

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

Mardi

18-01-2022

Après-midi

Dinsdag

18-01-2022

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
Les Engagés	Les Engagés
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

Questions jointes de	1
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols sans passagers prévus par Brussels Airlines" (55023742C)	1
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols à vide opérés par des compagnies aériennes" (55023830C)	1
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols fantômes de Brussels Airlines" (55023903C)	1
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols d'avions à vide" (55023924C)	1
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols à vide" (55023989C)	1
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La modification de la réglementation européenne en matière de slots" (55024080C)	1
Orateurs: Maria Vindevoghel, Nicolas Parent, Mélissa Hanus, Kim Buyst, Frank Troosters, Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les biens immobiliers vendus dans le passé par la SNCB" (55022311C)	11
Orateurs: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Questions jointes de	12
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation du Senior Ticket" (55022363C)	12
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conditions d'achat d'un billet de train" (55022366C)	12
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation du Senior Ticket" (55022368C)	12
Orateurs: Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le masterplan pour la gare de Herentals" (55022452C)	15
Orateurs: Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Questions jointes de	16
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'immatriculation des voitures électriques" (55022562C)	17
- Wouter Raskin à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "L'électrification du parc automobile" (55022587C)	17

INHOUD

Samengevoegde vragen van	1
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spookvluchten van Brussels Airlines" (55023742C)	1
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De door luchtvaartmaatschappijen uitgevoerde lege vluchten" (55023830C)	1
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spookvluchten van Brussels Airlines" (55023903C)	1
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Spookvluchten" (55023924C)	1
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spookvluchten" (55023989C)	1
- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De wijziging van de Europese regelgeving betreffende de slots" (55024080C)	1
Sprekers: Maria Vindevoghel, Nicolas Parent, Mélissa Hanus, Kim Buyst, Frank Troosters, Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De door de NMBS in het verleden verkochte onroerende goederen" (55022311C)	10
Sprekers: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Samengevoegde vragen van	12
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van het Senior Ticket" (55022363C)	12
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aankoop van een treinticket" (55022366C)	12
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van het Senior Ticket" (55022368C)	13
Sprekers: Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het masterplan voor het station Herentals" (55022452C)	15
Sprekers: Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Samengevoegde vragen van	16
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inschrijving van elektrische wagens" (55022562C)	16
- Wouter Raskin aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De elektrificatie van het wagenpark" (55022587C)	16

<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets de péage urbain à Bruxelles" (55022588C)	18	Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor een Brusselse stadstol" (55022588C)	18
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les B-Parkings sans places de stationnement pour les personnes moins valides" (55022596C)	19	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De B-Parkings zonder parkeerplaatsen voor mindervaliden" (55022596C)	19
<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 nuisances à la gare de Renaix" (55022697C)	20	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overlast in het station van Ronse" (55022697C)	20
<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 "Le dédommagement des passagers" (55022772C)	22	Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De schadeloosstelling van passagiers" (55022772C)	22
<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	
Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures tendant à favoriser la fluidité du trafic" (55022908C)	23	Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De maatregelen ter bevordering van de doorstroming van het verkeer" (55022908C)	23
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La pollution des sols gérés par la SNCB" (55022945C)	24	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bodemverontreiniging bij de NMBS" (55022945C)	24
<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 Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'effraction dans le bâtiment de la gare de Bilzen" (55022948C)	26	Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inbraak in het stationsgebouw van Bilzen" (55022948C)	26
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet Stargate de Brussels Airport" (55022994C)	28	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Stargateproject van Brussels Airport" (55022994C)	28
<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	
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation financière précaire de Lineas" (55023020C)	29	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problematische financiële situatie van Lineas" (55023020C)	29
<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	

Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le hackathon organisé par la SNCB le 15 novembre" (55023054C)	31	Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hackathon van de NMBS op 15 november" (55023054C)	31
<i>Orateurs:</i> Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'indication de la composition des trains" (55023085C)	32	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanduiding van de samenstelling van treinen" (55023085C)	32
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'obligation d'installer un éthylotest antidémarrage dans les véhicules à moteur" (55023086C)	34	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verplichte alcoholslot in gemotoriseerde voertuigen" (55023086C)	34
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'approche vis-à-vis de la conduite sous l'influence de drogues" (55023087C)	36	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpak van rijden onder invloed van drugs" (55023087C)	36
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La détection des radars et des contrôles de police par des applications" (55023133C)	38	Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Radarverkliekers en apps die waarschuwen voor politiecontroles" (55023133C)	38
<i>Orateurs:</i> Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les excès de vitesse au-delà de 300 km/h" (55023148C)	40	Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Extreme snelheidsovertredingen met snelheden van meer dan 300 km/u" (55023148C)	40
<i>Orateurs:</i> Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes à la DGTA et l'utilisation de Qualified Entities" (55023152C)	41	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problemen bij het DGLV en het gebruik van Qualified Entities" (55023152C)	41
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	43	Samengevoegde vragen van	44
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les automates et la fracture numérique dans nos gares" (55023191C)	43	- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ticketautomaten en de digitale kloof in onze stations" (55023191C)	44
- Eric Thiébaud à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le lancement d'un projet pilote SNCB-bpost dans la commune de Saint-Ghislain" (55023526C)	43	- Eric Thiébaud aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De lancering van een proefproject door de NMBS en bpost in de gemeente Saint-Ghislain" (55023526C)	44
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM	43	- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM	44

Mobilitéé) sur "Le projet pilote de bpost et de la SNCB" (55023939C)		Mobiliteit) over "Het proefproject van bpost en de NMBS" (55023939C)	
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le projet "gares vivantes" et la collaboration entre la SNCB et bpost" (55024100C)	43	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het project om van stations bruisende plaatsen te maken en de samenwerking tussen de NMBS en bpost" (55024100C)	44
<i>Orateurs:</i> Olivier Vajda, Éric Thiébaud, Sophie Rohonyi, Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé		<i>Sprekers:</i> Olivier Vajda, Éric Thiébaud, Sophie Rohonyi, Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'électrification de la ligne ferroviaire Eeklo-Renaix" (55023477C)	51	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De elektrificatie van de spoorlijn Eeklo-Ronse" (55023477C)	51
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé		<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le plan d'action européen pour le trafic ferroviaire international" (55023493C)	52	Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Europees actieplan voor het internationale treinverkeer" (55023493C)	52
<i>Orateurs:</i> Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé		<i>Sprekers:</i> Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Les travaux dans la gare d'Audenarde" (55023499C)	54	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken in het station Oudenaarde" (55023499C)	54
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé		<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Eric Thiébaud à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La réouverture de la ligne ferroviaire de fret Mons-Valenciennes" (55023525C)	55	Vraag van Eric Thiébaud aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De heringebruikneming van de spoorweglijn voor goederenvervoer Bergen-Valenciennes" (55023525C)	55
<i>Orateurs:</i> Éric Thiébaud, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé		<i>Sprekers:</i> Éric Thiébaud, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Eric Thiébaud à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'avenir de la gare de Quiévrain." (55023528C)	57	Vraag van Eric Thiébaud aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van het station Quiévrain" (55023528C)	57
<i>Orateurs:</i> Éric Thiébaud, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé		<i>Sprekers:</i> Éric Thiébaud, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Eric Thiébaud à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'état d'avancement du chantier de la gare de Mons" (55023527C)	58	Vraag van Eric Thiébaud aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken met betrekking tot de werken aan het station Bergen" (55023527C)	58
<i>Orateurs:</i> Éric Thiébaud, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé		<i>Sprekers:</i> Éric Thiébaud, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le mouvement de grève et les conditions de travail chez Brussels Airlines" (55023540C)	60	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsacties en de werkomstandigheden bij Brussels Airlines" (55023540C)	60
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé		<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	61	Samengevoegde vragen van	61
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La taxe sur les billets d'avion"	61	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vliegtaks" (55023542C)	61

(55023542C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La taxe sur les billets d'avion" (55024071C)

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

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vliegtaks" (55024071C)

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

Questions jointes de 64

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir d'Eurogare" (55023577C) 64

- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'absorption de la filiale Eurogare" (55023929C) 64

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fin d'Eurogare" (55024114C) 64

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

Samengevoegde vragen van 64

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van Eurogare" (55023577C) 64

- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De integratie in de NMBS van het dochterbedrijf Eurogare" (55023929C) 64

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het einde van Eurogare" (55024114C) 64

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

Question de Patrick Prévot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de la ligne Ath-Ghislenghien" (55023610C) 66

Orateurs: **Patrick Prévot, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Patrick Prévot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van de spoorlijn Aat-Ghislenghien" (55023610C) 66

Sprekers: **Patrick Prévot, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La coordination internationale du réseau ferroviaire consacré au fret" (55023632C) 68

Orateurs: **Olivier Vajda, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De internationale coördinatie van het spoorwegnet voor goederenvervoer" (55023632C) 68

Sprekers: **Olivier Vajda, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le permis à points" (55023667C) 71

Orateurs: **Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het rijbewijs met punten" (55023667C) 71

Sprekers: **Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état déplorable de la gare de Lierre" (55023744C) 73

Orateurs: **Bert Wollants, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De erbarmelijke toestand van het station Lier" (55023744C) 73

Sprekers: **Bert Wollants, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le financement de la rénovation des quais et parkings en gare d'Athus" (55023793C) 75

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

Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiering van de vernieuwing van de perrons en parkings in het station Athus" (55023793C) 75

Sprekers: **Josy Arens, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

du

van

MARDI 18 JANVIER 2022

DINSDAG 18 JANUARI 2022

Après-midi

Namiddag

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.18 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 18 et présidée par M. Jef Van den Bergh.

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

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

01 Questions jointes de

- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols sans passagers prévus par Brussels Airlines" (55023742C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols à vide opérés par des compagnies aériennes" (55023830C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols fantômes de Brussels Airlines" (55023903C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols d'avions à vide" (55023924C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols à vide" (55023989C)
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La modification de la réglementation européenne en matière de slots" (55024080C)

01 Samengevoegde vragen van

- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spookvluchten van Brussels Airlines" (55023742C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De door luchtvaartmaatschappijen uitgevoerde lege vluchten" (55023830C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spookvluchten van Brussels Airlines" (55023903C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Spookvluchten" (55023924C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spookvluchten" (55023989C)
- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De wijziging van de Europese regelgeving betreffende de slots" (55024080C)

01.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, er zijn luchtvaartmaatschappijen die dreigen hun slots te verliezen. Dat komt door de Europese regelgeving. Europa heeft hieromtrent een regeling waarbij 80 % van de slots moet worden benut. In 2021 is dat veranderd naar 50 %, als ik het goed begrepen heb.

En wat zien we nu? Die regelgeving heeft een pervers systeem in werking gezet, waardoor er vluchten, bijvoorbeeld van Brussel naar

01.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Conformément à la réglementation européenne actuellement en vigueur, les compagnies aériennes doivent utiliser 50 % de leurs créneaux au risque, à défaut, de les perdre. Cette réglementation produit un effet pervers en ce sens que des avions volent à

Barcelona, vertrekken zonder passagiers. Vanuit ecologisch standpunt blijkt dat zo'n vlucht naar Barcelona 60 ton CO₂ uitstoot. Als je dat maal 3.000 doet, kom je aan een nutteloze CO₂-uitstoot 180.000 ton. Dat is niet min.

Dit debat gaat er natuurlijk over dat men niet-rendabele vluchten moet blijven uitvoeren om de slots te behouden. Dat is het hele punt. Als de luchtvaartmaatschappijen weten dat ze hun slots kunnen behouden, zou er geen probleem zijn. We zien nu dat mensen als Michael O'Leary van Ryanair, die daar als eerste kritiek op gaf en de slots wilde vrijgeven voor iedereen, nu zelf vooral die concurrentie wil blijven organiseren. Bovendien klaagt hij aan dat luchtvaartmaatschappijen te veel geld krijgen van de overheden, terwijl ze zelf ook geld krijgen. De hele situatie is dus nogal absurd.

Wat is het standpunt van de federale regering over die Europese regelgeving? Is die 50 %-regeling te hoog gegrepen, of wat vindt u daarvan? Volgens sectororganisatie ACI Europe is er geen enkele noodzaak om via spookvluchten slots te behouden. Zelfs als die 50 % niet haalbaar is, is er een uitzondering mogelijk. Die uitzonderingsregeling kan worden aangevraagd als er vluchten niet rendabel zijn vanwege reisverboden en beperkingen, zowel verplichte quarantaines als isolaties. Klopt deze stelling van de ACI?

Doet Brussels Airlines een beroep op die uitzonderingsregel?

Waarom wordt daar een vliegtaks tegenovergesteld als men wel mag rondvliegen met vliegtuigen zonder dat er mensen in zitten? Is dat niet een beetje absurd?

01.02 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, pour conserver ses créneaux horaires, Lufthansa a annoncé qu'elle allait devoir effectuer 18 000 vols sans passagers. Au niveau de Brussels Airlines, il a été question de 3 000 vols quasi vides cette saison. Cette situation est due à la réglementation européenne qui prévoit que les *slots* ne peuvent être conservés d'année en année par les compagnies aériennes qu'à condition d'en utiliser au moins 80 %. Avec la pandémie, cette proportion a été revue à la baisse, à 50 %.

Vous vous êtes positionné à cet égard, et nous avons pris connaissance de votre position dans la presse. Par ailleurs, vous avez récemment interpellé la Commission européenne – compétente sur le sujet – afin de repenser les règles sur ces créneaux, notamment dans la logique environnementale, puisqu'on peut s'interroger sur le sens de faire voler des avions à vide, avions qui ont des répercussions conséquentes en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre.

Quelle solution préconisez-vous au-delà du courrier adressé à la Commission européenne? Avez-vous déjà reçu une réponse officielle? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous la communiquer? Pouvez-vous confirmer les propos que nous avons pu lire à cet égard dans la presse?

En cas de résistance de la part de la Commission européenne, envisagez-vous de sensibiliser vos homologues européens sur le sujet, pour aller contre des positions qui, jusqu'ici, étaient plutôt

vide, provoquant des émissions de CO₂ pour rien. Quelle est l'attitude du gouvernement fédéral par rapport à cette réglementation?

Selon l'organisation sectorielle ACI Europe, les vols fantômes dans le but de conserver des créneaux n'ont aucun sens. Même si les 50 % précités ne peuvent être atteints, une réglementation d'exception peut être invoquée en cas de non-rentabilité de certains vols pour cause d'empêchement lié notamment à des quarantaines ou à des isolements. Est-ce correct et la compagnie Brussels Airlines fait-elle usage de cette faculté? Pourquoi oppose-t-on à cette faculté une taxe de vol alors que des vols sans passagers sont autorisés?

01.02 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Volgens de Europese regelgeving kunnen luchtvaartmaatschappijen hun tijdslots slechts behouden als ze minstens 80 % ervan gebruiken (dat percentage werd tijdens de pandemie verlaagd naar 50 %). Lufthansa zal dus 18.000 vluchten zonder passagiers moeten uitvoeren en Brussels Airlines 3.000.

U hebt de Europese Commissie gevraagd om die regels vanuit ecologisch standpunt te herzien. Heeft ze op uw vraag gereageerd? Zo ja, wat heeft ze gezegd?

Als u op weerstand van haar kant stuit, zult u uw Europese ambtgenoten er dan toe overhalen om in te gaan tegen conservatieve standpunten? Welke oplossing bepleit u?

conservatrices par rapport au système existant, et contre sa mise en place qui, comme vous l'avez déjà dit dans la presse, constitue une aberration environnementale?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

01.03 Méliissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, comme l'ont dit mes collègues, nous apprenions il y a quelques jours que la compagnie aérienne Lufthansa prévoyait de réaliser environ 18 000 vols sans passagers cet hiver, dont 3 000 seraient pris en charge par Brussels Airlines, et ce, tandis que le secteur aérien est responsable de 3,5 % des émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne et que plusieurs initiatives ont été lancées ces derniers mois en vue de réduire ces émissions.

Plusieurs éléments ont été évoqués pour expliquer cette situation. Premièrement, la réglementation européenne imposerait aux compagnies aériennes d'assurer 50 % de leurs créneaux d'atterrissage et de décollage pour ne pas les perdre l'année suivante – un taux allégé de 30 % en février 2021 en raison de la crise covid. Deuxièmement, en raison d'une chute des réservations liée à la propagation du variant Omicron et aux mesures de lutte contre la propagation du virus, Lufthansa prévoit d'annuler 33 000 vols d'ici à la fin du mois de mars 2022.

Monsieur le ministre, pouvons-nous avoir votre retour à ce propos? Nous savons que vous avez adressé un courrier à la Commissaire européenne aux Transports et relayé la demande de Brussels Airlines de réviser la réglementation européenne. Une réponse de la Commission européenne est-elle parvenue au gouvernement? Le cas échéant, pouvons-nous obtenir des informations à ce sujet?

En outre, cette situation peut être notamment expliquée par l'impact financier de la crise du covid-19 sur une partie du secteur aérien.

Nous savons que la Commission européenne travaille à accélérer la révision du système d'allocation de quotas à titre gratuit des émissions de gaz à effet de serre pour ce secteur, chose dont nous pouvons bien entendu nous réjouir.

Pouvons-nous être informés de l'état d'avancement des négociations portant sur les propositions de la Commission y afférent? L'impact de la crise sanitaire sur certaines compagnies aériennes influe-t-il sur la réalisation des ambitions affichées?

01.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, we zitten midden in een enorme klimaatcrisis. Het is onvoorstelbaar dat we door achterhaalde Europese regelgeving vliegtuigmaatschappijen ertoe aanzetten met lege vliegtuigen rond te vliegen. De collega's

01.03 Méliissa Hanus (PS): Terwijl de luchtvaartsector verantwoordelijk is voor 3,5 % van de broeikasemissies in de EU, en ondanks de initiatieven die er genomen werden om die uitstoot te verminderen, is Lufthansa van plan deze winter 18.000 spookvluchten uit te voeren, waaronder 3.000 vluchten van Brussels Airlines. Volgens de EU-regelgeving moeten de luchtvaartmaatschappijen 50 % van hun landings- en startslots benutten als ze die het volgend jaar niet willen verliezen. Dit percentage werd in februari 2021 wegens covid tot 30 % verlaagd. Door de daling van het aantal boekingen is Lufthansa van plan tegen eind maart 2022 33.000 vluchten te schrappen.

U hebt de Europees commissaris voor Vervoer aangeschreven en het verzoek van Brussels Airlines om de regelgeving te herzien doorgegeven. Hebt u een antwoord gekregen?

Deze situatie kan worden verklaard door de impact van de coronacrisis op een deel van de luchtvaartsector.

Wij zijn blij dat de Commissie de herziening van het systeem voor de toewijzing van gratis emissierechten aan de sector wil bespoedigen.

Hoe staat het met de onderhandelingen over de voorstellen van de Commissie? Heeft de impact van de gezondheidscrisis op de luchtvaartmaatschappijen een invloed op de verwezenlijking van de ambities?

01.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Alors que nous vivons une crise climatique sans précédent, il est inimaginable qu'à cause d'une

gaven de cijfers reeds. Ik ben zeer blij dat u heel snel aan de alarmbel trok en de Europese commissaris voor Mobiliteit aanschreef.

