spoor" (55021180C)**

31 Questions jointes de

- **Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement des ambitions en matière de transport ferroviaire de marchandises d'ici 2030" (55021059C)**
- **Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prolongation des mesures de soutien corona au transport ferroviaire de marchandises" (55021180C)**

31.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de PVDA vindt het goederenvervoer heel belangrijk. Dat moet worden uitgebreid. U vindt dat zelf ook. U vindt dat er een verdubbeling moet komen tegen 2030. Wij hebben toch heel veel vragen bij de manier waarop dat allemaal gebeurt. We stellen immers vast dat er ook dit jaar een daling is van het goederenvervoer in de plaats van een toename met 19 % in juli 2021, tegenover de voorbije jaren. Ook het internationale vervoer is gedaald met zelfs 38 %. We zitten niet in de goede richting. We zien dus eigenlijk niet zo veel verschil met de vorige regeringen op dat vlak.

Waarom blijft u die sector verder subsidiëren zonder daar iets tegenover te stellen? Waarom heeft de sector van het goederenvervoer per spoor opnieuw bijkomende hulp nodig, terwijl de economie toch weer opleeft? Is hier sprake van structurele transfers van publiek geld naar de privé?

Een van de maatregelen is het wegvallen van de annulatiekosten en rijpadenreserveringskosten voor de vervoerders. Wat zijn de gevolgen voor Infrabel van deze beslissing? Wilt u het goederenvervoer per spoor verdubbelen tegen 2030? Is dit objectief realistisch gezien de verminderde activiteit vandaag?

31.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le ministre souhaite un doublement du transport ferroviaire de marchandises d'ici 2030, mais nous nous posons des questions quant à la manière dont il entend réaliser cet objectif et quant au caractère réaliste de celui-ci. Cette année aussi, on constate une nouvelle diminution du transport de marchandises.

Pourquoi le ministre continue-t-il de subventionner ce secteur sans exiger de contrepartie? Pourquoi ce secteur a-t-il de nouveau besoin d'une aide supplémentaire, en dépit du rebond économique? Est-il question, en l'occurrence, de transferts structurels de fonds publics vers le secteur privé? Quelles sont les conséquences pour Infrabel de la suppression des frais d'annulation et des frais

de réservation de sillons pour les transporteurs?

31.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Vindevoghel, de sector van het goederenvervoer per spoor is hard getroffen door de terugval van de economische activiteit als gevolg van de covidcrisis. Recente aankondigingen van economisch herstel mogen ons niet blind maken voor het feit dat de financiële gevolgen voor de sector nog enige tijd zullen aanhouden.

De sector van het goederenvervoer per spoor is structureel kwetsbaar. Hij heeft te kampen met sterke concurrentie op het gebied van vrachtvervoer en hoge productiekosten. Als we onze klimaatdoelstellingen willen halen en ervoor willen zorgen dat het spoor zijn deel van het goederenvervoer voor zijn rekening neemt, hebben we levensvatbare bedrijven nodig die voor vervoerscapaciteit zorgen. Het verdwijnen van sommige van deze bedrijven zou gevolgen kunnen hebben voor de industriële sectoren in ons land, waarvan het concurrentievermogen afhankelijk is van het gebruik van het spoor. De gevolgen voor de werkgelegenheid mogen niet uit het oog worden verloren. Het is in ons belang dat wij de kasstroom van deze ondernemingen kunnen ontlasten totdat de kadervoorwaarden verbeteren en zij hun activiteiten op duurzame wijze kunnen ontwikkelen.

Wat betreft de impact van de maatregelen op de kosten voor het schrappen en bestellen van treinpaden bij Infrabel, zal de Staat de volledige kosten dragen. Voor Infrabel is dat dus een neutrale operatie.

De verdubbeling van het volume dat tegen 2030 per trein zal worden vervoerd, is effectief een ambitieuze doelstelling. Zoals ik reeds herhaaldelijk heb aangekondigd, werken wij aan een ontwerpplan van concrete acties dat aan de regering zal worden voorgelegd. De sector zelf heeft zijn voorstellen op 14 september gepresenteerd. Om dat doel te bereiken, zullen wij moeten samenwerken in een transversale samenwerking van de goederenmobiliteit. Er zijn al contacten met mijn regionale collega's om onze actie ten gunste van een modal shift naar het spoor te coördineren.