Ook bij het begin van de coronapandemie kenden we deze problematiek. Ik heb daarover toen een vraag gesteld aan uw voorganger. Destijds trok de Europese Commissie de slotregels in en stelde ze uiteindelijk bij. Nu komt het fenomeen echter opnieuw voor.

Kreeg u reeds antwoord van de Europese commissaris? Zo ja, wat was haar reactie?

Welk beleid passen de Belgische luchthavens toe met betrekking tot *justified non-use of slots*? Zult u hen erop wijzen dat het goed is een soepel gebruik van deze maatregelen toe te staan gedurende de coronapandemie?

01.05 Frank Troosters (VB): *Mijnheer de minister, ter preventie van hun start- en landingsrechten voeren luchtvaartmaatschappijen vluchten uit zonder passagiers. Zo voerde men bij de Lufthansa Groep deze winter 18.000 nutteloze vluchten uit, waarvan 3.000 bij Brussels Airlines. Indien luchtvaartmaatschappijen geen 50 procent van hun slots gebruiken riskeren ze die kwijt te spelen.*

De federale regering stuurde via minister van Mobiliteit G. Gilkinet een brief over de onzinnige en luchtvervuilende situatie aan de Europese Commissie.

Heeft de minister al een antwoord ontvangen van de Europese instanties op zijn brief?

Zo ja, wat was de inhoud? Welke maatregelen zullen genomen worden?

Heeft de minister inzake het probleem van de lege passagiersvluchten overleg gehad met de luchtvaartsector? Zo ja, waar, wanneer, met wie en met welk resultaat? Zo neen, waarom niet en zal de minister alsnog overleg organiseren?

Welke initiatieven zal de minister nemen bij het uitblijven van Europese actie/maatregelen?

01.06 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le président, monsieur le ministre, permettez-moi, tout d'abord, de vous présenter mes meilleurs vœux.

À l'instar de mes collègues, je souhaite rebondir sur cette actualité. En effet, la réglementation européenne fixe la règle de 80 % de vols à effectuer pour qu'une compagnie aérienne puisse conserver ce qu'on appelle des *slots*, à savoir des créneaux horaires qui déterminent le droit pour une compagnie aérienne de faire décoller ou atterrir un avion dans un aéroport. Cette réglementation est inspirée par le principe de libre concurrence, mais elle pose clairement question à l'heure de la pandémie et, en particulier, du dérèglement climatique. Nous serons tous d'accord pour dire que faire voler des avions à vide constitue, aujourd'hui, une véritable absurdité. On consomme du kérosène et on produit, par la même occasion, du CO₂ sans

réglementation européenne dépassée, nous incitions les compagnies aériennes à effectuer des vols sans passagers. Je suis très heureux que le ministre ait adressé à ce sujet un courrier urgent à la commissaire européenne à la Mobilité.

A-t-il déjà obtenu une réaction? Quelle politique les aéroports mènent-ils concernant l'utilisation non justifiée de créneaux horaires? Le ministre les incitera-t-il à faire preuve à cet égard de souplesse pendant la crise du coronavirus?

01.05 Frank Troosters (VB): *Afin de sauvegarder leurs droits de décollage et d'atterrissage, les compagnies aériennes effectuent des vols sans passagers. Le ministre a adressé à ce sujet un courrier à la Commission européenne.*

A-t-il déjà obtenu une réaction? Quelle en était la teneur? S'est-il déjà concerté à ce sujet avec le secteur aéronautique? Dans l'affirmative, où, quand, avec qui et avec quels résultats? Dans la négative, pour quelles raisons et quand une telle concertation sera-t-elle organisée? Quelles initiatives le ministre prendra-t-il lui-même le cas échéant?

01.06 Sophie Rohonyi (DéFI): In het licht van de huidige pandemie en de klimaatontregeling wordt de Europese regel die bepaalt dat 80 % van de vluchten uitgevoerd moet worden om bepaalde tijdslots te behouden ter discussie gesteld. Wanneer men lege vliegtuigen laat vliegen, wordt er immers nodeloos kerosene verbrand en CO₂ uitgestoten. Tijdens de eerste golf van de pandemie heeft de Europese Commissie die drempel verlaagd tot 50 % van de vluchten.

transporter de passagers.

On se souviendra que, lors de la première vague de l'épidémie de coronavirus, les compagnies aériennes européennes avaient été confrontées à une réduction significative du nombre de passagers et de leurs activités. À cette occasion, la Commission européenne avait abaissé à 50 % des vols le seuil à atteindre pour qu'une compagnie conserve ses créneaux horaires. Le taux était de 64 % cet été.

Il me revient, monsieur le ministre, que vous vous êtes adressé à la Commission européenne afin de permettre un assouplissement de ladite règle pendant une période déterminée. Toutefois, il y a quatre jours à peine, elle a fait savoir qu'elle refusait purement et simplement ce débat estimant que "les règles en vigueur sont assez souples et que les dérogations pour éviter de faire voler des avions à vide sont suffisantes".

Monsieur le ministre, que comptez-vous répondre à la Commission européenne? Une concertation est-elle organisée avec vos homologues européens, en particulier avec le ministre allemand de la Mobilité, vu la plainte déposée par Lufthansa, en vue de formuler des propositions à la Commission européenne avec pour objectif d'obtenir des assouplissements de cette réglementation européenne en matière de *slots*? Entendez-vous rendre plus compétitif le transport de passagers par train, au regard des vols *low cost* qui constituent une part non négligeable des gaz à effet de serre? Dans l'affirmative, comment?

01.07 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, à mon tour, je présente mes meilleurs vœux aux membres de cette commission. J'espère que nous aurons des débats passionnants et constructifs au cours de cette année 2022. Les questions qui viennent d'être posées sont tout à fait intéressantes.

Ik dank u voor de vragen over dit onderwerp, dat voor mij erg belangrijk is, namelijk economische, ecologische en sociale gevolgen van de luchtvaart.

Comme vous l'avez très bien expliqué, les règles européennes actuelles imposent aux compagnies aériennes de réaliser un certain pourcentage de vols afin de conserver leurs créneaux de décollages et d'atterrissages, ce qu'on appelle leurs *slots*, du moins dans les aéroports qui sont coordonnés car tous ne le sont pas. Il s'agit des principaux aéroports européens.

En raison de la pandémie et de la baisse de la demande, il est particulièrement difficile pour les compagnies aériennes de répondre à ces conditions, sauf à réaliser des vols inutiles, vides ou plus souvent imparfaitement remplis, ce qui serait un non-sens sur le plan économique et environnemental. Je pense que vous partagez mon point de vue.

C'est la raison pour laquelle j'ai écrit, dès le 20 juillet dernier, à la Commission avec mes collègues maltais et grec pour demander une adaptation à la baisse de ces règles. La Commission a alors répondu positivement à cette première démarche. Suite à celle-ci, le taux d'utilisation minimum des *slots* a été réduit à 50 %, alors qu'il est de

U hebt aan de Europese Commissie gevraagd om die regel tijdelijk te versoepelen, maar die heeft geweigerd om het debat te voeren, aangezien de huidige afwijkingen volgens haar toereikend zijn. Wordt er over dat onderwerp overleg gepleegd, met name met de Duitse minister van Mobiliteit, die voor een versoepeling van die regel is? Zult u het reizigersvervoer per trein concurrentiëler maken ten opzichte van de lowcostvluchten?

01.07 Minister **Georges Gilkinet**: De vragen die hier gesteld werden, zijn zeer interessant.

Vos questions portent sur une question très importante, compte tenu des enjeux économiques, écologiques et sociaux.

Overeenkomstig de Europese regelgeving moeten de luchtvaartmaatschappijen een bepaald percentage vluchten uitvoeren om hun slots in de gecoördineerde luchthavens te behouden.

Door de gedaalde vraag komen ze niet aan dat percentage, tenzij ze (zo goed als) lege vliegtuigen laten vliegen. Dat is in economisch en milieupzicht absurd.

Op 20 juli 2021 heb ik samen met mijn Maltese en Griekse ambtgenoten de Commissie aangeschreven met de vraag om dat percentage naar beneden bij te stellen. Ze heeft het gebruik van

80 % en temps normal.

Cependant, se basant sur des prévisions très optimistes en matière de reprise de l'activité aérienne, la Commission a proposé, au mois de novembre, de relever à 65 %, à partir de l'été prochain, ce taux de vols à assurer pour conserver les créneaux dans les aéroports coordonnés.

Cela inquiète fort légitimement plusieurs compagnies aériennes qui souhaitent davantage de flexibilité pour pouvoir réagir à des vagues épidémiques qui entraînent une forte baisse des réservations de vols, en fonction des différents variants, ou des règles d'application dans les États de décollage ou d'atterrissage.

Verschillende luchtvaartmaatschappijen hebben bijgevolg aangekondigd dat zij lege, of zo goed als lege vluchten zouden uitvoeren om hun slot te kunnen behouden. Voor Lufthansa zou dit niet minder dan 8.000 lege, of zo goed als lege vluchten betekenen en voor Brussels Airlines niet minder dan 3.000 lege, of zo goed als lege vluchten, aldus de woordvoerders van de twee luchtvaartmaatschappijen.

Outre l'aberration environnementale que cela engendre, cette situation génère également une forme de concurrence déloyale entre les compagnies aériennes utilisant les aéroports coordonnés et celles utilisant de plus petites plates-formes aéroportuaires pour lesquelles il n'existe pas d'obligation d'un pourcentage minimum d'utilisation.

Il y a donc là un triple problème: un non-sens environnemental avec de fortes émissions de CO₂ pour rien, un non-sens économique avec un gaspillage d'argent pour les compagnies qui souffrent déjà fortement et un problème social avec cette concurrence déloyale par rapport aux compagnies dites *low cost* qui utilisent des aéroports non soumis à la législation.

La Commission européenne a le pouvoir de fixer un seuil d'utilisation approprié via des "actes délégués". C'est pourquoi, le 3 janvier 2022, j'ai réécrit à la Commissaire européenne aux Transports, Mme Valean, afin de lui demander de revoir ces règles et, plus précisément, pour lui demander que le seuil d'utilisation obligatoire des *slots* soit à nouveau diminué et que de nouvelles possibilités de dérogation soient instaurées, à tout le moins pour la saison d'hiver jusqu'à l'été 2022 et jusqu'à ce qu'une sortie de crise liée au coronavirus puisse être confirmée ou que de nouvelles règles soient d'application en fonction de la nouvelle normalité.

La Commission européenne m'a répondu assez rapidement, le 12 janvier 2022. La Commissaire dit partager pleinement mon point de vue, et le vôtre aussi, selon lequel toute opération massive de vols à vide représenterait une absurdité environnementale en nette contradiction avec nos objectifs climatiques, avec les objectifs européens et belges en matière climatique. Cependant, selon la Commission, il existe suffisamment de souplesse et de dérogations dans ces règles pour éviter des vols à vide.

Si on peut reconnaître que la Commission a fait preuve de souplesse en diminuant le taux minimum d'utilisation des *slots* et que les compagnies européennes utilisent déjà les dérogations, la réalité est

de slots verlaagd tot 50 %.

De Commissie baseert zich evenwel op optimistische vooruitzichten en stelt voor om vanaf komende zomer het percentage voor het behoud van de slots op te trekken tot 65 %. Dat baart verscheidene luchtvaartmaatschappijen zorgen, omdat ze flexibel willen kunnen inspelen op de coronasituatie.

Plusieurs compagnies aériennes ont annoncé qu'elles effectueraient des vols vides ou quasi vides afin de pouvoir conserver leur créneau horaire. Pour la Lufthansa, 8 000 vols seraient concernés, 3 000 pour Brussels Airlines.

Deze situatie doet ook een oneerlijke concurrentie ontstaan tussen de maatschappijen die de gecoördineerde luchthavens aanvliegen en de maatschappijen die gebruikmaken van kleinere luchthavens, waar er geen verplichting geldt om een bepaald percentage aan slots te gebruiken. Uit ecologisch en economisch oogpunt is dat dus zinloos en het doet ook een maatschappelijk probleem ontstaan.

De Europese Commissie bepaalt via 'gedelegeerde handelingen' wat de gepaste ondergrens is voor het gebruik van de slots. Op 3 januari heb ik de Europese commissaris van Vervoer opnieuw aangeschreven met het verzoek het minimumpercentage aan verplicht te gebruiken slots weer te verlagen en nieuwe afwijkmogelijkheden in te voeren tot het einde van de zomer 2022, tot de crisis voorbij is of tot er nieuwe regels van toepassing zijn. Op 12 januari heeft ze mij geantwoord dat ze mijn standpunt deelt over deze ecologische absurditeit, die in strijd is met onze klimaatdoelstellingen, maar dat de afwijkingen het mogelijk maken lege vluchten te voorkomen. De Europese Commissie mag zich dan al soepel

quand même un peu différente.

Vandaag bestaan er inderdaad grote verschillen tussen de bestemmingen, afhankelijk van de epidemiologische situatie in elk land. In sommige landen, waaronder België, vliegen luchtvaartmaatschappijen dan ook met zeer weinig passagiers aan boord in plaats van hun slots te optimaliseren. Dat gebeurt steeds met de bedoeling om hun slots niet te verliezen. Het resulteert in zeer hoge koolstofkosten per passagier, hetgeen onverenigbaar is met onze milieudoelstellingen.

C'est pourquoi, en tant que ministre de la Mobilité, je vais poursuivre les contacts pour que la Commission européenne mette en place une solution structurelle qui laisse la place à plus de flexibilité.

Cette solution pourrait être, par exemple, de conserver un socle commun de *slots* à utiliser en situation sanitaire normale mais de pouvoir réagir rapidement face à un nouvel épisode épidémique ou à toute autre circonstance exceptionnelle.

Bovendien moet er snel een moratorium ingesteld worden tijdens dit soort golven om de vermelde veroordeling te neutraliseren. Parallel daarmee moet een systeem van monitoring een herevaluatie van de situatie toelaten, met als doel de opheffing van het moratorium, als dat van toepassing zou zijn.

Plusieurs pays ont exprimé leur intérêt par rapport à notre demande. J'ai envoyé à mes collègues le courrier que j'ai adressé à la Commission. Il a suscité des réactions et du soutien. Des consultations entre mon cabinet et la Commission européenne sont prévues dans les tous prochains jours, ce vendredi plus précisément, pour poursuivre le dialogue. Nous ne devons pas enfermer l'aviation dans des règles rigides du passé. En tant que ministre de la Mobilité, je veux œuvrer à une aviation résolument tournée vers l'avenir, qui soit plus respectueuse de l'environnement et des droits des travailleurs, et je veux aussi, comme vous le savez, madame Rohonyi, développer des alternatives, notamment des trains internationaux et des trains de nuit.

À propos de l'environnement et des droits des travailleurs, madame Hanus, en ce qui concerne les quotas d'émission de gaz à effet de serre, le système dit ETS, aucune information ne nous permet de conclure à ce stade à un quelconque impact de la crise sanitaire sur ce projet, que ce soit quant à ses ambitions ou quant à sa date d'application.

Je suis tout à fait conscient du rôle de l'ETS dans l'architecture Climat

opgesteld hebben door het minimumpercentage aan te gebruiken slots te verlagen, de realiteit is toch enigszins anders.

On observe en effet aujourd'hui d'importantes différences selon la situation épidémiologique propre à chaque pays. Dans certains pays, comme en Belgique, les compagnies volent avec très peu de passagers à bord plutôt que d'optimiser leur créneaux horaires parce qu'elle ne veulent pas perdre ces derniers. Il s'agit-là d'un comportement hautement irrespectueux de l'environnement.

Ik zal gesprekken blijven voeren om ervoor te zorgen dat de Europese Commissie een soepele structurele oplossing invoert. Men zou een gemeenschappelijke sokkel van tijdslots kunnen behouden voor normaal gebruik in normale tijden, die evenwel snel aangepast kan worden in uitzonderlijke omstandigheden.

Un moratoire doit d'urgence être adopté afin de neutraliser la condamnation pendant ce type de vagues. Parallèlement, un monitoring doit permettre d'évaluer à nouveau la situation en vue de la levée du moratoire éventuel.

Verschillende landen hebben voor ons verzoek hun belangstelling getoond. Ik heb mijn ambtgenoten de aan de Commissie gerichte brief bezorgd. Mijn kabinet zet de dialoog met de Commissie voort.

Ik wil dat de luchtvaart toekomstgericht is, het milieu en de rechten van werknemers eerbiedigt en alternatieven ontwikkelt, zoals internationale treinen en nachttreinen.

Wat de broeikasgasemissierechten en het ETS betreft, is het niet bewezen dat de gezondheidscrisis gevolgen heeft voor dit project, noch wat de ambities, noch wat de uitvoeringsdatum betreft.

et de la nécessité de le renforcer. J'accueille favorablement les dispositions relatives au secteur de l'aviation et à l'inclusion du secteur maritime dans l'ETS. Selon les indications de la présidence française, qui a démarré le 1^{er} janvier, les travaux en la matière reprendront dans le cadre du groupe de travail Environnement au sein du Conseil du 27 janvier prochain. Divers points seront abordés dans le cadre des discussions sur le système d'échange de quotas d'émission pour l'aviation, notamment le plafond et le facteur de réduction linéaire, la suppression progressive des allocations gratuites, ou l'utilisation des agrocarburants et des carburants synthétiques.

Vous ne devez pas douter du fait que je continuerai à porter, comme je l'ai fait depuis mon entrée en fonction, ce type de sujet à l'ordre du jour des Conseils européens auxquels je participe tous les six mois, afin de faire progresser les pratiques en la matière. Vos réactions quasi unanimes m'encouragent à poursuivre dans cette direction.

01.08 Méliissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Il est vrai que ce chiffre sera pour moi le chiffre de ce début d'année: 3 000 vols à vide se profilent. C'est pour le moins un nombre aberrant, au vu de nos ambitions en termes de transition environnementale! Je pense qu'il faut agir.

Vous avez donné des éléments de réponse qui nous permettent d'avoir un cadre et un retour de vos échanges avec la Commission européenne. Peu importe la théorie juridique, l'administration doit être en mesure de contrôler si des vols à vide auront lieu ou ont peut-être déjà eu lieu et nous en informer.

Pour la suite, sans aucun doute, nous devons donner l'impulsion pour revoir la logique de la réglementation européenne qui incite finalement à toujours plus d'avions dans le ciel. Vous l'avez citée dans votre réponse, la question du transport ferroviaire international, à l'instar du train de nuit qui fait son grand retour dans notre pays et à l'échelle internationale, est bien sûr une solution que le groupe PS avance.

Si par la suite, on pouvait avoir un retour sur les réponses obtenues concernant les vols à vide ou non et leur nombre, je pense que cela intéresserait hautement les membres de cette commission.

01.09 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, u hebt een heel uitgebreid antwoord gegeven. Ik begrijp natuurlijk dat de tijd relatief kort is geweest. Er was een brief op 3 januari 2022 en een antwoord op 12 januari 2022. Wij zijn niet veel later. U hebt niettemin een aantal zaken geschetst van het drievoudige probleem: op milieuvlak, op economisch vlak en ook op het vlak van de dreigende concurrentie.

Dat is allemaal heel terecht alsook dat de dialoog wordt gevoerd. Heel terecht zijn ook een aantal elementen, zoals snel reageren en moratoria monitoren. Daaraan hebben de betrokkenen op dit moment echter niks.

Ik wil echt aandringen op het verhoogd opvoeren van de dialoog, om

Ik ben me bewust van de noodzaak om het ETS te versterken. Sinds 1 januari heeft de Groep milieu haar werkzaamheden hervat ter voorbereiding van de Raad van 27 januari. De regeling voor de handel in emissierechten voor de luchtvaart zal er behandeld worden, met inbegrip van het plafond en de lineaire verminderingsfactor, de geleidelijke afschaffing van de gratis toewijzingen, en het gebruik van agrobrandstoffen en synthetische brandstoffen.

Ik zal deze kwesties op de agenda van de Europese Raden blijven zetten.

01.08 Méliissa Hanus (PS): Het is in het licht van de ambities op het vlak van de energietransitie een krankzinnige gedachte dat er dit jaar 3.000 spookvluchten plaatsvinden. Ongeacht de juridische theorie van de EU moet de administratie controles uitvoeren. We moeten handelen om de Europese logica, die de luchtvaartmaatschappijen ertoe aanzet meer en meer vluchten uit te voeren, te herzien. Het internationale spoorvervoer moet meer gepromoot worden. Wij zouden de cijfers willen ontvangen met betrekking tot het aantal spookvluchten.

01.09 Frank Troosters (VB): Le ministre a excellemment présenté le dossier et cité à juste titre une série d'éléments, comme une réaction et un monitoring rapides. Je tiens pourtant à insister sur la mise en œuvre de mesures rapides et concrètes en faveur du secteur aérien.

tot snelle, concrete maatregelen te komen. Waaraan de luchtvaartsector nu nood heeft, zijn geen ellenlange dialogen en analyses maar concrete, effectieve, flexibele maatregelen. Dat is wat nodig is voor een sector die het al moeilijk genoeg heeft.

Ik wil oproepen om er alles aan te doen om dat te bewerkstelligen.

01.10 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, wij moeten inderdaad snel reageren. Het klopt dat een groot deel van de problematiek zal moeten worden opgelost op Europees niveau. In het andere geval zal de concurrentie worden georganiseerd tussen de verschillende landen.

Ik ben in de jaren tachtig op de luchthaven begonnen. Toen was het probleem van de slots er niet omdat toen veel meer gereguleerd was. De hele liberaliseringsgolf in de sector zorgt ervoor dat een en ander nu veel moeilijker is, met een groot gevaar dat u zelf ook aangeeft, namelijk dat de Ryanairs van deze wereld de markt willen overnemen, dat zij minder moeten betalen en meer geld hebben.

Net dat is niet de evolutie die wij willen volgen. Ten eerste, de arbeids- en loonvoorwaarden zijn heel slecht. Ten tweede, zij zorgen voor een neerwaartse spiraal voor de werknemers, maar ook voor het ecologische aspect.

Wij zijn van mening dat moet worden voortgewerkt aan het alternatief, namelijk de nachttrein, internationale treinen en treinen naar de luchthaven.

Er zou op Europees vlak echter een regeling moeten komen rond de slots, zodat er geen oneerlijke concurrentie komt tussen de verschillende luchtvaartmaatschappijen.

01.11 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Elles nous permettent de constater que la Belgique a pris le leadership dans la contestation des règles depuis plusieurs mois. On voit que vous êtes proactif dans ce dossier.

Nous sommes dans une bataille de points de vue avec la Commission. Il est interpellant de constater qu'après l'année européenne du rail, on se dirige vers l'année européenne du CO₂, sans révision drastique adaptée à la gestion de la situation sanitaire. Je vous soutiens totalement dans vos initiatives vis-à-vis de vos collègues européens.

Nous continuons également à plaider pour un changement de modèle de l'avion vers le train. C'est indispensable. On parle de concurrence au sein du secteur aérien mais il y a aussi la concurrence entre l'avion et le train. À ce sujet, il est important de mettre fin aux avantages concurrentiels déloyaux du secteur de l'aviation vis-à-vis du train, ce à quoi le gouvernement s'est engagé.

01.12 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het verheugt mij te vernemen dat u onmiddellijk partners hebt gezocht, en ook gevonden, om de boodschap te brengen dat lege of bijna lege vluchten over Europa te laten vliegen, alleen maar om te voldoen aan

01.10 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Nous devons en effet réagir rapidement. Il est exact qu'une grande partie du problème devra être résolu au niveau européen afin d'éviter toute concurrence déloyale. Toute cette vague de libéralisation dans le secteur a en réalité provoqué une dérégulation, notamment du système des créneaux horaires. Nous estimons qu'il faut continuer à œuvrer en faveur du transport alternatif par le rail.

01.11 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): België speelt een voortrekkersrol bij het protest. U bent proactief in die standpuntenstrijd met de Europese Commissie. Na het Europees Jaar van het Spoor dreigt dit jaar, als een herziening in de context van de gezondheidstoestand uitblijft, het Europees Jaar van de CO₂-uitstoot te worden. Ik steun uw initiatieven in dat verband.

We blijven pleiten voor een modal shift van het vliegtuig naar de trein. Er speelt ook concurrentie tussen die sectoren. De overheid heeft beloofd om een einde te maken aan de oneerlijke voordelen van de luchtvaartsector.

01.12 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Je me réjouis que le ministre ait immédiatement cherché des partenaires pour dénoncer cette

absurde regels, kortzichtig en onzinnig is. In de klimaatcrisis is Europa een belangrijke partner om kort op de bal te spelen. Het is goed dat de Commissaris snel reageerde, hoewel haar antwoord wat teleurstellend is. Ik ben blij dat u verder zult aandringen op een structurele oplossing zodat we die zogenaamde spookvluchten een halt kunnen toeroepen. Ik ben het ook eens met de collega's die erop wijzen dat er op het Europese niveau, naast het aanpassen van de regels en het opheffen van de spookvluchten, ook werk gemaakt moet worden van alternatieven zoals internationale treinen. Dat is de beste manier om de Europese grenzen te doen vervagen en ervoor te zorgen dat er valabele alternatieven zijn binnen Europa.

01.13 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse circonstanciée ainsi que pour le volontarisme dont vous faites preuve pour faire évoluer cette réglementation européenne. Si l'on peut parfaitement comprendre, au départ, l'intérêt des créneaux horaires conditionnés à un taux minimal de vols pour des raisons de rentabilité financière des aéroports, l'on ne peut toutefois accepter qu'aujourd'hui celle-ci prime sur le bon sens et l'écologie.

Or c'est bien le cas actuellement lorsque des avions volent à vide. Vous êtes revenu sur l'argumentaire de la Commission européenne qui est de dire que des dérogations peuvent être octroyées en cas de restrictions imposées par un État sur les voyages en raison d'un contexte sanitaire, sauf que cet argumentaire ne tient pas du tout la route. Non seulement parce que ces dérogations ne sont que des possibilités et ne sont pas automatiques, mais aussi parce que, si la demande de vols a diminué ces derniers mois, ce n'est pas en raison du contexte sanitaire et des mesures y afférentes mais aussi par la volonté des voyageurs pour des raisons économiques (d'où la raison de faire baisser le prix des trains) et pour des raisons écologiques ou encore parce que la situation sanitaire est jugée encore trop instable pour voyager sereinement. D'ailleurs, vous l'avez rappelé tout à l'heure en affirmant que les choses pourraient changer puisque les demandes de vols pourraient s'accroître les prochains mois et en particulier d'ici l'été.

Je ne peux que vous encourager à assouplir ce système, comme il l'a été au plus fort de la crise sanitaire.

Pour ce qui concerne la concurrence déloyale entre aéroports coordonnés et les autres, je pense qu'il convient d'appeler à une uniformité des règles pour l'ensemble des aéroports. L'on entend déjà le patron de Ryanair tirer son épingle du jeu dans ce dossier et ce n'est pas acceptable.

J'espère que vous serez entendu, monsieur le ministre, lors de vos concertations. Vous avez tout intérêt à travailler, comme vous l'avez fait l'été dernier, avec vos homologues européens puisque vous aviez été entendu. J'espère que vous le serez à nouveau l'été prochain.

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

02 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De door de NMBS in het verleden verkochte onroerende goederen" (55022311C)

02 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les biens immobiliers

situation absurde. Il est positif que la commissaire ait réagi rapidement, bien que sa réponse soit quelque peu décevante. Je me réjouis que le ministre continue à faire pression en faveur d'une solution structurelle. Je pense également que nous devrions travailler sur des alternatives telles que les trains internationaux.

01.13 Sophie Rohonyi (DéFI): Men kan niet aanvaarden dat de financiële rentabiliteit van de luchthavens zwaarder weegt dan het gezonde verstand en het milieu. Dat is echter wel het geval wanneer er met lege vliegtuigen gevlogen wordt.

De argumenten van de Europese Commissie houden geen steek. Er kunnen afwijkingen toegestaan worden, maar dat gebeurt niet automatisch. De vraag naar vluchten is afgenomen, wat echter niet enkel te wijten is aan de gezondheidssituatie. Reizigers kiezen er ook bewust voor om niet te vliegen, om economische redenen dan wel om het milieu te sparen of omdat de gezondheidssituatie nog als te onzeker beschouwd wordt.

Ik moedig u aan dat systeem te versoepelen, net als men op het hoogtepunt van de gezondheidscrisis gedaan heeft.

Wat de oneerlijke concurrentie tussen luchthavens betreft, moeten de regels geharmoniseerd worden. De baas van Ryanair mag geen voordeel trekken uit deze situatie.

Ik hoop dat u gehoor zult vinden op de overlegvergaderingen.

vendus dans le passé par la SNCB" (55022311C)

02.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, de NMBS heeft een groot patrimonium, met daaronder ook veel vastgoed dat leegstaat. Daarover stelde ik in het verleden al vaker vragen. Het gaat over honderden eigendommen: ongebruikte stations, loodsen, huizen, gronden, terreinen en noem maar op.

Geregeld zet de NMBS onroerende goederen te koop op haar website. Toch doet het geringe aanbod dat men daar kan vinden, vergeleken met de behoorlijk omvangrijke leegstandlijsten, vermoeden dat het nog enkele decennia kan duren voordat alles in de verkoop gaat, als het huidige tempo wordt aangehouden. Ik had daarom graag een overzicht van de door de NMBS verkochte goederen van de afgelopen jaren.

Bent u van mening dat de NMBS een grotere inspanning moet leveren om haar onroerende goederen die in onbruik zijn geraakt, sneller te verkopen? Zult u dat bijvoorbeeld inschrijven in het nieuwe beheerscontract waarover u op dit moment met de NMBS onderhandelt?

Wat is de bestemming van de opbrengsten uit de verkoop van onroerende goederen van de NMBS? Belanden die in de algemene werking of hebben ze een specifieke bestemming? Zo ja, welke?

02.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, een overzicht met de criteria die u vraagt, is niet beschikbaar. Aangezien de NMBS zich dient te houden aan een transparante en gelijke procedure in het valoriseren van haar onroerend goed, is het bovendien niet mogelijk om de vertrouwelijke gegevens met betrekking tot elke verkoop van onroerend goed vrij te geven.

Wat de NMBS wel kan geven, is een evolutie van het aantal gronden en gebouwen dat ze verkoopt, en de jaarlijkse opbrengsten daarvan. Ik verwijs u in dat verband naar het antwoord dat ik gaf op schriftelijke vraag nr. 559.

Het overzicht per jaar van de inkomsten die werden geboekt door de verkoop van vastgoed, is als volgt: in 2018 ging het om 17,5 miljoen euro, in 2019 om 34,2 miljoen euro, in 2020 om 35,6 miljoen euro. De bedragen van niet-recurrente verkopen zijn als volgt: 8 miljoen euro in 2018, 25,7 miljoen euro in 2019 en 1,2 miljoen euro in 2020.

Die inkomsten dienen inderdaad gedeeltelijk om de schuld af te bouwen. De meerwaarden die worden gerealiseerd op de verkopen, maken deel uit van de bruto-inkomsten van de NMBS. In 2018 en 2019 werd een deel daarvan aangewend ter financiering van investeringen in activa voor opdrachten van openbare diensten. Voor dit deel van de verkopen wordt de schuld niet afgebouwd.

De NMBS dient de niet-afgeschreven kapitaalsubsidies die betrekking hebben op de verkochte activa, aan te wenden ter financiering van investeringen in activa van openbare diensten zonder aanvullende kapitaalsubsidies. Het betreft ongeveer 19 miljoen euro voor 2017 tot 2020. De schuld van de NMBS wordt ook voor dit deel niet afgebouwd.

02.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): La SNCB possède des centaines de biens immobiliers inoccupés: des gares inutilisées, des hangars, des maisons, des terrains et des sites. Toutefois, seules quelques propriétés sont mises en vente sur son site web. Pouvez-vous fournir un aperçu des biens vendus par la SNCB ces dernières années?

Le ministre pense-t-il que la SNCB devrait faire un effort plus important pour vendre plus rapidement ses biens immobiliers désaffectés? Cet aspect sera-t-il inclus dans le nouveau contrat de gestion? Le produit des ventes a-t-il une destination générale ou spécifique?

02.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Un aperçu des critères demandés n'est pas disponible. La SNCB doit respecter une procédure transparente et équitable dans la valorisation de ses biens immobiliers. Il n'est donc pas possible de divulguer les données confidentielles concernant chaque vente.

Cependant, une évolution du nombre de terrains et de bâtiments vendus par l'entreprise, et du produit annuel de ces ventes, est disponible. Je me réfère à la réponse à la question écrite 559.

En 2018-2020, des revenus de 17,5 millions d'euros, 34,2 millions d'euros et 35,6 millions d'euros, respectivement, ont été enregistrés par la vente de biens immobiliers. Les montants des ventes non récurrentes se chiffraient à 8 millions d'euros en 2018, 25,7 millions d'euros en 2019 et 1,2 million d'euros en 2020.

Ces revenus servent en partie à réduire les dettes. Les plus-values

réalisées sur les ventes font partie des revenus bruts de la SNCB. En 2018 et 2019, une partie de ces plus-values a été utilisée pour financer des investissements en actifs pour des missions de services publics. Pour cette partie des ventes, les dettes ne sont pas réduites.

La SNCB est censée utiliser les subsides en capital non amortis relatifs aux actifs vendus pour financer les investissements dans les actifs de services publics sans subsides en capital supplémentaires. Il s'agit d'environ 19 millions d'euros pour la période 2017-2020. Pour cette partie, les dettes de la SNCB ne sont pas réduites non plus.

02.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, het verwondert me dat de gegevens over de verkopen van vastgoed niet openbaar kunnen worden gemaakt. U wijt dat aan de transparantie van de verkoopprocedure. Het is wel behoorlijk ironisch dat die transparantie aanleiding geeft tot de weigering van een antwoord en dus eigenlijk minder transparantie. Ik zie ook niet goed in welk belang voor de NMBS in gevaar zou kunnen komen.

Het lijkt wel een algemene trend. Als we vragen stellen die verder reiken dan hetgeen de NMBS zelf op haar website communiceert, bijvoorbeeld over het aantal reizigers per trein, dan wordt dat als vertrouwelijk beschouwd. De opbrengst uit het commerciële aanbod, de kostendekkingsgraad en nu ook de verkopen van vastgoed zijn vertrouwelijk. De spoorwegen presenteren de belastingbetaler elk jaar opnieuw een grote factuur van 3 miljard euro. Het is dan toch ook fair dat er gecommuniceerd wordt wat er allemaal met dat geld wordt ondernomen. Dat is jammer genoeg niet het geval.

02.03 Tomas Roggeman (N-VA): Il est assez ironique que la transparence de la procédure de vente donne lieu à un refus de réponse. Je ne comprends pas bien quel intérêt pourrait être compromis pour la SNCB. On dirait qu'il s'agit d'une tendance générale. Lorsqu'on pose des questions qui vont au-delà de ce que la SNCB elle-même communique sur son site web, par exemple sur le nombre de voyageurs par train, l'information est considérée comme étant confidentielle. D'année en année, les chemins de fer présentent une facture salée de 3 milliards d'euros au contribuable, mais il n'y a malheureusement aucune communication sur tout ce qui est entrepris avec cet argent.

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

03 Questions jointes de

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation du Senior Ticket" (55022363C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conditions d'achat d'un billet de train" (55022366C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation du Senior Ticket" (55022368C)

03 Samengevoegde vragen van

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van het Senior Ticket" (55022363C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aankoop van een treinticket" (55022366C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van het Senior Ticket"

(55022368C)

03.01 Josy Arens (cdH): *Monsieur le ministre, sur le site de la SNCB, la page consacrée au ticket SENIOR précise les conditions d'utilisation du billet comme suit: "Comment pouvez-vous présenter votre Senior Ticket à bord du train?"*

-sur l'écran de votre smartphone ou de votre tablette: toujours en poche pour le contrôle

-sur votre carte d'identité (pour cela vous n'avez pas besoin de lecteur de carte spécial)

- sur papier car vous l'avez imprimé à la maison".

Monsieur le Ministre, l'option "au guichet" de la gare n'est pas proposée ni même "aux automates".

Pour quelle raison?

Monsieur le ministre, actuellement, si un navetteur veut acheter un billet de train dans une gare où il n'y a pas de guichet et que l'automate est en panne, il doit acheter son billet de train auprès de l'accompagnateur de train avec un supplément de 7 euros. Il est éventuellement possible de se faire rembourser ce supplément ultérieurement.

Ce système est absurde: le navetteur est pénalisé en raison d'un manquement de l'entreprise (pas de guichets, pas d'automates).

Ne me répondez pas qu'il n'a qu'à acheter son billet sur son smartphone. Cette solution ne peut pas être une contrainte mais une possibilité. Tout le monde n'a pas un smartphone et ceux qui en ont un n'ont pas à être obligés de l'utiliser sous peine d'être pénalisés de ne pas le faire.

Monsieur le Ministre, allez-vous permettre l'achat d'un billet auprès du contrôle dans le train et sans supplément pour tous les navetteurs dans le cadre de la négociation du prochain contrat de gestion?

Monsieur le Ministre, toutes les personnes de plus de 65 ans bénéficient de tarifs spéciaux pour leurs voyages en train. Le prix d'un aller-retour (le même jour) est ainsi de 7,20 euros. Ce ticket est valable partout en Belgique du lundi au vendredi dès 9H et le week-end sans limites.

Lors d'une précédente question concernant la gratuité des transports, vous avez déclaré "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.

Monsieur le Ministre, j'attire votre attention sur le fait que de nombreux voyages en train qui présentent un intérêt touristique prennent parfois 4 à 5 heures sur notre réseau ferroviaire.