31.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Ce secteur a été durement touché par le ralentissement économique consécutif à la crise du Covid-19. En dépit des récentes annonces de reprise économique, les conséquences financières pour le secteur se feront encore sentir un certain temps.

Le secteur est structurellement vulnérable en raison de la forte concurrence dans le domaine du transport de marchandises et des coûts de production élevés. Si nous voulons atteindre nos objectifs climatiques, nous avons besoin d'entreprises viables susceptibles de garantir une capacité de transport. La disparition de certaines de ces entreprises pourrait avoir des conséquences pour les secteurs industriels dans notre pays, pour leur compétitivité et pour l'emploi. Il est dans notre intérêt de soulager la trésorerie de ces entreprises jusqu'à ce que les conditions cadres s'améliorent et qu'elles puissent développer durablement leurs activités.

L'État supporte l'intégralité des coûts liés à la suppression et la commande de sillons. Il s'agit d'une opération neutre pour Infrabel.

Nous développons une ébauche de plan d'actions concrètes pour doubler le volume d'ici 2030. Le secteur a présenté ses propositions le 14 septembre. La collaboration transversale de la mobilité des marchandises est nécessaire pour atteindre l'objectif. Des contacts avec les Régions doivent permettre de coordonner le *modal shift* vers le transport ferroviaire.

31.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, er worden steeds maar subsidies toegekend aan het goederenvervoer, maar de vraag rijst wanneer het genoeg zal zijn. Veronderstel dat de sector in januari 2022 terug op verlies draait, hoe zult u daar dan mee omgaan? Er doen zich problemen voor met het aantal

31.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): De plus en plus de subsides sont octroyés, mais que se passera-t-il si le secteur affiche à nouveau des pertes en

vrachtwagenchauffeurs. In Engeland hebben we gezien waartoe een tekort aan vrachtwagenchauffeurs kan leiden. Er is tevens een tekort aan zeecontainers, waardoor ook de zeevaart in moeilijkheden komt.

Het goederenvervoer moet naar onze mening wel worden versterkt, maar de vraag luidt of subsidies daartoe de juiste manier zijn. Wij vinden dat er aan die subsidies voorwaarden verbonden moeten zijn. Nu worden privébedrijven zomaar gesubsidieerd, zonder dat er iets tegenover staat.

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

32 **Samengevoegde vragen van**

- **Melissa Depraetere** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De problematiek van de treinbestuurders van de NMBS, in het bijzonder in het depot van Kortrijk" (55021116C)
- **Maria Vindevoghel** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "Het structureel presteren van overuren door treinbestuurders in het depot van Kortrijk" (55021297C)

32 **Questions jointes de**

- **Melissa Depraetere** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les problèmes des conducteurs de train de la SNCB, en particulier au dépôt de Courtrai" (55021116C)
- **Maria Vindevoghel** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les heures supplémentaires structurelles des conducteurs de train au dépôt de Courtrai" (55021297C)

32.01 **Melissa Depraetere** (Vooruit): Mijnheer de minister, in een brief over het depot in Kortrijk klaagt de Onafhankelijke Vakbond Spoorwegpersoneel aan dat de wettelijke grenzen van de arbeidstijden worden overschreden. Na de indiening van deze vraag kreeg ik veel signalen dat dat niet enkel in Kortrijk het geval is, maar dat het probleem veel ruimer is. Er komen continu overuren bij.

Een groep Kortrijkse treinbestuurders en militanten heeft dat aangeklaagd en kreeg nu van FOD WASO, de toezichthoudende overheid, over de hele lijn gelijk. Ondanks de vingerwijzing van de FOD blijft men op hetzelfde elan verder gaan. Er is een voorstel met nieuwe werktijden gedaan, waaruit weer hetzelfde blijkt, met name dat er te veel uren per dag moeten worden gewerkt. Het gevolg zal ongetwijfeld alweer zijn dat die overuren zich zullen opstapelen, waardoor het heel moeilijk is om werk en privé nog in balans te krijgen.