03.01 Josy Arens (cdH): *Op de website van de NMBS worden op de pagina over het Senior Ticket de gebruiksvoorwaarden gepreciseerd: men kan het ticket tonen op het scherm van zijn smartphone of tablet, het op zijn identiteitskaart zetten (daar is geen kaartlezer voor nodig) of het thuis afdrukken. Waarom wordt er niets vermeld over een aankoop aan het loket of aan de automaten in het station?*

Als een treinreiziger een ticket wil kopen in een station zonder loket en de automaat defect is, moet hij dat kopen bij de treinbegeleider en een toeslag van 7 euro betalen. De reiziger wordt dus gestraft voor een tekortkoming van de spoorwegmaatschappij. Niet iedereen heeft een smartphone en wie er wel een heeft mag er niet toe verplicht worden zijn toestel daartoe te gebruiken. Zult u het mogelijk maken om in de trein een ticket te kopen zonder dat men een toeslag hoeft te betalen?

Voor 65-plussers kost een retourticket 7,20 euro van maandag tot vrijdag vanaf 9 uur en gedurende heel het weekend. Heel wat treinritten naar toeristische bestemmingen duren op ons spoorweginet soms vier tot vijf uur. Daarom pleit ik voor een seniorenticket dat men vanaf 7 uur kan gebruiken tijdens de week en zonder beperkingen met betrekking tot de datum van de terugreis.

Zult u dat voorstel tijdens de onderhandelingen over het volgende beheerscontract verdedigen?

Un habitant d'Arlon ou un habitant de Waimmes en province de Liège qui veut utiliser son billet senior en semaine (après 9H donc) pour se rendre à la mer n'arrivera pas à Knokke avant 14h30-15h. Et il devra revenir le jour même puisque son aller-retour n'est valable qu'une journée.

Je défends depuis longtemps l'idée d'un billet senior qui serait utilisable dès 7H du matin tous les jours de la semaine ET sans limite de validité pour la date de retour.

Monsieur le Ministre, puis-je vous demander de défendre l'intérêt de cette proposition dans le cadre de la négociation du prochain contrat de gestion?

Je vous remercie

03.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Arens, il est important de ne pas confondre deux choses: d'une part, l'achat d'un Senior Ticket qui peut se faire directement en gare au guichet, à un automate, sur l'application SNCB et sur le site internet de la SNCB et, d'autre part, la présentation du Senior Ticket à bord du train qui, comme vous le mentionnez justement, peut se faire via un smartphone, via la carte d'identité ou via le format papier.

Sur le site de la SNCB, la distinction entre l'achat d'un Senior Ticket (en bas de page sur la page *ad hoc*) et la présentation de celui-ci à bord du train (en haut de la page) me semblent assez claires. Si ce n'est pas le cas, j'espère avoir pu clarifier la situation avec ma réponse. J'espère également que vous pourrez être mon relais auprès des personnes qui vous ont interrogé sur ce sujet.

Concernant la limite actuelle de sept heures du matin pour l'utilisation du Senior Ticket aller-retour sur une même journée, il faut tenir compte, selon la logique de ce règlement, des heures de pointe du tarif ferroviaire. Les pointes du matin et du soir sont très importantes sur le réseau belge, particulièrement en semaine, et même si cela a pu être nuancé durant cette période de covid. C'est la raison pour laquelle une limite a été introduite dans les règles d'utilisation et d'accès des Senior Tickets. Je pense que vous le savez.

Votre question sur le supplément de tarif à bord en cas de panne a déjà fait l'objet de réponses en commission à plusieurs reprises. Mais je me fais un plaisir de rappeler ces réponses. Si d'aventure un automate devait tomber en panne, et ce partout dans le pays, cet automate transmet un signal qui est relayé vers l'accompagnateur qui peut effectuer un contrôle et permettre aux voyageurs d'acheter leur titre de transport sans aucun surcoût. Si aucune panne technique n'est signalée à l'accompagnateur, mais qu'il est impossible d'utiliser l'automate pour une autre raison, telle qu'une dégradation par exemple, le supplément à bord est théoriquement d'application, mais le voyageur pourra demander un remboursement de ce dernier.

Je peux aussi vous rassurer quant à la fiabilité des automates de vente, dont la disponibilité moyenne est, selon les informations que me transmet la SNCB, de près de 99 %.

03.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces réponses.

03.02 Minister Georges Gilkinet: Men mag de aankoop van een Senior Ticket in een station of op het internet niet verwarren met het tonen ervan in de trein met behulp van de identiteitskaart, smartphone of het papieren ticket.

Op de website van de NMBS wordt er een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de aankoop van een Senior Ticket en het tonen ervan in de trein.

Er werd bepaald dat het ticket pas vanaf 9 uur 's morgens gebruikt mag worden om rekening te kunnen houden met de zeer drukke piekuren van het treinverkeer 's ochtends en 's avonds.

Als er een automaat defect is, wordt er een signaal naar de treinbegeleider gestuurd zodat de reiziger een kaartje kan kopen zonder extra kosten te moeten betalen. Als er geen defect gemeld wordt maar het onmogelijk is om de automaat te gebruiken, is het boordtarief van toepassing en kan de reiziger om een terugbetaling verzoeken.

De automaten zijn zeer betrouwbaar en zijn voor 99 % beschikbaar.

03.03 Josy Arens (cdH): Voor sommigen is het kopen van een

Je voudrais tout de suite revenir aux automates. Je précise bien que certaines personnes rencontrent de réelles difficultés avec l'utilisation de ces automates. À ce moment-là, elles arrivent dans le train, et le supplément est dû, ce que je trouve tout à fait inadmissible. Ces personnes-là sont parfois des jeunes, mais ce sont souvent des personnes plus âgées, qui avaient l'habitude de rencontrer des agents dans le hall de la gare, et qui étaient conseillées par ceux-ci. Aujourd'hui, je suis vraiment triste qu'il n'y a plus rien d'humain dans ce qui se passe dans nos gares. Cela est inacceptable!

En ce qui concerne l'utilisation du billet Senior, je vous rappellerai, monsieur le ministre, que l'ancienne ministre de la Mobilité – à l'époque, des Entreprises publiques – Isabelle Durant, avait marqué son accord et avait mis en place la possibilité d'utiliser les Go Pass pour les étudiants avant cette heure-là. Souvent, il arrive à des voyageurs qui montent en gare d'Arlon de ne pas pouvoir profiter de leur pass Senior. Or, 15 kilomètres plus loin, les gens peuvent en profiter.

Il existe une réelle discrimination que je ne comprends pas à l'égard des personnes éloignées des grands centres. J'insiste, monsieur le ministre: revoyez cette règle et mettez tout en œuvre pour que ce problème puisse être résolu!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het masterplan voor het station Herentals" (55022452C)

04 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le masterplan pour la gare de Herentals" (55022452C)

04.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, jammer genoeg lijkt het alsof de tijd voor het station van Herentals, de historische hoofdstad van de Kempen, is blijven stilstaan. Hoewel het voor de ruime regio een zeer belangrijk station is, weerspiegelt dat zich niet in de staat van het gebouw, noch in de omgeving. Er is werk aan de winkel om het station op te knappen en toegankelijk te maken. Het masterplan daartoe gaat al enige tijd mee, maar de uitvoering werd steeds uitgesteld, omdat de vorige regeringen niet de nodige middelen investeerden om het treinverkeer er aantrekkelijker en performanter te maken. Recent zijn de stad en de NMBS opnieuw met elkaar in gesprek gegaan om het masterplan te updaten.

Wat is de stand van zaken van het masterplan? Welke wijzigingen worden vooropgesteld ten opzichte van het vorige masterplan? Wat is het tijdschema van de verschillende werkzaamheden?

De NMBS knoopte met de stad Herentals ook een gesprek aan over het betalend maken van de stationsparking. Het lokale bestuur is hiervoor duidelijk geen vragende partij. Heeft de NMBS geluisterd naar de bezwaren van het lokale bestuur en komt ze terug op haar stappen?

04.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Buyst, de NMBS en de stad Herentals werken nauw samen voor alle projecten die voor het station van Herentals zijn gepland. Momenteel lopen er

kaartje aan een automaat niet gemakkelijk, zij moeten dan het Boordtarief betalen. Het is onaanvaardbaar dat zij gestraft worden omdat er geen personeel is dat hen zou kunnen helpen. Toenmalig minister van Mobiliteit Isabelle Durant gaf groen licht voor het gebruik van de Go Pass vóór 9 uur. Dat zou men ook moeten doen voor het Senior Ticket. Reizigers die in Aarlen opstappen kunnen soms geen gebruik maken van hun Senior Ticket, in tegenstelling tot reizigers die 15 km verderop opstappen. Ik begrijp die discriminatie van personen die ver weg van de grote centra wonen niet. U moet die regel herzien!

04.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Herentals, la capitale historique de la Campine, est dotée d'une gare très importante, mais cela ne se reflète pas dans l'état du bâtiment ou de ses environs. Le *masterplan* relatif à la rénovation de la gare existe depuis longtemps.

Où en sont les travaux? Quel est le calendrier prévu? La SNCB a-t-elle écouté les objections des autorités locales, qui ne veulent pas d'un parking payant à la gare?

04.02 Georges Gilkinet, ministre: La SNCB et la ville d'Herentals collaborent étroitement. Des

onderhandelingen tussen de NMBS, Infrabel en de federale regering over het nieuwe beheerscontract en de bijbehorende investeringsplannen. In dat verband hebben Infrabel en de NMBS samen een plan voorgesteld om het aantal autonoom toegankelijke stations de komende tien jaar aanzienlijk uit te breiden. De prioriteiten worden bepaald aan de hand van het potentieel van een station, de staat van de infrastructuur en de mogelijkheden die uit spoorvernieuwingswerkzaamheden voortvloeien. Wanneer we rekening houden met de prioriteiten en mogelijkheden voor ontmanteling, zouden de werkzaamheden in Herentals in 2026-2028 kunnen worden uitgevoerd.

Sinds 2009 heeft de NMBS ervaring opgedaan met het beheer van parkeerterreinen en vastgesteld dat tarifiering werkt. Dat stimuleert de *modal shift* naar duurzame en groene mobiliteitsmodi.

Zoals altijd bij een dergelijke beslissing neemt de NMBS autonoom contact op met het lokale bestuur in kwestie. Dat geldt ook voor de stad Herentals. De NMBS bevestigt dat er voor de stationsparking betaald zal moeten worden, volgens een met de gemeente te bepalen tijdschema om de nodige mobiliteitsmaatregelen te kunnen nemen.

04.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Levendige stations, waar onze fractie hevig voorstander van is, beginnen bij een levendige stations-omgeving. Gebouwen en perrons opknappen is inderdaad belangrijk, maar zeker in en om het station van Herentals is er ook nog wel wat werk op de plank wat de omgeving van het station betreft.

Aangezien de onderhandelingen over onder andere het investeringsplan nog lopen, is het misschien het goede moment om enkele suggesties te doen. Een eerste suggestie die ik graag zou meegeven, is om wooneenheden te integreren op de site. Die kunnen leiden tot een reconversie van de site. Op het moment is het vooral nog een enorm grote betonvlakte met een auto-, bus- en fietsparking, terwijl de ligging volgens mij meer potentieel heeft.

Een tweede suggestie is om na te denken over de ondertunneling van de Poederleeseweg. Daardoor zal de spoorweg meteen ook conflictvrij worden.

Tot slot blijf ik er, wat de tarifiering van het parkeren betreft, op hameren dat de NMBS rekening moet houden met criteria die bepalen of een parking al dan niet moet worden getarifeerd. Daarbij gaat het vooral over het aantal mogelijkheden tot combimobiliteit bij een bepaald station. Ik ben nog altijd van mening dat het beter is dat reizigers alvast een deel van hun traject per trein afleggen in plaats van daarvoor de auto te nemen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Samengevoegde vragen van

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inschrijving van elektrische wagens" (55022562C)

- Wouter Raskin aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De elektrificatie van het wagenpark" (55022587C)

05 Questions jointes de

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'immatriculation des voitures électriques"

négociations sont actuellement en cours entre la SNCB, Infrabel et le gouvernement fédéral concernant le nouveau contrat de gestion et les plans d'investissement associés. Dans le plan établi par Infrabel et la SNCB et compte tenu des priorités, les travaux à Herentals pourraient être réalisés en 2026-2028. Depuis 2009, la SNCB a acquis de l'expérience dans la gestion des parkings et a constaté que la tarification est un principe qui fonctionne. Elle encourage également le transfert modal vers des modes de mobilité durables et écologiques.

04.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen):

Des gares vivantes, auxquelles notre groupe est fortement favorable, commencent par un environnement de gare vivant. Comme les négociations relatives au plan d'investissement sont toujours en cours, j'aimerais souligner des opportunités telles que l'intégration d'unités de logement et l'aménagement d'un tunnel sous le Poederleeseweg. En ce qui concerne les tarifs du parking, j'espère que la SNCB tiendra compte de critères tels que la mobilité combinée. Il est préférable que les navetteurs effectuent une partie de leur trajet en train plutôt qu'en voiture.

(55022562C)

- **Wouter Raskin à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "L'électrification du parc automobile" (55022587C)**

05.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, mijn vragen dateren al van enige tijd geleden. Mijn dank om ze hier alsnog te beantwoorden.

De Vlaamse regering wil het vanaf 2029 onmogelijk maken om nog nieuwe wagens op diesel, benzine of met een hybride motor in te schrijven. Het verbod maakt deel uit van het klimaatplan waarover de Vlaamse regering gisteren een akkoord bereikte. Het is evenwel de federale regering, die uiteindelijk beslist over het beleid met betrekking tot de inschrijving van wagens.

Bent u bereid om de aanbeveling van de Vlaamse regering die ertoe moet strekken de elektrische wagen in ons land sneller in te voeren, te ondersteunen en de nodige stappen te zetten om de uitvoering ervan mogelijk te maken? Indien dat niet het geval is, wat weerhoudt u? Hoe staan de andere Gewesten tegenover de Vlaamse aanbeveling? Zijn ook zij bereid om mee te gaan in die plannen? Staat hierover al een overleg gepland?

05.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Raskin, als minister van Mobiliteit ben ik vastbesloten om vandaag te handelen om de milieukosten van onze verplaatsingen van morgen te verminderen.

Mijn drie prioriteiten in dat perspectief zijn om onnodige verplaatsingen te vermijden, *avoid*, de modal shift naar de minst vervuilende vervoerswijzen te organiseren, *shift*, en de verbetering van de bestaande vervoersmiddelen uit het oogpunt van de vervuiling en de CO₂-uitstoot, *improve*.

Het idee van de Vlaamse regering om vanaf 2029 geen verkoop van nieuwe voertuigen met een verbrandingsmotor toe te laten, past bij de derde categorie en is daarom het overwegen waard, maar alle ministers van Mobiliteit moeten uiteraard het Vlaamse voorstel inzake elektrische wagens goedkeuren. Daarom heb ik het punt voor overleg op de agenda geplaatst van de interministeriële conferentie van de ministers van Mobiliteit van 13 december.

Uit juridische analyses blijkt echter dat binnen het huidige Europese rechtskader een geleidelijk verbod via het federale niveau niet mogelijk is. Om dat doel te bereiken moet België dus een Europees akkoord bereiken voor een snellere uitfasering vanaf 1 januari 2029. Daarom zal minister Peeters een voorstel voor een gezamenlijke brief aan de Europese Commissie voorleggen aan de leden van de IMC en elk lid zal daarna het voorstel aan zijn respectievelijke regering moeten voorleggen. Dit wordt dus vervolgd.

05.01 Wouter Raskin (N-VA): Dans le cadre de son plan climat, le gouvernement flamand souhaite rendre impossible l'immatriculation des voitures diesel, à essence ou hybrides à partir de 2029. Toutefois, la politique en matière d'immatriculation des véhicules relève du gouvernement fédéral.

Le ministre est-il prêt à faire les démarches nécessaires pour soutenir cette recommandation du gouvernement flamand? Quelle est la position des autres Régions à l'égard des projets du gouvernement flamand? Une concertation sera-t-elle organisée à ce sujet?

05.02 Georges Gilkinet, ministre: En tant que ministre, je suis déterminé à agir aujourd'hui pour réduire les coûts environnementaux de demain. Dans ce contexte, je souhaite éviter les déplacements inutiles (*avoid*), réaliser un transfert modal vers les modes de transport les moins polluants (*shift*) et améliorer les modes de transport existants sur le plan de la pollution et des émissions de CO₂ (*improve*).

L'idée du gouvernement flamand s'inscrit dans la troisième catégorie et est donc défendable, mais elle nécessite l'accord de tous les ministres de la Mobilité. C'est pourquoi le point a été abordé lors de la Conférence Interministérielle Mobilité du 13 décembre.

Une interdiction progressive par le biais du niveau fédéral paraît toutefois impossible dans le cadre juridique européen actuel. Pour une suppression progressive accélérée à partir du 1^{er} janvier 2029, la Belgique devra obtenir l'accord de l'Europe. La ministre flamande Lydia Peeters préparera un projet de courrier à la

Commission européenne qu'elle présentera aux membres de la conférence interministérielle. Ceux-ci devront ensuite soumettre la proposition à leurs gouvernements respectifs.

05.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik begrijp dat er actie ondernomen is op basis van de Vlaamse plannen. U hebt de IMC samengeroepen op 13 december en die is tot de conclusie gekomen dat er een Europees akkoord nodig is. Minister Peeters is aan de slag en op die basis zal er worden voortgewerkt. Wij volgen dit op.

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

06 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor een Brusselse stadstol" (55022588C)

06 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets de péage urbain à Bruxelles" (55022588C)

06.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik verwijs nog even naar de Raad van State, die een tijd geleden – mijn vraag dateert van november 2021 – een advies publiceerde waarin werd vastgesteld dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over de bevoegdheid beschikt om een kilometerheffing in te voeren. De Raad van State drong er echter op aan de maatregel niet eenzijdig in te voeren. De Raad adviseerde een samenwerkingsakkoord te sluiten met de andere Gewesten, om mogelijke discriminatoire situaties zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken.

De Brusselse minister van Financiën, de heer Gatz, had al aangegeven het overleg met de andere Gewesten en met de federale overheid in het Overlegcomité opnieuw op te starten. Aangezien de vraag dateert van 8 november 2021 ga ik ervan uit dat het overleg al heeft plaatsgevonden.

Ten eerste, kan u enige duiding geven bij de timing, bij wat er gebeurt en wat eventueel nog volgt?

Ten tweede, welk standpunt zal de federale overheid innemen bij het overleg over het advies van de Raad van State, om een samenwerkingsakkoord te sluiten teneinde mogelijke discriminatie te vermijden?

Ten derde, op welke manier kan laatstgenoemde doelstelling het best worden gerealiseerd?

06.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Raskin, inzake het SmartMoveproject heeft in 2021 diepgaand overleg plaatsgevonden binnen het Overlegcomité. Het overleg heeft een beter zicht op het Brusselse project mogelijk gemaakt. Het heeft echter eveneens een aantal verschilpunten, ook van juridische aard, aan het licht gebracht met betrekking tot de aanpassingen van de wetgeving. Daarom werd overeengekomen dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de zaak zou voorleggen aan de Raad van State. Het advies werd volgens mijn informatie onlangs ontvangen.

06.01 Wouter Raskin (N-VA): Selon un avis du Conseil d'État, la Région de Bruxelles-Capitale a la compétence d'instaurer une taxe kilométrique. Le Conseil d'État a certes indiqué qu'il serait préférable de conclure un accord de coopération avec les autres Régions, afin d'éviter ou de limiter les discriminations.

Cette concertation a-t-elle déjà démarré, quel est le calendrier prévu et quelle position le pouvoir fédéral défend-il dans ce dossier? Comment les discriminations peuvent-elles être évitées au mieux?

06.02 Georges Gilkinet, ministre: Le projet SmartMove a fait l'objet en 2021 d'une concertation au sein du comité du même nom. Cet exercice a mis en évidence l'existence de différents points de vue. C'est pour cette raison que le dossier a été soumis au Conseil d'État. La balle est à présent dans

De bal ligt nu in het kamp van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

le camp de la Région de Bruxelles-Capitale à qui l'avis a été récemment adressé.

06.03 Wouter Raskin (N-VA): Dat is wel een bijzonder kort antwoord. De minister van Ecolo legde net heel mooi uit hoe hij de kosten van de mobiliteit of de negatieve gevolgen van de milieukosten wil wegwerken. Als het gaat om het gevoelige dossier van de Brusselse stadstol doet hij er liever het zwijgen toe. Zijn PS-baas in Brussel zit immers op een heel andere lijn. Ik begrijp de moeilijke situatie van de minister en ik zal proberen een en ander verder te onderzoeken via andere kanalen. Te gepasten tijde zal ik u een vervolgvraag stellen.

06.03 Wouter Raskin (N-VA): La réponse concernant le péage urbain à Bruxelles est très courte. Cela a sans doute à voir avec la position différente de son patron du PS à Bruxelles.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De B-Parkings zonder parkeerplaatsen voor mindervaliden" (55022596C)

07 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les B-Parkings sans places de stationnement pour les personnes moins valides" (55022596C)

07.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, aan het station van Vilvoorde zijn volgens de website van B-Parking 569 autoparkeerplaatsen beschikbaar, waarvan er op het moment van het indienen van deze vraag nul bestemd waren voor mindervaliden. Dat is het woord dat daar gebruikt wordt, al maak ik liever gebruik van het woord rolstoelgebruikers. Hetzelfde geldt voor de parking in Genk, waar bij het indienen van mijn vraag nul parkeerplaatsen voor mindervaliden genoteerd stonden voor wat toch een groot station is van een grote Vlaamse centrumstad.

07.01 Tomas Roggeman (N-VA): Les parkings des gares de Vilvorde et de Genk ne disposaient d'aucune place de parking réservée aux personnes à mobilité réduite. Juste avant la réunion, ces chiffres ont été soudainement ajustés sur le site web de la SNCB. Le problème n'est toutefois pas encore complètement résolu dès lors que, dans certaines villes, le nombre de places de parking réservées aux personnes à mobilité réduite est particulièrement bas, comme à Wetteren et à Denderleeuw.

Toen ik ter voorbereiding van deze zitting de NMBS-website nog eens raadpleegde, bleken die cijfers aangepast. Ik heb nog nooit zo'n snelle beleidsactie gezien naar aanleiding van een parlementaire vraag. Los van die foutieve, nu rechtgezette gegevens blijken er nog wel andere grotere stations te zijn die slechts een zeer beperkt aantal parkeerplaatsen aanbieden voor rolstoelgebruikers. Het station van Wetteren telt er maar 3 op een totaal van 337 en dat van Denderleeuw 9 op een totaal van 1.074.

Pourquoi les places de parking réservées aux personnes à mobilité réduite sont-elles en si petit nombre dans certaines gares? Le ministre partage-t-il le point de vue de la ministre Lalieux selon lequel il faut davantage de places de parking pour les personnes handicapées? Vise-t-il un certain pourcentage? Quelles gares disposeront-elles de nouvelles places de parking réservées aux personnes à mobilité réduite et dans quel délai?

Hoe verklaart u dat sommige parkeerplaatsen aan grotere stations zo'n beperkt aantal plaatsen tellen voor rolstoelgebruikers? Bent u het ermee eens dat een aanpassing hier aangewezen is?

Ik verwijs in dat verband ook naar het federale actieplan handicap van minister Lalieux, waarin nadrukkelijk de noodzaak van meer parkeerplaatsen voor andersvaliden aangehaald wordt. Welke stappen zult u ondernemen om aan haar oproep tegemoet te komen?

Wat is daarbij het streefdoel? Heeft u een bepaald percentage als referentie voor ogen, naar welk doel moet de NMBS zich richten?

Welke stations zullen er concreet extra parkeerplaatsen krijgen voor rolstoelgebruikers? Op welke termijn wilt u dit uitgevoerd zien?

07.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Roggeman, de NMBS had uw tweets in dat verband al opgepikt en

07.02 Georges Gilkinet, ministre: La SNCB a tenu compte des

dankt u voor uw oplettendheid. De website werd ondertussen aangepast.

Vanzelfsprekend onderschrijf ik het plan van mijn goede collega, mevrouw Lalieux. De mobiliteit per trein kan pas echt vrijheid zijn als alle treinreizigers vlot toegang tot de stations en parkings hebben. Samen met de NMBS en de lokale besturen werk ik dan ook aan een optimale toegankelijkheid, in het bijzonder voor personen met een handicap of een andere mobiliteit, zoals u zei. Wij investeren in dat doel, zoals u weet.

De NMBS respecteert de wettelijke verplichtingen en voorziet altijd de nodige parkeerplaatsen voor personen met een beperking. De normen voor de inrichting en het aantal plaatsen voor personen met een beperking verschillen van Gewest tot Gewest. Het aantal parkeerplaatsen voor personen met een beperking wordt immers door de regionale overheden bepaald. Het aantal voorbehouden plaatsen voor personen met beperkte mobiliteit verschilt dus van Gewest tot Gewest.

07.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik denk dat iedereen zich achter de doelstelling schaart dat onze stations toegankelijker moeten zijn voor iedereen, dus ook voor rolstoelgebruikers. De genoemde voorbeelden tonen aan dat er op sommige plaatsen nog wat werk aan de winkel is. De geringe aanwezigheid van voorzieningen op sommige stations-parkings in beheer van de NMBS is mijns inziens niet meer van deze tijd, zeker in het licht van het gegeven dat de parkeerterreinen betalend worden. B-parking is immers volop bezig met de invoering van betalend parkeren. In de praktijk zien wij dat de faciliteiten weinig verbeteren, niet alleen op het vlak van de toegankelijkheid, maar ook op het vlak van bijvoorbeeld de beveiliging. Er is dus toch nog wat werk aan de winkel. Ik ben blij te horen dat u die doelstelling onderschrijft.

Ik zal contact opnemen met de collega's in de deelstaten om de normen voor de parkings nog eens onder de loep te nemen.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55022626C van mevrouw Jadin werd omgezet in een schriftelijke vraag.

08 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overlast in het station van Ronse" (55022697C)

08 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances à la gare de Renaix" (55022697C)

08.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de afgelopen maanden hebben zich in en rond het station van Ronse een aantal incidenten voorgedaan: overlast voor de buurt, onrust, enkele vernielingen in de fietsenstallingen enzovoort. We hebben het in de commissie al vaker gehad over problemen met de veiligheid, maar daar lijken er zich op korte tijd toch iets te veel incidenten voor te doen. We streven er allemaal naar dat reizigers in alle veiligheid de trein kunnen nemen.

Is de NMBS op de hoogte van de problemen die zich de afgelopen

tweets de M. Roggeman et adapté son site internet. Naturellement, chacun doit pouvoir se déplacer librement en train. La SNCB, les pouvoirs locaux et moi-même collaborons à une accessibilité optimale pour les personnes en chaise roulante ou dont la mobilité est différente. La SNCB respecte les obligations légales. Les normes concernant les aménagements et le nombre de places pour les personnes handicapées varient d'une région à l'autre.

07.03 Tomas Roggeman (N-VA): Je pense que tout le monde soutient cet objectif mais en pratique, il y a encore beaucoup à faire à certains égards. Le manque d'accessibilité qui persiste à certains endroits n'est plus de notre temps, d'autant plus maintenant que les parkings deviennent payants. Il faut pouvoir y assurer l'accessibilité et la sécurité. J'aborderai la question des normes avec les parlementaires des entités fédérées.

08.01 Tomas Roggeman (N-VA): Ces derniers mois, un certain nombre d'incidents se sont produits autour de la gare de Renaix.

La SNCB est-elle au courant de la situation? Des caméras de surveillance seront-elles installées dans les abris pour vélos? D'autres mesures de sécurité

weken en maanden voorgedaan hebben in en rondom het station van Ronse? In de fietsenstalling van dat station hangen vandaag nog geen camera's ter bewaking. Wordt daarin voorzien? Zijn er andere maatregelen gepland voor de permanente beveiliging van die fietsenstalling of de omgeving? Welke permanente maatregelen zal de NMBS nemen om de veiligheid in haar station te verhogen? Is er al overleg geweest met het lokaal bestuur omtrent de te nemen maatregelen? Plant Securail bijvoorbeeld extra patrouilles in die buurt om de overlast preventief aan te pakken of te ontmoedigen?

08.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Roggeman, ik verwijst u naar het actualiteitsdebat in de commissie voor Mobiliteit van 5 oktober 2021, waarin uw vragen ook aan bod kwamen.

De veiligheid en de veiligheidsbeleving van de reizigers zijn voor mij primordiaal. De NMBS heeft sinds enkele jaren een beleid dat op 3 pijlers gestoeld is: integraal en geïntegreerd werken, het verminderen van risicogedrag bij de klant en een aanpak voor fietsendieven. Die 3 pijlers worden uitgewerkt door middel van 9 strategische actiepunten: het opstellen van een actieplan rond de veiligheid in fietsenstallingen, de uitbouw van een algemene fietsstrategie, het optimaal benutten van de lokale mogelijkheden, beeldvorming, het bepalen van een optimaal veiligheidsniveau, de ontwikkeling van een strategie voor camera-uitrusting, het optimaal benutten van het bestaande CCTV-netwerk, bewustmaking van de klant en toezicht en sociale controle.

Bovendien zorgt de NMBS voor de veiligheid in de fietsenstallingen en heeft ze contacten gelegd met de preventiedienst van de politie om de problemen te bespreken en mogelijke bijkomende maatregelen te onderzoeken.

Securail kan niet permanent aanwezig zijn in elk station. Wanneer Securail patrouilleert in het station van Ronse wordt de fietsenstalling ook meegenomen. Sinds midden oktober heeft de NMBS ook een mobiele camera geplaatst die zicht heeft op de fietsenstalling. De politie kan de beelden opvragen op de gebruikelijke manier.

De gemeente Ronse liet alvast weten de inspanningen van de NMBS te waarderen. Uiteraard spreek ik ook mijn steun en waardering uit voor deze inspanningen van de NMBS in samenwerking met de politiediensten. Veilige stations en treinen zijn een absolute voorwaarde om van het reizen per trein een echte vrijheid te maken.

08.03 **Tomas Roggeman (N-VA)**: Mijnheer de minister, u verwijst naar de algemene principes en het algemene debat rond veiligheid. De algemene principes moeten echter ook lokaal worden toegepast, onafhankelijk van de lokale situatie.

Ik had gehoopt dat u iets meer zou ingegaan op de maatregelen die op maat van de situatie in Ronse genomen worden. U verwijst naar een tijdelijke mobiele camera die daar geplaatst is en een gesprek dat plaatsvond met de preventiedienst van de lokale politie. Hopelijk blijft men niet enkel aandacht hebben voor eenmalige maatregelen, maar ook voor vaste en permanente maatregelen ter beveiliging van die fietsenstalling en ter verzekering van de preventie en de veiligheid in en rondom het station. Hopelijk blijft het niet beperkt tot een eenmalig

seront-elles prises? Les autorités locales ont-elles déjà été consultées? Securail prévoit-il des patrouilles supplémentaires dans les environs?

08.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Ce sujet a déjà été largement discuté lors du débat d'actualité du 5 octobre 2021 au sein de notre commission. La politique de la SNCB repose sur trois piliers: le travail intégral et intégré, la réduction des comportements à risque et la lutte contre les vols de vélos. La SNCB veille à la sécurité dans les abris pour vélos et a contacté le service de prévention de la police afin de discuter des problèmes et d'examiner des mesures supplémentaires.

Il est impossible pour Securail d'assurer une présence permanente dans chaque gare. Lorsque les agents de Securail patrouillent dans la gare de Renaix, ils veillent également à la sécurité du parking pour vélos. Depuis le mois d'octobre, la gare est équipée d'une caméra mobile avec vue sur ce parking.

08.03 **Tomas Roggeman (N-VA)**: J'espère qu'on ne se contentera pas de telles mesures ponctuelles mais qu'on prendra également des dispositions permanentes pour sécuriser le parking pour vélos.

gesprek met de preventiedienst van de lokale politie, maar kan er worden overgegaan tot permanente en structurele maatregelen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le dédommagement des passagers" (55022772C)

09 Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De schadeloosstelling van passagers" (55022772C)

09.01 Josy Arens (cdH): *Monsieur le ministre, le règlement européen 261/2004 régit les règles fondamentales de dédommagement des passagers dont l'avion a atterri avec un retard de plus de trois heures sans que des circonstances extraordinaires le justifient. Les passagers peuvent demander une compensation financière mais le règlement ne prévoit pas de délai de prescription applicable aux actions en justice fondées sur ce droit. Ce sont les états membres qui fixent ce délai et celui-ci varie beaucoup d'un état à l'autre: six ans en Irlande, trois ans en Espagne, un an en Belgique.*

Un an cela semble très court. Généralement les passagers introduisent d'abord une demande de compensation à la compagnie aérienne qui prend tout son temps pour répondre. Il n'est pas rare que un an se soit écoulé avant que le passager décide d'aller en justice et il est alors trop tard.

Monsieur le ministre, que pensez-vous d'étendre ce délai de prescription?

09.01 Josy Arens (cdH): *Een Europese verordening regelt de schadeloosstelling van vliegtuigpassagiers waarvan de vlucht geland is met een vertraging van meer dan drie uur, tenzij de vertraging het gevolg is van buitengewone omstandigheden. De verordening voorziet echter niet in een verjaringstermijn voor rechtsvorderingen op grond van dat recht. De lidstaten bepalen zelf de verjaringstermijn, en er zijn grote verschillen tussen de lidstaten.*

Niet zelden gaat er al snel een jaar overheen voor een passagier beslist om de gang naar de rechtbank te maken, maar dan is het al te laat. Zult u de verjaringstermijn verlengen?

09.02 Georges Gilkinet, ministre: *Monsieur le président, monsieur Arens, le délai de prescription d'un an auquel vous faites référence dans votre question écrite vient du Code de droit économique dont l'article X.49 prévoit la disposition suivante: "Les actions nées du contrat de transport des personnes, à l'exception de celles qui résultent d'un fait qualifié par la loi pénale, sont prescrites par un an."*

Il est vrai que les délais de prescription varient considérablement en Europe et que la Belgique, ainsi que quelques autres États membres, a l'un des délais les plus courts de prescription. Étant donné que les passagers sont obligés de déposer d'abord une plainte auprès de la compagnie aérienne et qu'il faut souvent un certain temps afin de recevoir une réponse, je suis ouvert, quoique non directement compétent, à une discussion sur l'extension du délai de prescription.

Une idée que je vais soumettre à mes collègues pourrait être d'aligner ce délai avec le délai de prescription pour les réclamations découlant de la loi sur la vente de vacances à forfait, de prestations de voyage liées et de services de voyage qui est de deux ans. Je vais relayer cette proposition qui me semble de bon sens.

09.03 Josy Arens (cdH): *Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse et je compte sur vous pour faire progresser ce dossier.*

09.02 Minister Georges Gilkinet: *Overeenkomstig artikel X.49 van het Wetboek van economisch recht geldt er in België een verjaringstermijn van één jaar. De verjaringstermijnen lopen sterk uiteen in Europa, België is een van de landen met de kortste verjaringstermijn. Aangezien er vooraf een klacht moet worden ingediend bij de luchtvaartmaatschappij en rekening houdend met de termijn voor een antwoord, zal ik het voorstel om de verjaringsstermijn te verlengen aan mijn collega's voorleggen. Men zou de termijn in België kunnen afstemmen op de termijn voor klachten uit hoofde van de wet betreffende de verkoop van pakketreizen.*

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

10 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De maatregelen ter bevordering van de doorstroming van het verkeer" (55022908C)

10 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures tendant à favoriser la fluidité du trafic" (55022908C)

10.01 Wouter Raskin (N-VA): *Mijnheer de minister, in een land dat geplaagd wordt door files, zijn maatregelen die de doorstroming van het verkeer bevorderen, altijd het onderzoeken waard.*

Zo onderzocht de VVSG, in samenwerking met de Ugent, het effect van zogenaamde wachtverzachters. Dat zijn groene aftelklokken aan oversteekplaatsen waarbij wachtende voetgangers kunnen zien hoe lang het licht nog op groen blijft. Uit onderzoek blijkt dat zulke wachtverzachters niet alleen leiden tot minder roodlichtnegatie, maar er ook voor zorgen dat de ontruimingstijd bijna niet meer wordt gebruikt.

Op congestiegevoelige kruispunten zou de ontruimingstijd dus verkleind kunnen worden. Dat komt de doorstroming van het verkeer ten goede. Volgens bepaalde berekeningen kan een aanpassing van de ontruimingstijden de capaciteit van een kruispunt met meer dan 17 % kunnen opschalen.

Een tweede voorbeeld van een maatregel die een positief effect heeft op de doorstroming, is het zogenaamde startoranje. Een onderzoek uit 2017 van mobiliteitswetenschapper Brent Spelmans van de UHasselt toont aan dat het signaleren van een oranje verkeerslicht voor het groene verkeerslicht, de automobilist sneller in beweging brengt en alzo de doorstroming bevordert.

Mijn vragen aan u:

1. Heeft u kennis van de hierboven geschetste maatregelen? Hoe staat u hier tegenover?

2. Lijkt het u een goed idee om kruispunten uit te rusten met wachtverzachters en startoranje om zo de capaciteit van die kruispunten te verhogen?

3. Heeft u hierover al contact gehad met uw regionale collega's?

4. Bestaan er nog lacunes in de regelgeving die de uitrol van deze twee technieken belemmeren? Welke aanpassingen zijn volgens u nodig?

10.02 Minister Georges Gilkinet: *Mijnheer Raskin, de wegbeheerders kunnen nu reeds wachtverzachters plaatsen indien ze dat opportuun achten. Het gaat immers om bijkomende informatie voor de voetgangers, net zoals de groene en rode aftelklokken die nu reeds aan bepaalde oversteekplaatsen voor voetgangers zijn geplaatst. Overleg met de regionale collega's hierover is bijgevolg niet nodig.*

10.01 Wouter Raskin (N-VA): *L'union flamande des villes et communes VVSG s'est associée à l'université de Gand pour étudier l'effet des dispositifs de comptes à rebours visant à agrémenter l'attente aux passages pour piétons et la question de l'éventuelle instauration d'une phase orange avant le feu vert. Ces deux mesures amélioreraient la fluidité du trafic.*

Qu'en pense le ministre? S'en est-il déjà entretenu avec ses homologues régionaux? Est-il nécessaire de modifier la loi pour introduire ces nouveautés?