Daarbij komt dat er wordt gevraagd om in bepaalde periodes heel veel te werken. In de zomerperiode is er bijvoorbeeld een probleem aan de kust en in de regio Brugge. In andere periodes is dat veel minder het geval. De noodkreet van het personeel is terecht. Het is niet meer dan logisch dat in een nieuw voorstel op zijn minst rekening wordt gehouden met een probleem dat vandaag al bestaat en dat door de FOD WASO ook wordt erkend. Dat is vandaag duidelijk niet het geval.

Bent u op de hoogte van deze problematiek? Ik veronderstel dat het probleem niet enkel in West-Vlaanderen voorkomt. Bent u bereid om naar het personeel te luisteren en samen met hen een oplossing te zoeken?

32.02 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de collega heeft de problematiek al geschetst. Het is inderdaad een cri de coeur van de treinbestuurders, die een functie hebben waarbij

janvier 2022? Le problème de la pénurie de chauffeurs de camion et de conteneurs maritimes se pose. Il faut subordonner l'octroi de subsides à certaines conditions.

32.01 **Melissa Depraetere** (Vooruit): Selon le Syndicat indépendant pour cheminots (SIC), les temps de travail sont systématiquement dépassés au dépôt de Courtrai et les heures supplémentaires s'accumulent. La situation serait la même dans d'autres dépôts aussi. Un groupe de conducteurs de train et de militants courtraisiens a dénoncé les faits et a obtenu gain de cause auprès du SPF ETCS. La situation ne s'est malheureusement pas améliorée pour autant. Les nouveaux horaires prévoient de nouveau trop d'heures de travail par jour. À certaines périodes, le rythme de travail est même encore plus soutenu.

Le ministre est-il informé du problème? Est-il disposé à écouter les doléances du personnel et à chercher une solution en concertation avec celui-ci?

32.02 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Les périodes de travail et de repos doivent être correctement

veiligheid heel belangrijk is. Aangezien ik vroeger vakbonds-afgevaardigde in het CPBW was, weet ook ik zeer goed dat dat heel belangrijk is. De rusttijden en de lange periodes van werken moeten goed geregeld zijn.

Het feit dat de FOD WASO hen gelijk geeft, zegt veel. Als minister zou ik mij dan toch zorgen maken over de veiligheid. Mensen vertellen mij dat zij vrezen voor de gevolgen van onvoldoende slaap of rust bij het uitoefenen van hun job. Dat is niet het enige probleem, er staat nog een andere vraag op de agenda over het probleem van de overuren. Er is een globaal probleem van overuren bij de NMBS en Infrabel, waarbij het personeel zelfs wordt gevraagd om die overuren niet te recupereren maar ze te laten uitbetalen. Dat kan natuurlijk helemaal niet.

Mijnheer de minister, hoeveel treinbestuurders zijn er vandaag ondergebracht bij het depot van Kortrijk? Hoeveel waren dat er in 2011?

Zult u de raad van bestuur en de directie van de NMBS confronteren met de klachten van de treinbestuurders en de conclusie van de FOD WASO? Daar wordt immers nog altijd geen rekening mee gehouden.

Op welke manier zal de NMBS hieraan gevolg geven? Kunnen de overuren snel worden gerecupereerd? Komen er extra aanwervingen?

32.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Depraetere, mevrouw Vindevoghel, de NMBS en HR Rail delen mij mee dat zij op de hoogte zijn van die problematiek. Ze werd namelijk behandeld in de raad van bestuur van HR Rail. Ik wil benadrukken dat het een kwestie is die raakt aan het sociaal beheer van de ondernemingen zelf, waarin ik mij niet wens te mengen.

De sociale inspectie van de FOD WASO heeft op 8 maart van dit jaar een brief gestuurd aan HR Rail. Daarin werd een periodiek controlebezoek in het depot van Kortrijk aangekondigd op 1 april van dit jaar. Op 7 juli kwam er een ingebrekestelling vanwege de sociale inspectie, met daarin de vraag om maatregelen te nemen om de situatie te remediëren. Op 27 september werd de top van de werknemersvertegenwoordigers ingelicht. HR Rail heeft ten slotte op 15 oktober een brief naar de sociale inspectie gestuurd met een aantal voorstellen, vijf dagen geleden dus.