10.02 Georges Gilkinet, ministre: *Les gestionnaires de voiries peuvent déjà installer des décomptes-secondes. Aucune concertation avec les ministres régionaux n'est nécessaire pour ce faire.*

De eigenlijke vraag die rijst met betrekking tot het startoranje is of de

Concernant l'allumage du feu

verkeersveiligheid daarmee gebaat is. Aangezien de automobilist daardoor sneller zal vertrekken, lijkt het aantal potentiële conflicten met overstekende voetgangers te kunnen verhogen, in het bijzonder wanneer bestuurders vertrekken wanneer het licht nog op oranje staat of net op de overgang tussen oranje en groen. De paar seconden tijdswinst die een dergelijk licht mogelijk kan opleveren, lijkt dan ook niet op te wegen tegen het potentieel gevaar ervan.

Verkeersveiligheid is een topprioriteit voor mij en mijn regionale collega's. Samen hebben wij het ambitieuze doel All for Zero. Daarom hebben wij op 23 november tijdens de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid het eerste interfederale verkeersveiligheidsplan gepresenteerd. Hokjesdenken heeft immers nog geen enkele verkeersdode kunnen vermijden. Daarom willen wij nu nog beter samenwerken zodat het beleid op de verschillende niveaus op elkaar is afgestemd en wij de burgers nog beter beschermen. Mobiliteit is een vrijheid en wij kunnen daarvan alleen maar genieten als wij ons veilig voelen in het verkeer.

orange juste avant le feu vert, la question principale est de savoir si ce système sert la sécurité routière. Si des conducteurs démarrent déjà alors que le feu est à l'orange, ils peuvent entrer en collision avec des piétons qui traversent. Les quelques secondes gagnées ne font pas le poids face au danger potentiel que cela représente.

La sécurité routière est une priorité absolue. L'objectif commun de l'État fédéral et des entités fédérées est *All for Zero*. Le 23 novembre 2021, lors des États généraux de la Sécurité Routière, nous avons présenté le premier plan interfédéral de sécurité routière. Nous souhaitons en finir avec les réflexions en silo et prenons l'engagement d'une coopération plus efficace.

10.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

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

11 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bodemverontreiniging bij de NMBS" (55022945C)

11 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La pollution des sols gérés par la SNCB" (55022945C)

11.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Mijnheer de Minister, Op het moment van indiening van deze vraag mocht ik nog geen antwoord ontvangen op mijn schriftelijke vraag met nummer K550752, terwijl de datum voor het antwoord toch al even overschreden is.*

Op 27 april 2006 tekende de toenmalige NMBS-groep een overeenkomst met de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) inzake inspanningen om verontreinigde gronden in diens beheer in kaart te brengen en te saneren. In 2008 werden deze inventarisatie, van alle gronden met een risico op bodemverontreiniging, en de resultaten van bodemonderzoeken aan de OVAM overhandigd. Vijf jaar later, in 2013, rondde de toenmalige NMBS-Holding de beschrijvende onderzoeken over hun gronden in Vlaanderen af. Bij het aangaan van deze overeenkomst werd 2023 vooropgesteld als streefdatum voor de beëindiging van deze bodemsaneringen. Ondertussen bestaat de NMBS-groep niet meer, maar komt 2023 dichterbij.

Vandaar mijn volgende vragen:

1. Welke gronden, in eigendom van de NMBS, werden opgenomen in een inventarisatie van gronden die dienen gesaneerd te worden?

11.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Étant donné que j'ai déposé ma question écrite sur le même sujet voici longtemps déjà, je la pose oralement. En 2013, la SNCB a commencé l'assainissement de tous les terrains pollués qu'elle gère. La date limite pour ces assainissements a été fixée à 2023. Quel est l'état d'avancement de ce dossier?*

Graag een overzicht van de locaties met opsplitsing van:

- *de stand van zaken (sanering voltooid of gepland jaar van uitvoering);*

- *de kostprijs of het budget van de sanering.*

2. *Welke verontreinigde gronden in beheer van de NMBS werden in de afgelopen vijf jaren verkocht? Graag een overzicht van de locaties met opsplitsing per gewest.*

3. *Zullen de gestelde doelen inzake bodemsaneringen gerealiseerd worden tegen 2023? Welke herziening in de benodigde uitvoeringstermijn is er nodig?*

11.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, op uw eerste en derde vraag antwoordt de NMBS het volgende. In het kader van de structurele hervorming van eind december 2004, waarbij de geïntegreerde NMBS werd opgesplitst in drie vennootschappen – Infrabel als infrastructuurbeheerder, de NMBS als spoorwegoperator en NMBS-Holding – werd op 27 april 2006 een raamovereenkomst afgesloten tussen de OVAM en de drie vermelde vennootschappen.

De doelstelling van die raamovereenkomst was de inventarisatie van de bij die herstructurering betrokken risicogronden ter uitvoering van oriënterende bodemonderzoeken en de vastlegging van prioriteiten van bodemsaneringen binnen de budgettaire mogelijkheden van de toenmalige NMBS-Groep te faciliteren en op te volgen. De huidige NMBS is de rechtsopvolger van de spoorwegoperator NMBS en de NMBS-Holding. In die overeenkomst werden een aantal *milestones* opgenomen, waaronder de opstelling van bodemsaneringsprojecten van de op basis van die overeenkomst opgestelde prioriteitenlijst van risicogronden tegen 31 januari 2023. Die datum is echter geen strikte uitvoeringstermijn van bodemsanering, zodat ook na die datum de lopende projecten kunnen worden voortgezet.

Over een periode van twintig jaar, te rekenen vanaf 2006, is er in een budget voorzien van 66 miljoen euro.

Nu kom ik tot het antwoord op uw tweede vraag. De NMBS legt alle verplichte documenten en studies voor in het kader van haar verkopen. De NMBS beschikt niet over een specifieke inventaris met verontreinigde gronden die in de afgelopen vijf jaar werden verkocht.

11.03 **Tomas Roggeman (N-VA)**: Mijnheer de minister, het spijt mij te vernemen dat twee van mijn drie gestelde vragen geen antwoord mochten krijgen. Volgens uw antwoord kan de NMBS niet zeggen welke verontreinigde eigendommen er in de afgelopen jaren verkocht werden. U zegt dat de NMBS niet over een specifieke inventaris beschikt. De NMBS beschikt natuurlijk wel over een algemene inventaris met alle verontreinigde gronden, want ze heeft die in 2008 overhandigd aan de OVAM. Die inventaris ligt ergens in de lade; men had mij op zijn minst die gegevens kunnen bezorgen. Ook die heb ik trouwens opgevraagd.

Ik vroeg ook een stand van zaken van de sanering van de gronden die de NMBS wel nog in eigendom houdt. Ook daarop heb ik geen antwoord gekregen.

11.02 **Georges Gilkinet**, ministre:

À la suite de la réforme structurelle de la SNCB intégrée de décembre 2004, Infrabel, la SNCB et la SNCB-Holding ont conclu le 27 avril 2006 une convention-cadre avec l'OVAM concernant l'inventaire des sols présentant un risque. Cette convention mentionne la date du 31 janvier 2023, qui ne constitue toutefois pas un délai d'exécution strict pour l'assainissement du sol. Les projets en cours pourront également être poursuivis après cette date. Le budget a été estimé à 66 millions d'euros sur une période de vingt ans, à compter de 2006. La SNCB ne dispose pas d'un inventaire spécifique des sols pollués qui ont été vendus au cours des cinq dernières années.

11.03 **Tomas Roggeman (N-VA)**:

La SNCB dispose toutefois évidemment d'un inventaire général de tous les sols pollués et aurait pu me fournir au moins ces données. Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question concernant l'état d'avancement de l'assainissement des sols dont la SNCB est encore propriétaire. Je trouve inquiétant que la date d'achèvement prévue ne pourra pas être respectée. L'autorité flamande et les autorités locales fournissent

De enige vraag die u wel hebt beantwoord, betreft de timing van het project. De voorziene einddatum in 2023 zal niet worden gehaald of niet alle terreinen geselecteerd door de OVAM zullen tegen dan gesaneerd worden. Ik word daar toch wat ongerust over. De Vlaamse overheid en lokale besturen doen grote inspanningen om te komen tot een sanering van gronden. Actuele dossiers, zoals PFOS in Zwijndrecht, bevestigen ook het grote belang daarvan. U, als ecologische minister, bent het toch wel met mij eens dat ook de NMBS daar een verantwoordelijkheid te nemen heeft? Het is jammer dat ook in dit dossier voor de zoveelste keer op een rij parlementaire vragen niet volstaan om essentiële informatie van de NMBS te verkrijgen. Dat is geen goede trend. Dezelfde vraag voor Infrabel werd bijvoorbeeld wel volledig beantwoord, maar de NMBS schermt steeds meer informatie af. Dat is geen goede zaak. Gezien het gewicht van het dossier zal ik toch bekijken welke andere pistes er ter beschikking zijn om die informatie te verkrijgen.

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

12 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inbraak in het stationsgebouw van Bilzen" (55022948C)

12 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'effraction dans le bâtiment de la gare de Bilzen" (55022948C)

12.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, eind november 2021 vond er een inbraak plaats in het stationsgebouw van Bilzen, een gebouw dat al geruime tijd leegstaat. De inbrekers forceerden de deur van de technische ruimte, waarna er een melding werd verstuurd naar het seinhuis in Hasselt.

Het gebouw en de loketten worden al enkele jaren niet meer gebruikt. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de herbestemming van het gebouw? Vond hierover recent nog overleg plaats met het stadsbestuur? Indien ja, wanneer en met welk resultaat? Zijn er momenteel gesprekken aan de gang met derden over de toekomst van het gebouw? Zo ja, kunt u hierover meer toelichting geven?

De inbrekers drongen binnen in de technische ruimte. Had dit een risico kunnen opleveren voor het spoorverkeer? Op welke manier wordt het gebouw en in het bijzonder de technische ruimte beveiligd? Zijn er na de inbraak bijkomende maatregelen genomen? Indien ja, welke?

Ten slotte, welke andere stationsgebouwen in Limburg staan momenteel leeg? Kunt u voor elk van deze gebouwen eveneens aangeven wat de perspectieven zijn inzake herbestemming? Gezien het digitale karakter van deze vergadering mag u mij het antwoord op mijn laatste vraag schriftelijk bezorgen.

des efforts considérables pour assainir les sols. La SNCB doit prendre ses responsabilités. Il est regrettable que pour la énième fois, des questions parlementaires ne suffisent pas pour obtenir des informations essentielles de la SNCB.

12.01 Wouter Raskin (N-VA): Fin novembre 2021, la gare de Bilzen, qui est désaffectée depuis plusieurs années, a fait l'objet d'une effraction. Quel est le calendrier relatif à sa réaffectation? Une concertation avec l'administration communale a-t-elle eu lieu encore récemment? Des discussions sont-elles en cours avec des tiers en ce qui concerne l'avenir du bâtiment?

Les auteurs de cette effraction ont pénétré dans le local technique. Cela aurait-il pu représenter un danger pour le trafic ferroviaire? De quelle manière le bâtiment et le local technique sont-ils sécurisés? Des mesures supplémentaires ont-elles été prises après l'effraction?

Quels autres bâtiments de gares limbourgeoises sont actuellement vides? Le ministre peut-il exposer les projets de réaffectation de ces bâtiments?

12.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Raskin, recent werd verschillende keren overleg gepleegd tussen de stad Bilzen en de NMBS en Infrabel. Het laatste overleg vond plaats midden

12.02 Georges Gilkinet, ministre: Plusieurs concertations ont eu lieu entre la ville de Bilzen, la SNCB et

december 2021.

De backoffice van de loketten kan voorlopig niet in de markt worden gezet aangezien de relaiszaal in het stationsgebouw nog actief is. Dit deel van het gebouw is eigendom van Infrabel. Er zijn enkele gesprekken geweest, maar de meeste kandidaat-concessionarissen waren niet geïnteresseerd in de oppervlakte van de wachtzaal, namelijk twintig meter op twintig.

Er was geen technische schade aan de installatie van Infrabel en het spoorverkeer kwam niet in het gedrang. De lokalen met de technische installaties van Infrabel beschikken over een inbraakdetectiesysteem. Dat heeft ook gewerkt, waardoor het personeel van Infrabel ter plaatse is gegaan.

Er zijn nog leegstaande ruimtes in een aantal stationsgebouwen. De meeste stationsgebouwen hebben nog een wachtzaalfunctie en sommige gebouwen hebben nog technische installaties, zoals in Bilzen.

In het kader van het project *Leven in het station* zal er nog meer samenwerking met de steden en gemeenten moeten komen om de leegstaande ruimtes in de stations een gepaste invulling te kunnen geven. Dat is voor mij een prioriteit.

Infrabel, la dernière ayant eu lieu à la mi-décembre 2021.

Le back-office des guichets ne peut pas être mis sur le marché pour l'instant, la salle d'attente étant encore utilisée. Cette partie du bâtiment de la gare appartient à Infrabel. Plusieurs discussions ont eu lieu, mais la plupart des candidats concessionnaires n'étaient pas intéressés en raison de la superficie de la salle d'attente.

L'effraction n'a pas causé de dommages techniques et le trafic ferroviaire n'a pas été menacé. Les locaux abritant les installations techniques d'Infrabel sont équipés d'un système de détection d'intrusion, qui a effectivement fonctionné.

Il reste des espaces inoccupés dans plusieurs gares, mais la plupart des bâtiments sont encore dotés d'une salle d'attente ou d'installations techniques.

Dans le cadre du projet *La vie en gare*, nous allons encore intensifier la collaboration avec les villes et communes en vue de trouver une destination adéquate aux espaces inoccupés dans les gares.

12.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor de concrete antwoorden.

In mijn vijfde vraag vroeg ik naar de andere leegstaande stations. Kunt u mij daarvan een lijstje per mail bezorgen?

12.04 Minister Georges Gilkinet: Ik stel voor dat u daarvoor een schriftelijke vraag indient. U zult het antwoord daarop ontvangen zodra ik die informatie van de NMBS of Infrabel ontvang.

12.05 Wouter Raskin (N-VA): Ik wil dat zeker doen, maar ik vrees dat we dan weer maanden moeten wachten. Is dit niet voorbereid? Ligt dat niet klaar?

12.06 Minister Georges Gilkinet: Ik heb de antwoorden van de NMBS nodig om de vraag te beantwoorden. Wij beantwoorden de schriftelijke vragen altijd zo snel mogelijk. Dat zijn er echter tientallen per week.

12.03 Wouter Raskin (N-VA): Le ministre peut-il me faire parvenir une liste de ces espaces par courriel?

12.04 Georges Gilkinet, ministre: Je propose que M. Raskin dépose une question écrite à cet effet.

12.05 Wouter Raskin (N-VA): Je crains de devoir à nouveau attendre plusieurs mois avant de recevoir une réponse.

12.06 Georges Gilkinet, ministre: Nous répondons aussi rapidement que possible aux questions, mais nous en recevons des dizaines chaque semaine.

12.07 Wouter Raskin (N-VA): Dank u, mijnheer de minister.

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

13 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Stargateproject van Brussels Airport" (55022994C)

13 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet Stargate de Brussels Airport" (55022994C)

13.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Na een oproep van de Europese Commissie nam Brussels Airport eind 2020 het initiatief om samen met 21 partners een ambitieus programma - "Stargate" - in te dienen om innovaties en initiatieven te ontwikkelen voor een versnelde transitie naar een groenere luchtvaart. Het Stargate-project van Brussels Airport werd geselecteerd en krijgt binnen de Europese Green Deal 24,8 miljoen euro subsidies om deze projecten in de komende jaren te realiseren.

Op de site van Brussels Airport staat verder: "Met het Stargate-project zullen we biobrandstoffen voor vliegtuigen op het terrein van de luchthaven ontwikkelen, de grondoperaties duurzamer maken, en van luchthavens nog meer intermodale hubs maken, waarbij alternatieven voor de wagen nog toegankelijker worden."

Dit lijkt op Greenwashing. Biobrandstoffen zullen nooit de oplossing zijn om de luchtvaart te vergroenen.

Ten eerste: het houdt zelfs fossiele kerosine in circulatie door het bijmengen en ten tweede zijn er niet alleen biobrandstoffen van de eerste generatie, maar met alle biobrandstoffen problemen. Last but not least gaat het nog altijd om een verbrandingsproces waarbij CO2 vrijkomt. Dat wordt dan zeggeegd gecompenseerd doordat de plantaardige grondstoffen die CO2 tijdens hun groeiproces al eens hebben opgenomen, maar als we naar nuluitstoot willen (wat moet), dan kunnen we ook die uitstoot niet meer toelaten. De bedoeling is immers dat het totaal aan broeikasgassen in de atmosfeer daalt i.p.v. stabiliseert.

Onze vragen:

Er zijn betere oplossingen te bedenken om de luchtvaart te vergroenen dan het gebruik van biobrandstoffen. Welke rol speelt de groene waterstoftechnologie in het Stargate-project? Lopen daar projecten rond?

Bij de 21 partners van het Stargate-project staat ook de NMBS vermeldt. Welke rol speelt de NMBS precies binnen het project?

13.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Vindevoghel, als de luchtvaart een toekomst wil hebben is het van essentieel belang dat zij haar effect op het milieu vermindert, zowel wat lawaai als wat CO₂-emissies betreft. Dat is wat ik op 9 december tijdens de Raad Vervoer tegen mijn Europese collega's heb kunnen zeggen. Tijdens deze raadszitting heb ik mij voldoende uitgesproken over het initiatief ReFuel EU Aviation van de Europese Commissie, dat deel uitmaakt van het Fit for 55-pakket gericht is op de invoering van duurzame brandstoffen in de luchtvaart.

13.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Grâce au Green Deal européen, Brussels Airport reçoit 24,8 millions d'euros de subsides pour le projet Stargate. Avec cette somme, Brussels Airport veut développer notamment les biocarburants pour les avions. Cependant, les biocarburants ne seront jamais la solution pour rendre l'aviation plus verte.

Quel rôle la technologie de l'hydrogène vert joue-t-elle dans le projet Stargate? Quel est le rôle de la SNCB en tant que partenaire dans ce projet?

13.02 Georges Gilkinet, ministre: Les biocarburants sont à juste titre exclus de l'initiative ReFuel EU Aviation de la Commission européenne, car leur mode de production est également important. L'impact socioéconomique, la biodiversité et le respect des droits de l'homme doivent aussi être pris

Ik beschouw het als een goede stap voorwaarts in de richting van een koolstofvrije luchtvaart. Wij moeten echter bijzonder voorzichtig zijn met wat wij bedoelen met duurzame brandstoffen. Biobrandstoffen of beter agrobrandstoffen op basis van voedsel- of voedergewassen zijn terecht uitgesloten van het Europese initiatief.