De NMBS en HR Rail zijn vanzelfsprekend gebonden door de arbeidswetgeving, waaronder die inzake de arbeidshuur. Dit is belangrijk, niet alleen voor het welzijn en de work-lifebalance van het personeel, maar eveneens, zoals u terecht zei, voor de veiligheid van het spoorvervoer.

Ik zal in elk geval, op afstand maar met veel aandacht, de evolutie van de gesprekken blijven volgen. Ik hoop dat er een evenwichtige oplossing voor deze situatie kan worden gevonden binnen het spoorbedrijf.

réglementées. Le SPF ETCS donne raison aux conducteurs de train, ce qui est lourd de sens.

Combien de conducteurs de train travaillent-ils actuellement au dépôt de Courtrai? Combien étaient-ils en 2011? Le ministre va-t-il s'entretenir avec la SNCB à propos des plaintes et de la conclusion du SPF ETCS? Quelles solutions envisage-t-il?

32.03 **Georges Gilkinet**, ministre: La SNCB et HR Rail m'ont communiqué qu'ils sont informés de cette problématique. C'est une question de gestion sociale dans laquelle je ne souhaite pas m'ingérer.

Le 8 mars, l'Inspection sociale du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale a envoyé une lettre à HR Rail pour annoncer qu'elle effectuerait une visite d'inspection au dépôt de Courtrai le 1^{er} avril. Une semaine après cette visite, une mise en demeure a été envoyée pour demander que la situation soit améliorée. Le 27 septembre, les principaux représentants des travailleurs ont été informés. Le 15 octobre, HR Rail a envoyé une lettre à l'Inspection sociale avec un certain nombre de propositions.

La SNCB et HR Rail sont bien entendu liés par la législation du travail. Une heure de travail normale est importante pour le bien-être, la sécurité et la durabilité du travail. Je veillerai

tout particulièrement à ce qu'une solution équilibrée soit trouvée.

32.04 Melissa Depraetere (Vooruit): Ik zou graag nog een kleine verduidelijking willen. U zei dat er vijf dagen geleden een brief is verstuurd. Ik veronderstel dat het de bedoeling is dat men concreet aan de slag gaat met de aanbevelingen die daarin staan?

32.04 Melissa Depraetere (Vooruit): Doit-on concrètement travailler sur la base des recommandations du 15 octobre?

32.05 Minister Georges Gilkinet: Het is de bedoeling om een antwoord te geven aan de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg. Er zijn gesprekken lopende tussen HR Rail en de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.

32.05 Georges Gilkinet, ministre: L'objectif est que le SPF Emploi reçoive une réponse.

32.06 Melissa Depraetere (Vooruit): Ik hoop dat het meer was dan louter een brief en dat men tracht om echt tot een oplossing te komen. Daar hebben we nu weinig zicht op. Het kan misschien later nog eens aan bod komen.

32.06 Melissa Depraetere (Vooruit): J'espère qu'on s'applique réellement à trouver une bonne solution. Les travailleurs ne souhaitent pas que leurs heures supplémentaires soient payées, ils veulent récupérer le temps auquel ils ont droit. Le personnel ne peut pas continuer à travailler au rythme actuel. Il y a des lois et elles doivent être respectées. Si le ministre ne souhaite pas intervenir, il est néanmoins de sa responsabilité de veiller à ce qu'il y ait suffisamment de personnel.

Hoe dan ook vragen de mensen niet dat hun overuren worden uitbetaald, ze vragen om de tijd te krijgen waarop zij recht hebben. Dat is een belangrijke vraag, zeker met het oog op het veiligheidsaspect dat hiervoor al werd toegelicht. Het is gewoon niet langer houdbaar om zo te blijven werken. De sociale inspectie is zeer duidelijk en u zei het ook, er zijn wetten waaraan men zich moet houden. Het is dan ook duidelijk dat er iets moet veranderen.