De manier waarop geavanceerde agrobrandstoffen en synthetische brandstoffen worden geproduceerd, moet gedurende hun hele leven speciale aandacht krijgen. Er moet niet alleen aandacht worden besteed aan het niveau van de CO₂-uitstoot maar ook aan de sociaal-economische gevolgen, de biodiversiteit en de eerbiediging van de mensenrechten. Dat is wat ik gezegd heb tegen mijn collega's, de ministers van Mobiliteit in Europa en de Commissie.

Om uw concrete vragen te beantwoorden, het gebruik van waterstof wordt binnen *Stargate* wel toegepast in het raam van projecten, zowel bij Brussels Airport als bij Toulouse Airport. De focus zal vooral liggen op de toepassing van waterstof als brandstof voor grondaandrijving en voor voertuigen die op het land rijden.

Voorts zal BAC samen met de NMBS in het raam van *Stargate* werken aan het stimuleren van het treingebruik door passagiers maar evengoed door het personeel. Hierbij zal BAC samen met de NMBS, maar ook samen met de betrokken luchtvaartmaatschappijen, werken aan een duidelijke strategie en aan een aantal gerichte initiatieven om de *air-rail link* te verbeteren. Voorbeelden zijn het verhogen van de capaciteit van het treinstation, het zoeken naar optimalisatie van het aanbod en het verhogen van het comfort van de passagiers. Hoewel technologie een rol kan spelen, kan die immers niet alles verwezenlijken. Wij moeten een echte modal shift maken van luchtvaart naar milieuvriendelijkere vervoerswijzen, zoals het spoor. Wij moeten geloofwaardige en efficiënte alternatieven ontwikkelen voor de korte- en middellangeafstandsvluchten. Dit is iets waaraan ik nu al meer dan een jaar elke dag werk.

13.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik heb op de BAC-website gezocht naar informatie over het project, waarvoor Brussels Airport toch aanzienlijke subsidies krijgt. Ik pleit ervoor om Brussels Airport in deze commissie uit te nodigen om daar dieper op in te gaan. Het gaat natuurlijk niet alleen om vliegtuigen maar ook om alles wat ermee samenhangt. Brussels Airport wil bijvoorbeeld meer elektrificeren, wat een goede zaak is. Ik zou dat van dichtbij willen volgen en ik ben er voorstander van dat we Brussels Airport in onze commissie laten toelichten wat de plannen zijn in het kader van de subsidies van het *Stargateproject*.

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

14 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problematische financiële situatie van Lineas" (55023020C)

14 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation financière précaire de Lineas" (55023020C)

14.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u wilt een verdubbeling van het aantal goederentreinen, maar naar verluidt is de situatie van Lineas, dat een monopolie heeft op 70 % van het

en compte.

Dans le cadre du projet *Stargate*, il existe également des projets relatifs à l'utilisation de l'hydrogène comme carburant pour les véhicules au sol et Brussels Airport Company (BAC) se penchera avec la SNCB sur une stratégie visant à améliorer l'interaction entre l'aviation et le trafic ferroviaire. Nous devons développer des alternatives crédibles et efficaces pour les courts et moyens courriers.

13.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Je suggère que Brussels Airport vienne présenter plus en détail ses projets devant notre commission.

14.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La société Lineas, qui représente pas moins de 70 % du

goederenvervoer, niet zo goed. Het bedrijf heeft heel wat schulden en boekte het vorige boekjaar 57 miljoen euro verlies. Het jaar daarvoor bedroeg dat 10 miljoen euro. Het bedrijf torst ondertussen een schuld van 270 miljoen. Hiermee doet het bedrijf het slechter dan het vroegere NMBS Logistics. Om de schuldenput te dempen, wil men het spooormateriaal verkopen om het nadien te huren. Zo verkoopt men 109 van de 250 locomotieven en 4.000 van de 7.000 wagons. Men verkoopt dus het merendeel van het materiaal.

De FPIM bezit 10 % van de aandelen van Lineas. Werd zij geraadpleegd over de beslissing? Heeft de FPIM uw advies gevraagd? Was u, gezien de goede contacten met de werkgever, op de hoogte van de operatie? Bestaat er volgens u effectief een kans dat Lineas failliet gaat? Hebt u desgevallend een plan klaar?

Lineas nam het materiaal van de NMBS over in 2015. Dat materiaal zal men nu deels verkopen. Een deel ervan zal dus nooit meer worden ingezet op de Belgische spoorwegen. We riskeren dus een tekort aan locomotieven en wagons, eens het vervoer per spoor aantrekt. Hoe bekijkt u de situatie? Staat de verkoop uw doelstelling om het vrachtvervoer per spoor te verdubbelen niet in de weg? Is de verkoop eigenlijk geen bewijs van de falende liberalisering, die dus geen goede oplossing is?

14.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, wij hadden het uitgebreid over het dossier en mijn ambitie voor het goederenvervoer tijdens de commissievergadering van 7 december 2021, naar aanleiding van de bespreking van het wetsontwerp tot hervorming van het steunmechanisme voor het goederenvervoer per spoor. Wat de rol van de FPIM in het dossier-Lineas betreft, verwijs ik u naar de minister die de FPIM in zijn portefeuille heeft, namelijk mijn goede collega Vincent Van Peteghem, de minister van Financiën. Ik heb geen commentaar op de financiële situatie van een particuliere exploitant noch op het operationele beheer ervan.

Wat de gevolgen voor de Belgische markt voor het goederenvervoer betreft, kan ik u geruststellen dat er geen tekort aan locomotieven en/of rijtuigen dreigt en dat mijn ambities voor het goederenvervoer dan ook niet in het gedrang komen. Over de globale economische situatie van het spoorvervoer, we mogen de gevolgen van de crisissen en conjunctuurecycli in de spoorwegsector niet onderschatten, aangezien de sector daar sterk van afhankelijk is. De COVID-19-crisis heeft dat nogmaals aangetoond gedurende de lockdownperiodes.

Uit de laatste gegevens van de dienst Regulering van de spoorwegen blijkt dat de vervoerde tonnage tussen 2012 en 2017 met 3,65 % is toegenomen, na een daling als gevolg van de financiële crisis van 2008. Wat het aantal ondernemingen op de Belgische markt voor goederenvervoer per spoor betreft, raamt de dienst Regulering het marktaandeel van die ondernemingen, die met Lineas concurreren, op 30 %, met een groei van 33 % over vijf jaar. Die evolutie staat mijn doelstelling om het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen, dus niet in de weg. De economische spelers en de partners van de spoorsector zijn voor mij een bondgenoot om mee de modal shift naar het spoor te maken, met alle voordelen van dien voor het klimaat, de verkeersveiligheid en de economie.

trafic ferroviaire de marchandises, a enregistré une perte de 57 millions d'euros l'année dernière et croule sous une dette totale de 270 millions d'euros. Lineas veut vendre et relouer environ la moitié de ses locomotives et wagons.

La SFPI, qui possède 10 % des actions, a-t-elle été consultée à ce sujet? Le ministre était-il au courant de cette décision? Lineas risque-t-elle de faire faillite? La vente risque-t-elle d'engendrer une pénurie de matériel roulant pour le transport de marchandises sur nos voies belges? Ne fait-elle pas obstacle à l'objectif du ministre de doubler le fret ferroviaire?

14.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Nous avons débattu amplement du transport de marchandises le 7 décembre 2021. Pour les questions relatives à la SFPI, je me réfère au ministre des Finances. Je n'ai aucun commentaire à faire sur la situation financière ou la gestion opérationnelle d'un opérateur privé.

Il n'y a pas de pénurie imminente de locomotives pour le transport de marchandises et mes ambitions ne sont pas compromises. Les effets des crises et des cycles économiques dans le secteur ferroviaire ne peuvent en aucun cas être sous-estimés.

Selon les derniers chiffres du Service de Régulation du Transport ferroviaire, le tonnage transporté a augmenté de 3,65 % entre 2012 et 2017 après une baisse causée par la crise financière de 2008. La part de marché des entreprises concurrentes de Lineas est de 30 %, avec une croissance de 33 % sur 5 ans. Cette évolution n'est pas un obstacle à mon objectif. Les acteurs économiques sont mes alliés pour réaliser le transfert

modal vers le rail.

14.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik zal de vraag over de FPIM en Lineas aan de heer Van Peteghem stellen. U bent eigenlijk niet echt ingegaan op de vraag omtrent de financiële situatie van Lineas, die niet echt goed zou zijn. We maken ons bezorgd dat de uitbreiding en de groei in het gedrang kunnen komen vanwege de financiële situatie. Wij denken dat u op die manier uw doelstelling niet zult halen, maar we zullen het dossier dan hoe ook blijven opvolgen.

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

15 Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hackathon van de NMBS op 15 november" (55023054C)

15 Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le hackathon organisé par la SNCB le 15 novembre" (55023054C)

15.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): *Mijnheer de minister, op 15 november organiseerde NMBS in Train World een Hackathon genaamd 'The Red Planet Railway'. 80 studenten werden uitgenodigd om in kleinere groepen na te denken over een aantal belangrijke uitdagingen voor het treinvervoer in België: het uittekenen van een intermodaal transportnetwerk, een ontwerp voor het station van de toekomst, moderne reizigersinformatie en een beter systeem van ticketverkoop. Daarnaast zou er volgens de website via dit event ook worden gezocht naar nieuw talent voor het bedrijf.*

Ik heb daarover volgende vragen:

Was dit een initiatief van NMBS zelf? Welke diensten werden hierbij betrokken? Werd hiervoor samengewerkt met een partner gespecialiseerd in dit soort van participatieve events? Zo ja, wie?

Hoe werden deelnemers geselecteerd?

Wie waren de sprekers?

Welke waren de belangrijkste resultaten van de Hackathon? Kan de minister per uitdaging enkele voorbeelden geven?

Hoe heeft men via deze weg nieuw talent proberen aan te trekken? Welke profielen werden gezocht? Wat waren de resultaten?

15.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): *Le 15 novembre dernier, la SNCB a organisé à Train World un hackathon baptisé "The Red Planet Railway". Quatre-vingts étudiants ont été invités à consacrer une réflexion en petits groupes à certains défis majeurs pour le transport ferroviaire en Belgique.*

S'agissait-il d'une initiative de la SNCB elle-même? Quels services y ont été associés? A-t-il été coopéré, à cet effet, avec un partenaire externe? Dans l'affirmative, lequel? Comment les participants ont-ils été sélectionnés? Qui étaient les orateurs? Quels ont été les résultats? Le ministre peut-il donner des exemples? Comment a-t-on tenté d'attirer de nouveaux talents par ce biais? Pour quels profils? Quels en ont été les résultats?

15.02 Minister Georges Gilkinet: *Mijnheer de voorzitter, mijnheer Vandenbroucke, ten eerste, de organisatie van de Hackathon was een initiatief van het innovatieteam van de NMBS, dat ik ten volle steun. De realisatie ervan is een transversale samenwerking tussen verschillende departementen. Zo waren er medewerkers van marketing en sales, transport en human resources bij betrokken. Er werd samengewerkt met het bedrijf Leap Forward, deel van de Cronos Groep, voor een aantal praktische realisaties, de website, de branding en een deel van de inhoud.*

Ten tweede, met deze Hackathon wou de NMBS voornamelijk bachelorstudenten uit het hoger onderwijs uit de creatieve richtingen design, marketing, ID en innovatie aantrekken. Studenten van het

15.02 Georges Gilkinet, ministre: *Le hackathon était une initiative de l'équipe Innovation de la SNCB, que je soutiens pleinement, à laquelle ont été associés des collaborateurs des départements marketing et ventes, transport et ressources humaines. Il a été collaboré avec Leap Forward, membre du groupe Cronos, pour le site internet, la stratégie de valorisation et une partie du contenu. Par cette initiative, la*

hoger onderwijs uit andere richtingen konden zich ook inschrijven. Deelnemers hadden de mogelijkheid om zich in te schrijven via de website. Nadat de kaap van 95 deelnemers werd bereikt, werden de inschrijvingen stopgezet omdat de maximumcapaciteit was bereikt. Er werd opgeroepen om in te schrijven via de sociale media en via de universiteiten en hogescholen.

Ten derde, er waren interne sprekers van het innovatieteam aanwezig, alsook de coach van Leap Forward. Dit past in de continue inspanningen van de NMBS om haar personeelsbestand uit te breiden met diverse profielen, om optimaal aan de verwachtingen van de treinreizigers te kunnen tegemoetkomen.

SNCB a voulu attirer principalement des étudiants de niveau baccalauréat en design, marketing, informatique et innovation. Les étudiants d'autres filières d'études pouvaient également s'inscrire. Le nombre maximum de participants était fixé à 95. Ils ont été appelés à s'inscrire par le biais des médias sociaux, des universités et des hautes écoles. Tant des collaborateurs internes de l'équipe Innovation que le coach de Leap Forward ont pris la parole.

15.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik juich het toe dat de NMBS dergelijke innovatieve manieren gebruikt om nieuwe profielen aan te trekken. Ik hoop ook dat het werkt. Daar zal ik bij een volgende gelegenheid naar peilen.

15.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Il est positif que la SNCB utilise de telles méthodes innovantes pour attirer de nouveaux profils. J'espère qu'elles portent leurs fruits.

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

16 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanduiding van de samenstelling van treinen" (55023085C)

16 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'indication de la composition des trains" (55023085C)

16.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, in Nederland is de spoorvervoerder Nederlandse Spoorwegen (NS) op 1 december 2021 van start gegaan met een proefproject. Op het perron komen borden die de lengte en samenstelling van een aankomende trein tonen, en ook in welke richting hij zal vertrekken. Op het perronbord is ook een afteller te zien, zodat reizigers kunnen zien hoeveel tijd ze nog hebben om in te stappen.

16.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Le 1^{er} décembre 2021, les chemins de fer néerlandais (NS) ont lancé un projet pilote dans le cadre duquel des panneaux sont placés sur le quai pour indiquer la longueur et la composition d'un train à l'arrivée et la direction dans laquelle il partira. Les passagers pourront également voir le temps qu'il leur reste pour monter dans le train. Un système similaire existe en Allemagne, mais uniquement pour les trains ICE. En Belgique, seul l'emplacement des wagons de première classe est annoncé et très souvent, cette information n'est pas correcte.

In Duitsland bestaat een vergelijkbaar systeem, maar dan enkel bij ICE-treinen, die langere afstanden overbruggen. Daar wordt de samenstelling van die treinen op het perron aangegeven, zodat reizigers weten waar ze het best wachten, waar zich welke klasse bevindt en waar ze moeten instappen. De samenstelling is ook via de mobiele applicatie van Deutsche Bahn te raadplegen.

Dat zijn twee interessante werkwijzen, die wij nog niet kennen. In België wordt enkel de plaats van de eersteklasserijtuigen omgeroepen. De geroutineerde treingebruiker weet dan ook meteen waar zich de fietswagon bevindt, want die zit meestal vlak voor of vlak achter de eerste klasse. Tegelijk zal de geroutineerde treingebruiker waarschijnlijk ook kunnen bevestigen dat de omgeroepen informatie over waar de eerste klasse zich bevindt, heel vaak gewoonweg niet klopt. Ook wordt er vaak omgeroepen dat bepaalde wagons in sommige stations niet via het perron bereikbaar zijn, terwijl zodra de trein binnenrijdt, hij maar uit een beperkt aantal rijtuigen blijkt te bestaan. Ik wil maar aangeven dat er nog heel veel verbetering mogelijk is in de informatievoorziening.

Le ministre a-t-il déjà abordé avec la SNCB la question de l'amélioration de l'information des passagers de cette manière? Existe-t-il des plans ou des initiatives dans ce sens? Ces informations supplémentaires

Zou een dergelijke werkwijze, met een dergelijke informatievoorziening, ook niet in ons land interessant kunnen zijn voor de treinreiziger? Wat vindt u van het Nederlandse proefproject?

Hebt u al met de NMBS gesproken over een dergelijke verbetering van de reizigersinformatie? Heeft de NMBS plannen in die richting? Wordt er een proefproject opgezet?

Ondertussen is de NMBS-app vernieuwd, maar nog altijd zijn er klachten. Zal de NMBS overwegen om in de app extra informatie te geven, zoals de plaats van de eersteklasserijtuigen en fietsplaatsen per trein, de samenstelling en de lengte van de trein?

16.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de Van den Bergh, u weet dat zowel ikzelf als de NMBS groot belang hecht aan de informatieverstrekking aan de reizigers. Dat is een van de noodzakelijke elementen om de trein nog aantrekkelijker te maken. De NMBS weet dat haar klanten vragende partij zijn voor info over de samenstelling van de treinen. Daarnaast is er ook de Europese regelgeving die in dat verband bepaalde verplichtingen zal opleggen. Net zoals de buurnetten investeert de NMBS in systemen om aan deze informatiebehoeften te voldoen. De NMBS heeft al een goed beeld van hoe die informatie eruit zou moeten zien voor de reizigers.

De NMBS is zich ook goed bewust van de omvang van een dergelijk project. Zij laat in een normale periode dagelijks 3.800 treinen rijden. Vandaag is er nog een foutenmarge tussen het beeld van de samenstelling van de geplande treinen en de treinen zoals ze effectief worden ingezet. Een precies beeld van de samenstelling van de treinen bij vertrek is noodzakelijk, zodat het voor iedereen duidelijk is waar klanten met een beperking of reizigers met fietsen of een eersteklassebiljet terecht kunnen.

De doelstelling van de NMBS is om in die informatie een correct percentage te bereiken van meer dan 99 % op het moment van aankomst van een trein in een station, en van meer dan 95 % op de voorspellingen meer dan 6 uur voor de aankomst van een trein in een station. Daarom werkt de NMBS aan oplossingen om de betrouwbaarheid van de in de IT-systemen geregistreerde informatie over de treinsamenstelling te verbeteren.

Vanaf medio dit jaar is het de bedoeling dat treinbestuurders en -begeleiders bij het begin van hun werk de treinsamenstelling gemakkelijker handmatig kunnen bijwerken na een nieuwe release van mobiele toepassingen. Met deze eerste maatregel moet het mogelijk zijn de kwaliteit en de betrouwbaarheid van de informatie over de treinsamenstelling aanzienlijk te verbeteren, maar nog altijd zonder het beoogde percentage van 99 % juiste informatie te bereiken, wanneer een trein aan een perron aankomt.

Daarom werkt de NMBS ook aan 2 projecten die tegen 2024-2025 nauwkeurige en gedetailleerde informatie over de treinsamenstelling moeten opleveren, onafhankelijk van enige manuele interventie. Het eerste project beoogt de invoering van een nieuw instrument voor de planning van het materieel dat het computersysteem in staat stelt zich in realtime aan te passen aan wijzigingen van het materieel ten gevolge van operationele incidenten.

pourraient-elles être fournies dans l'appli de la SNCB?