U zegt dat u zich hier weinig tot niet mee zult bemoeien omdat dat het eigenlijk uw taak niet is. Het is echter wel uw taak om ervoor te zorgen dat er voldoende personeel is. Er heerst immers duidelijk een structureel probleem, de mensen zijn met veel te weinig en om dat te verhelpen zal er vermoedelijk meer nodig zijn dan een brief.

32.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): U hebt niet geantwoord op het verschil qua personeelsbestand vergeleken met vroeger. Ik heb nog even gekeken op de website en ik zie momenteel geen vacatures voor treinbestuurders, terwijl er toch een groot tekort is.

32.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Je n'ai pas reçu de réponse à ma question portant sur la différence entre les effectifs actuels et ceux d'il y a dix ans. Malgré le manque de conducteurs de train, je ne vois aucune offre d'emploi visant à recruter ce type de profil. Le SPF ETCS ne devrait pas avoir à rappeler à l'ordre les entreprises publiques. La loi n'est pas respectée et les règles de sécurité ne sont pas appliquées. Les accords conclus après la catastrophe de Buizingen ne sont même pas respectés. Le personnel des chemins de fer a aussi droit à une vie sociale et familiale.

Het is geen compliment voor een overheidsbedrijf om een brief te krijgen van de FOD WASO wegens het niet respecteren van de arbeidswetgeving. Daar zou u toch bekommerd om moeten zijn, want het gaat niet alleen over het niet respecteren van wetgeving, er is ook een belangrijk veiligheidsaspect. De mensen die ik gehoord heb zeggen immers dat zelfs de beslissingen die genomen zijn naar aanleiding van de ramp in Buizingen niet gerespecteerd kunnen worden, omwille van het feit dat de mensen hun pauzes en rusttijden niet kunnen nemen.

Het feit dat omwille van het personeelstekort zelfs de aanbevelingen die gedaan zijn na de ramp in Buizingen niet kunnen worden uitgevoerd en veiligheidsregels zoals remcontroles soms niet kunnen worden nageleefd, zou u moeten alarmeren. Het zou u moeten doen inzien dat er iets moet gebeuren. De mensen willen immers geen tweede ramp zoals in Buizingen meemaken. Deze mensen zijn bezorgd over de veiligheid van de reizigers en hun eigen veiligheid, wat ik goed kan begrijpen.

Ten slotte zijn ze ook bezorgd over hun sociaal en familiaal leven. Ook dat is immers heel belangrijk. Die mensen hebben zich hard

ingezet tijdens de corona-epidemie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

33 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitspraken van Paul Magnette met betrekking tot gratis openbaar vervoer" (55021148C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gratis reizen met de trein voor iedereen" (55021289C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitspraken rond gratis openbaar vervoer" (55021411C)
- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aankondigingen met betrekking tot het gratis openbaar vervoer" (55022102C)

33 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les déclarations de Paul Magnette relatives à la gratuité des transports en commun" (55021148C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gratuité du train pour tous" (55021289C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les annonces sur la gratuité des transports en commun" (55021411C)
- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les annonces relatives à la gratuité des transports en commun" (55022102C)

33.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, PS-voorzitter Paul Magnette pleit ervoor om het openbaar vervoer volledig gratis te maken. Wij vinden dat een heel goed idee en staan erachter. Het is trouwens een voorstel dat wij al lang hebben gelanceerd. Nochtans vond de heer Magnette, die ook burgemeester van Charleroi is, ons voorstel voor gratis openbaar vervoer in de stad Charleroi onrealistisch. Zijn ideeën hangen dus af van de plaats van toepassing.

Wij vinden gratis openbaar vervoer een goed idee en denken dat dat kan zorgen voor een verhoogd gebruik van het openbaar vervoer. Het bestaat al in Duinkerke, Estland en Luxemburg. Er zijn dus heel wat mogelijkheden en het is een sociale maatregel.

Volgens de heer Magnette zou het gratis maken van de NMBS 700 miljoen euro per jaar kosten. Klopt die uitspraak? Is de kostprijs van gratis treinverkeer in België ooit al eens berekend?

Het idee van uw coalitiepartner viel meteen op een koude steen bij de liberalen in Vivaldi, maar de positie van de ecologisten was mij niet zo duidelijk. Hoe staat u tegenover het voorstel van de PS-voorzitter voor gratis treinverkeer in België?

33.02 **Josy Arens** (cdH): Monsieur le ministre, le train gratuit pour tous est un très beau sujet et le projet de l'un de vos partenaires de majorité, qui le décrit comme une mesure nécessaire pour relever le défi de la démocratisation de la survie de l'humanité.

Si l'on peut se rejoindre sur la nécessité d'agir rapidement face à l'urgence climatique, ce qui passe inévitablement par un changement dans nos habitudes de déplacements, la gratuité n'est cependant pas le critère principal pour augmenter le nombre de voyageurs en train. Le principal critère consiste en une offre qualitative, avec des

33.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Paul Magnette, président du PS prône la gratuité complète des transports publics, une proposition lancée depuis longtemps déjà par mon parti. Cela ne l'a toutefois pas empêché jadis, en tant que bourgmestre de Charleroi, de qualifier d'irréaliste notre proposition d'instaurer la gratuité des transports publics dans sa ville. La mesure est déjà appliquée à Dunkerque, en Estonie et au Luxembourg. En plus de son caractère social, la mesure est de nature à encourager l'utilisation des transports publics.

M. Magnette estime le coût annuel de la gratuité à 700 millions d'euros pour la SNCB. Confirmez-vous ce chiffre? Que pense le ministre de la proposition du président du PS?

33.02 **Josy Arens** (cdH): Het is natuurlijk een mooi project om reizen met de trein voor iedereen gratis te maken. We kunnen het er dan wel over eens zijn dat er uit het oogpunt van het klimaat dringend dingen moeten veranderen, zoals onze verplaatsingsgewoonten, maar het gratis treinvervoer is niet de mirakel-

éléments tels que la fréquence et les amplitudes.

Dès lors, en amont d'une réflexion sur le passage à la gratuité – qui existe au Grand-Duché de Luxembourg, petit pays bien géré par des personnes qui ont les pieds sur terre – des investissements aux niveaux financier, matériel et humain s'imposent afin d'améliorer la fiabilité des déplacements en train que ce soit pour des trajets professionnels, scolaires ou encore de loisirs.

Monsieur le ministre, avant toute chose – et je souhaiterais une réponse pragmatique – êtes-vous favorable à la gratuité du train pour tous? Pour quelles raisons? Comment verriez-vous la mise en œuvre de ce projet? Existe-t-il des données qui permettent de chiffrer ce projet? Lesquelles? Quels investissements seraient-ils nécessaires pour soutenir la faisabilité d'une telle mesure?

oplossing om meer mensen op de trein te krijgen. Het voornaamste criterium is een kwaliteitsvol aanbod met voldoende treinen per uur. In het Groothertogdom Luxemburg reist men gratis met de trein, maar dat land heeft niet af te rekenen met de budgettaire problemen die wij kennen. Vooraleer we beginnen na te denken over gratis treinen moet er in mensen en materieel geïnvesteerd worden.

Bent u een voorstander van gratis treinvervoer? Welke vorm zou dat project moeten aannemen en hoeveel zou het kosten? Welke investeringen zouden er nodig zijn opdat dit een haalbare kaart zou worden?

33.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): *De voorzitter van de grootste federale regeringspartij pleit ervoor om het mogelijk te maken om gratis met de trein te reizen.*

Dit voorstel werd over het algemeen niet op applaus onthaald.

Vandaar mijn volgende vragen:

Keurt u krachtig het voorstel van de PS-voorzitter, omtrent gratis openbaar vervoer, af? Blijft u met andere woorden voorstander van betalend openbaar spoorvervoer?

U bent bereid om te spreken over verlaagde tarieven voor de reizigers bij de NMBS (Sud Presse, 27/09/2021).

Voormalig NMBS-topman Jo Cornu trok na een interne benchmark, waaruit bleek dat de tickets bij de NMBS gemiddeld 34 % goedkoper zijn dan in de rest van Europa, de conclusie dat tickets duurder moesten worden. Werd uw voorstel, tot het goedkoper maken van tickets voor de NMBS, doorgesproken met de NMBS zelf? Wat is hun huidige visie op het verlagen van hun tarieven?

Voor welke doelgroep(en) wenst u de tarieven te verlagen? Welke leeftijdscategorieën komen hiervoor in aanmerking?

Welk budget maakt u vrij voor de verlaging van ticketprijzen bij de NMBS?

33.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Le président du plus grand parti gouvernemental propose la gratuité des voyages en train.*

Le ministre rejette-t-il la proposition du président du PS? Le ministre est toutefois disposé à discuter d'une diminution des tarifs, alors que l'ancien patron de la SNCB Jo Cornu est arrivé à la conclusion, en se basant sur une comparaison des prix avec d'autres pays européens, que les billets devaient justement être plus chers. La proposition du ministre a-t-elle été discutée avec la SNCB? Pour quels groupes cibles le ministre souhaite-t-il réduire les tarifs? Quel budget dégagera-t-il à cette fin?

33.04 **Minister Georges Gilkinet**: Mijn prioriteit als minister van Mobiliteit is een beter treinaanbod voor de Belgen, zowel kwalitatief als kwantitatief. De trein moet zo de ruggengraat van ons duurzame openbaar vervoer vormen. Deze modal shift is wat de bevolking van ons verwacht. Dat geldt niet alleen voor het personenvervoer, maar ook voor het goederenvervoer. Daarom wil ik eerst en vooral investeren in de kwaliteit van het netwerk, na jaren van desinvesteringen. Daar zijn we dit jaar al mee gestart aan de hand van een investering van 365 miljoen euro, vanuit Europese middelen, en daar komt nog eens 250 miljoen euro bij om het boosterplan te versterken, maar liefst een vierde van de nieuwe investeringen van de regering na het begrotingsconclaaf. Deze investeringen moeten eveneens de kwaliteit van de diensten verbeteren, alsook de

33.04 **Georges Gilkinet**, ministre: En tant que ministre de la Mobilité, j'accorde la priorité à une amélioration de l'offre de trains. Ceux-ci doivent former la colonne vertébrale de nos transports en commun, avec un *modal shift* vers des trains pour le transport de personnes et de marchandises. C'est pourquoi je souhaite avant tout investir dans la qualité du réseau, avec 365 millions de fonds européens plus 250 millions

verhouding prijs-kwaliteit van het spoorvervoer.

Le train peut être rendu plus attractif en adaptant les tarifs pour certains groupes cibles. La tarification actuelle propose des tarifs tout à fait favorables aux étudiants et aux travailleurs pour le week-end. Nous pouvons faire davantage pour les plus jeunes, pour les personnes âgées, pour les personnes désirant parcourir des distances ou circuler en dehors des heures de pointe. Cet aspect fait partie intégrante des discussions pour le nouveau contrat de service public entre l'État belge et la SNCB, que nous négocions actuellement.

En outre, nous pouvons également attirer de nouveaux passagers grâce à une tarification innovante. À cette fin, nous avons développé, avec la SNCB, des formes d'abonnement flexibles comme le FlexAbo, qui est en phase de test. Tout cela va contribuer à rendre le train toujours plus attrayant. C'est vraiment cela qui nous mobilise: une qualité de service et des politiques tarifaires ciblées vers les publics qui en ont besoin, mais aussi les publics que nous pourrions attirer vers le train demain. C'est la bonne équation et nous travaillons dans ce sens.

d'euros. Ces investissements visent à améliorer la qualité des services et le rapport qualité-prix.

De trein kan aantrekkelijker gemaakt worden door de tarieven voor bepaalde doelgroepen aan te passen. De huidige tarieven zijn al gunstig voor studenten en weekendreizigers maar we zouden meer kunnen doen, met name voor bejaarden of voor wie buiten de spitsuren wil reizen. Dit thema maakt integraal deel uit van de besprekingen over het nieuwe openbaredienstcontract. We kunnen ook nieuwe reizigers via een innovatieve tarifiering aantrekken. Daarom hebben we flexibele abonnementsformules ontwikkeld, zoals FlexAbo, dat zich momenteel in de testfase bevindt.

We streven naar een gericht tariefbeleid, zowel voor degenen die dat nodig hebben als voor degenen die we willen aanmoedigen de trein te nemen.

33.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Dit is geen tegenstelling tussen gratis openbaar vervoer en forse investeringen in het openbaar vervoer. Wij vinden dat er ondergefinancierd wordt. Het voorstel van Vivaldi is veel te beperkt als we de switch willen maken. Ik heb maandag een zeer interessant artikel gelezen. Verschillende wetenschappers noemen daarin het voorstel voor gratis openbaar vervoer in Luxemburg een heel sociale maatregel.

Daarnaast stel ik vast dat Vivaldi veel geld zal besteden aan salariswagens: twee à drie miljard euro. De groenen maken dan nog deel uit van deze regering. Vivaldi gaat verder salariswagens subsidiëren. Met de helft van dat budget zou u al het gratis openbaar vervoer kunnen doorvoeren. Het zou veel meer mensen ertoe aanzetten het openbaar vervoer te gebruiken en het is een sociale maatregel om de mensen de trein te laten gebruiken. We vinden het heel spijtig dat een groene minister niet ambitieuzer is op dat vlak.

33.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il n'y a pas d'antagonisme entre le principe de la gratuité des transports en commun et le fait d'investir massivement dans ces transports. Les montants investis par la Vivaldi sont nettement insuffisants pour induire un réel transfert modal. Dans le même temps, le gouvernement parvient tout de même à affecter pas moins de 2 à 3 milliards d'euros à des voitures salaires! La moitié de ce budget suffirait déjà pour assurer la gratuité des transports en commun. Il est très regrettable qu'un ministre écologiste ne montre pas davantage d'ambitions sur ce plan.

33.06 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, si j'interprète bien votre réponse, vous n'êtes pas pour le train gratuit pour tous. Vous êtes favorable à une évolution de la politique tarifaire afin que certaines catégories de personnes puissent être davantage intéressées par la prise du train plutôt que de la voiture.

Je vais prendre la perche que vous m'avez tendue, monsieur le ministre. Depuis un certain nombre d'années, je défends le Go Pass pour les personnes âgées. Régulièrement, ces personnes

33.06 Josy Arens (cdH): U bent dus geen voorstander van het feit dat iedereen gratis met de trein zou kunnen reizen, maar u bent wel gewonnen voor een evolutie van het tariefbeleid teneinde bepaalde categorieën van personen ertoe aan te zetten om te kiezen voor de trein veeleer dan

m'interrogerai à ce propos. Grâce à Isabelle Durant, une précédente ministre de la Mobilité, Ecolo comme vous, j'avais obtenu le Go Pass étudiant. J'aimerais maintenant que ce soit le cas du Go Pass pour les aînés, à partir de 7 heures du matin, pour que les gens du Sud puissent rejoindre le Nord et vice-versa, en profitant de cet avantage.

Je vous interrogerai jusqu'au moment où j'aurai obtenu gain de cause. Je vous remercie pour cet engagement.

33.07 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, u herhaalt uw vooruitzicht voor lagere ticketprijzen bij de NMBS. Ik neem daar akte van. Dat lijkt mij niet evident in een context waarin de NMBS klaagt over haar eigen werkmiddelen, die u niet optrekt, want de extra budgetten gaan naar Infrabel. De NMBS heeft ook in het verleden al vaak aangekaart dat haar ticketprijzen veel lager zijn dan die in het buitenland. Ik ben benieuwd of u dat voornemen zult kunnen realiseren.

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

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

voor de auto.

Ik pleit voor een Go Pass voor senioren. Ik had van uw gewezen collega mevrouw Durant een Go Pass voor studenten verkregen. Ik zal u blijven ondervragen tot wanneer ik mijn slag thuishaal.

33.07 Tomas Roggeman (N-VA): Le ministre répète son intention de réduire le prix des tickets, et ce alors que la SNCB se plaint de manquer de moyens de fonctionnement. Je me demande dès lors s'il pourra concrétiser cette intention.