16.02 **Georges Gilkinet**, ministre: La SNCB attache une grande importance à l'information des voyageurs. Les clients souhaitent obtenir des informations sur la composition des trains, et la réglementation européenne imposera certaines obligations. La SNCB investit dans des systèmes pour répondre à ces exigences et a déjà une bonne idée de la manière dont ces informations devraient être présentées. En temps normal, 3 800 trains circulent quotidiennement. Aujourd'hui, il existe encore une marge d'erreur entre l'information diffusée relative à la composition des trains prévus et leur composition réelle. Une information précise relative à la composition des trains au départ est nécessaire. La SNCB vise un pourcentage correct de plus de 99 % au moment de l'entrée en gare et de plus de 95 % pour les prévisions de plus de 6 heures avant l'entrée en gare. La SNCB planche sur des solutions pour améliorer la fiabilité des informations enregistrées dans les systèmes informatiques.

À partir de la mi-2022, les conducteurs et les accompagnateurs de train devraient avoir la possibilité de mettre à jour manuellement la composition des trains plus facilement au début de leur service, grâce à une nouvelle version des applications mobiles. La SNCB planche également sur deux projets qui devraient fournir d'ici 2024-2025 des informations précises et détaillées sur la

Dit wordt aangevuld met een tweede project, dat elk voertuig wil uitrusten met een gps-systeem dat automatisch de precieze samenstelling van het konvooi en de volgorde van de rijtuigen daarin zal bevestigen. De combinatie van deze twee projecten moet de reizigers nauwkeurige en betrouwbare informatie geven over de volgorde van de rijtuigen en hun specifieke kenmerken, bijvoorbeeld klasse, plaats voor personen met een beperkte mobiliteit, fietsen enzovoort. Dat zou bovendien een extra impuls geven aan mijn ambitie om de combinatie fiets-trein te versterken.

Het is dus wel degelijk de bedoeling van de NMBS om informatie met betrekking tot de treinsamenstelling mee te delen aan de klanten, en dit zowel via de app, auditief als via de perronschermen.

composition des trains, indépendamment de toute intervention manuelle; d'une part, avec l'introduction d'un nouvel outil de planification du matériel, qui permettra au système informatique de s'adapter en temps réel aux changements de matériel en cas d'incidents opérationnels; d'autre part, avec un système GPS dans chaque véhicule, qui confirmera automatiquement la composition exacte du convoi et l'ordre des voitures. Cela donnerait également un coup de pouce supplémentaire à mon ambition de renforcer la combinaison vélo-train.

16.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, dit zijn hoge ambities, met maatregelen op relatief korte termijn, en ook wel wat langere termijn. Dat is een positieve evolutie. Wij kijken uit naar het resultaat. Als dan de theoretisch voorziene samenstelling ook nog effectief aan het perron verschijnt, dan zou dat tot tevredenheid van iedereen zijn.

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

17 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verplichte alcoholslot in gemotoriseerde voertuigen" (55023086C)

17 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'obligation d'installer un éthylotest antidémarrage dans les véhicules à moteur" (55023086C)

17.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik las onlangs dat de Verenigde Staten het inbouwen van de technologie die het rijden onder invloed van alcohol voorkomt, willen verplichten tegen 2026. Het betreft een maatregel van het goedgekeurde infrastructuurpakket van de regering-Biden. Het moet voorkomen dat geïntoxiceerde bestuurders toch nog achter het stuur kruipen. Welke exacte technologie zal worden gebruikt, is nog niet helemaal duidelijk.

In de Europese Unie is er ook een initiatief geweest. Het wordt effectief in praktijk gebracht vanaf komende zomer, dus de zomer van 2022. Vanaf dan zal elk nieuw voertuig uitgerust moeten zijn met een gestandaardiseerde connectie voor alcoholsloten. Daardoor zal een alcoholslot veel gemakkelijker ingebouwd kunnen worden in nieuwe wagens.

Ook operatoren van autovloten, zoals bedrijfswagens of deelwagens, zullen er vanaf dat moment zelfs eventueel zelf voor kunnen kiezen dergelijke alcoholsloten te installeren. Dat zijn goede evoluties en dat is goed nieuws.

In de Verenigde Staten wordt geschat dat een derde van de verkeersdoden te wijten is aan het rijden onder invloed van alcohol. In de Europese Unie wordt dat geschat op een vierde.

Een verplicht alcoholslot voor alle wagens zou het aantal dodelijke

17.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Aux États-Unis, les véhicules devront obligatoirement être équipés d'un éthylotest antidémarrage d'ici 2026. Les nouveaux véhicules produits au sein de l'UE devront être équipés d'ici l'été 2022 d'un système de connexion standard permettant l'installation d'éthylotests antidémarrage. Selon les estimations, la conduite en état d'ivresse serait responsable d'un quart des accidents mortel sur les routes européennes.

Que pense le ministre d'imposer l'installation d'un éthylotest antidémarrage pour tous les conducteurs? Comment peut-il encourager les conducteurs professionnels à faire installer un éthylotest antidémarrage à titre préventif? Quelle position le ministre défendra-t-il à l'échelon

verkeersslachtoffers en ook de noodzaak aan controles enorm doen dalen. Op zich zijn dat dus interessante pistes. européen?

Mijnheer de minister, hoe staat u tegenover bijvoorbeeld de invoering van een verplicht alcoholslot voor alle bestuurders, al dan niet in Europees verband?

Is dat een mogelijke piste tegen 2026, zoals de Verenigde Staten naar voren schuiven?

Hoe wil u in uw hoedanigheid van minister bestuurders die zich beroepshalve in het verkeer bevinden, stimuleren tot een preventieve installatie van een alcoholslot? Ook dat is vandaag immers mogelijk. Wij hebben niet echt een zicht op de mate waarin dat gebeurt, maar het zou eventueel extra kunnen worden ondersteund of gestimuleerd door de overheid.

Tot slot, mijnheer de minister, welk standpunt zal u ter zake op Europees niveau innemen? Bent u veeleer voluntaristisch om tot een dergelijke algemene verplichting te komen dan wel veeleer een voorstander van een installatie op vrijwillige basis?

17.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, zoals u weet is verkeersveiligheid een van mijn topprioriteiten. Rijden onder invloed van alcohol is in ons land nog steeds zorgwekkend en blijft sociaal te zeer aanvaard. We moeten dit verschijnsel bestrijden. Daartoe heb ik, samen met mijn federale en regionale collega's, verkeersveiligheidsplannen ontwikkeld.

Al tien jaar hebben Belgische rechters de mogelijkheid om drinkers enkel nog te laten rijden met een alcoholslot. Als het gaat om stevige drinkers, die meermaals tegen de lamp liepen, hebben rechters zelfs de verplichting om een alcoholslot op te leggen. Een veroordeelde persoon die een alcoholslot in zijn of haar voertuig laat installeren, wordt bovendien opgevolgd en begeleid in een omkaderingsprogramma met de bedoeling inzicht te geven in zijn gedrag en de daaraan verbonden risico's. Ons land heeft daarmee een van de meest uitgebouwde systemen in Europa, als het gaat om alcoholsloten voor veroordeelde personen. Zweden en Finland kennen weliswaar een langere traditie in de toepassing van alcoholsloten, in navolging van het Amerikaanse en Canadese voorbeeld, maar het merendeel van de Europese lidstaten past nog geen alcoholslot toe. Wel bestaat er een Europese geharmoniseerde rijbewijscode die op het rijbewijs aanduidt dat de rijbewijshouder met een alcoholslot moet rijden, die lidstaten van elkaar moeten erkennen.

Op de vraag naar hun positie in een recente analyse van de Europese Commissie gaven de meeste lidstaten te kennen dat zij geen voorstander waren van een verplicht alcoholslot in nieuwe voertuigen. De consensus die werd bereikt vindt u terug in een Europese verordening die voorziet in een gestandaardiseerde connectie voor alcoholsloten, zodat die eenvoudig achteraf kunnen worden geïnstalleerd, vanaf deze zomer.

Ik blijf voorstander van een alcoholslot voor stevige drinkers die een gevaar voor de andere weggebruikers betekenen. Ik hoop dat ook meer en meer bedrijfsvloren en wie weet ook het openbaar vervoer zullen worden uitgerust met alcoholsloten zodat het maatschappelijk

17.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Dans notre pays, les juges ont déjà la possibilité depuis dix ans d'ordonner l'installation d'éthylotests antidémarrage. La plupart des États membres ne sont pas favorables à l'instauration d'une obligation d'installation d'un tel dispositif dans les nouveaux véhicules. Le consensus qui a été trouvé est donc une connexion standardisée pour les éthylotests antidémarrage, de telle sorte qu'ils puissent facilement être installés par la suite. Je reste favorable à un système antidémarrage pour les buveurs excessifs. J'espère qu'un nombre croissant de voitures de société et de transports publics en seront équipés.

draagvlak voor een alcoholslot blijft toenemen en mensen, bedrijven en overheden vooral de voordelen ervan gaan inzien: mobiel blijven en veilig rijden.

17.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, op zich bevat uw antwoord weinig nieuwe elementen, wat wel enigszins begrijpelijk is.

Soms is het goed even stil te staan bij het aantal slachtoffers dat nog altijd valt door het rijden onder invloed van alcohol en hoeveel inspanningen alle overheden met politiediensten doen om daar paal en perk aan te stellen en daarvoor handhavingsacties organiseren. Daar wordt enorm in geïnvesteerd. Als men die investeringen en het leed dat wordt veroorzaakt door het rijden onder invloed van alcohol samen bekijkt, dan lijkt het mij een zinvolle vraag of een algemene verplichting van een alcoholslot in een wagen niet zinvol zou zijn. Zou dat geen goed idee zijn om de facto te vermijden dat iemand onder invloed van alcohol achter het stuur kan kruipen? Die piste moet voor mij niet zomaar opzij worden geschoven en kan verder worden overwogen.

Momenteel hebben wij een beleid waarbij het alcoholslot vooral wordt ingeschakeld als een soort van strafmaatregel. Het is niet louter een straf, maar ook een vorm van begeleiding, dat is belangrijk. Misschien kunnen we nog iets verder gaan en het zien als een soort van veiligheidsmaatregel, waardoor mensen zelf preventief een alcoholslot in hun voertuig kunnen inbouwen. We zouden dat iets meer kunnen stimuleren. Uw voorganger was bijvoorbeeld ook voorstander van het uitrusten van reisbussen met alcoholsloten, zeker wanneer daarmee schoolkinderen zouden worden vervoerd. Dat is in Frankrijk ingevoerd. Dit zijn pistes die nog altijd het overwegen waard zijn.

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

18 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpak van rijden onder invloed van drugs" (55023087C)

18 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'approche vis-à-vis de la conduite sous l'influence de drogues" (55023087C)

18.01 Jef Van den Bergh (CD&V): De Verenigde Staten willen het inbouwen van technologie die rijden onder invloed van alcohol voorkomt, verplichten tegen 2026. Het recent goedgekeurde infrastructuurpakket van de regering-Biden bevat een vereiste voor autoproducenten om monitoringsystemen in wagens te plaatsen. Die moeten voorkomen dat geïntoxiceerde bestuurders toch achter het stuur kruipen. De exacte technologie die gebruikt moet of zal worden, die ligt nog niet vast. Ook de Europese Unie zet stappen in die richting, hoewel voorlopig minder vergaand. Dit schept opportuniteit voor de aanpak van het probleem van rijden onder invloed van alcohol.

Ondertussen wordt een ander probleem steeds groter: het rijden onder invloed van drugs. Sinds 2011 worden namelijk jaar na jaar meer bestuurders betrapt terwijl ze onder invloed van drugs onderweg zijn. In 2012 testten in het hele land nog 2602 chauffeurs positief op drugs, in 2020 waren dat er 10912. Voor de eerste zes maanden van 2021 alleen al gaat het om 7470 betrapt bestuurders, meer dan in

17.03 Jef Van den Bergh (CD&V): On investit énormément dans le contrôle et le respect des règles. Compte tenu de ces investissements et de la souffrance causée par la conduite sous influence, il paraît judicieux d'instaurer une obligation générale d'installer un éthylotest antidémarrage dans les voitures. Cette proposition doit être envisagée. Actuellement, l'installation d'un tel éthylotest constitue une sanction, alors qu'elle devrait devenir une mesure de sécurité. En France, par exemple, les autocars ont aussi été équipés d'éthylotests antidémarrage.

18.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Le problème de la conduite sous l'emprise de drogues ne cesse de s'amplifier. Depuis 2011, de plus en plus de conducteurs sont pris sur le fait chaque année. En 2012, 2 602 conducteurs ont été contrôlés positifs au test de dépistage de la drogue et en 2020, ils étaient 10 912. Pour le premier semestre de 2021, on compte déjà 7 470 conducteurs positifs. Comment le ministre entend-il s'attaquer à ce problème?

het hele jaar 2017.

Ik heb daarom de volgende vragen aan de minister:

Hoe wil de minister deze drugsproblematiek aanpakken? Welke mogelijkheden ziet hij?

Bij auto-ongevallen wordt standaard gecontroleerd of er alcohol in het spel is. Voor drugs is dit nog niet het geval. Acht de minister het opportuun en mogelijk dit in de toekomst wel te doen?

Wil de minister op Europees niveau ernaar streven een gemeenschappelijk aanpak van druggebruik achter het stuur vorm te geven?

Wil de minister op Europees niveau bepleiten te investeren in technologie om het principe van alcoholsloten uit te breiden naar druggebruik?

18.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, ik ben het volmondig met u eens dat we de strijd tegen rijden onder invloed van drugs moeten opvoeren, aangezien deze problematiek op onze wegen lijkt te exploderen. Te veel Belgen vinden het nog steeds aanvaardbaar om te rijden onder invloed van alcohol of drugs. We bengelen daarmee onder het Europese gemiddelde.

Samen met minister van Binnenlandse Zaken Verlinden wil ik nog sterker inzetten op meer doeltreffende en gerichte controles, bijvoorbeeld op problematische plaatsen en tijdstippen. Denk aan de uitgaansbuurten 's nachts. Conform het regeerakkoord voorzie ik in het federaal plan voor verkeersveiligheid ook in een grotere pakkans, waardoor eenn op de drie bestuurders elk jaar wordt gecontroleerd. Dat is een bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken.

Voorts voorzie ik bij verkeersongevallen in een standaard drugscontrole. De politie is vandaag de dag voldoende onderlegd om druggebruik snel op te sporen via de checklist drugs. Indien de bestuurder tekenen van druggebruik vertoont, zal een speekseltest en desgevallend een speekselanalyse volgen.

De contacten met het buitenland leren mij dat alle Europese lidstaten te kampen hebben met meer druggebruik in het verkeer. De aanpak verschilt echter danig. Er worden wel goede praktijken uitgewisseld, maar ik streef een uniforme Europese aanpak na.

Het Belgische testbeleid is over de jaren heen overigens steeds performanter geworden. De scholing en kennis van de politie op dat vlak zijn ook sterk toegenomen. Deze factoren kunnen het hoge aantal vastgestelde overtredingen deels mee helpen verklaren.

Momenteel impliceert rijden onder invloed van drugs steeds een dagvaarding voor de rechtbank, zowel voor Belgen als buitenlanders. Dit type overtreding kan niet worden afgehandeld door de politie of het parket. In het kader van het federaal plan voor verkeersveiligheid ben ik met de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie overeengekomen dat er voor buitenlandse bestuurders die positief testen op druggebruik achter het stuur een consignatiesom zal komen. Dit betekent dat zij een som zullen moeten betalen in

18.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Nous devons nous atteler à la lutte contre la conduite sous l'influence de drogues car cette problématique semble effectivement augmenter de manière exponentielle. À cet égard, la Belgique se situe en dessous de la moyenne européenne. La ministre de l'Intérieur et moi-même souhaitons procéder à des contrôles plus efficaces et plus ciblés. Le plan fédéral pour la sécurité routière prévoit également d'augmenter la probabilité d'être pris. Par ailleurs, j'ai l'intention d'introduire un contrôle systématique axé sur les drogues lors de tout accident de la route. Ce contrôle pourra être suivi d'un test salivaire et d'une analyse de salive en laboratoire. Ce phénomène n'est d'ailleurs pas typiquement belge mais au niveau européen l'approche diffère selon les États membres. Mon objectif est donc d'arriver à une approche uniforme.

À l'heure actuelle, la conduite sous influence débouche systématiquement sur une citation à comparaître devant un tribunal. Pour les conducteurs étrangers dont le test antidrogue est positif, une somme de consignation sera prévue. Cette possibilité est également envisagée dans d'autres cas où une perception immédiate est exclue pour l'instant. Nous voulons

afwachting van hun proces, waardoor zij niet langer de dans ontspringen als zij verstek laten gaan voor de rechtbank en hun boete niet betalen.

renforcer la norme sociale et lutter contre le sentiment d'impunité.

Meer in het algemeen zal het gebruik van een in consignatie te geven som in afwachting van een proces door de rechtbank worden onderzocht voor andere gevallen waarin een onmiddellijke inning op dit ogenblik uitgesloten is.

Onze bedoeling is om de sociale norm te versterken en het gevoel van straffeloosheid tegen te gaan.

U vroeg mij ten slotte naar technologie om het principe van alcoholsloten door te trekken naar druggebruik, maar die technologie is bij mijn weten nog niet voorhanden. Het vaststellen van druggebruik is dan ook complexer dan het vaststellen van alcoholgebruik. Als die technologie op een dag ontwikkeld is, ben ik uiteraard bereid die te bekijken met het oog op meer verkeersveiligheid.

18.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord.

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

19 Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La détection des radars et des contrôles de police par des applications" (55023133C)

19 Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Radarverklippers en apps die waarschuwen voor politiecontroles" (55023133C)

19.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, cette question s'intègre dans le débat "Comment rendre nos routes plus sûres?". En France, depuis le 1^{er} novembre 2021, il est possible, via l'autorité administrative, d'interdire à tout exploitant d'un service électronique d'aide à la conduite, tel que GPS, ou à la navigation par géolocalisation, de diffuser des informations permettant de se soustraire à un contrôle de police qui concernerait non pas la vitesse mais bien l'alcoolémie, les stupéfiants ou les personnes suspectées de faits de terrorisme ou d'enlèvement. Sont ciblées par cette disposition des applications connues comme Waze et Coyote par exemple. Ce faisant, la France rejoint une série de pays européens déjà alignés sur le sujet des détecteurs de radar et de la manière de réguler leur visibilité par les automobilistes.

L'accord de gouvernement prévoit de renforcer les contrôles routiers ainsi qu'une étude sur l'utilisation de détecteurs de radar. Vias a d'ailleurs été mandaté à ce sujet.

Monsieur le ministre, où en est l'étude sur les détecteurs de radar? Quels sont les avantages de ce type de mesures d'interdiction? Avez-vous des contacts à ce sujet avec les pays voisins, notamment avec les Pays-Bas? Je pense à la taille de notre pays et à l'intérêt de ce dispositif dans le cadre de certaines opérations policières.

19.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): In Frankrijk is het sinds 1 november mogelijk om de exploitant van een elektronische dienst voor rijhulp of een gps-navigatiesysteem te verbieden om informatie te verspreiden waardoor bestuurders zich kunnen onttrekken aan alcohol- of drugscontroles of politiecontroles om verdachten van terreurdaden of ontvoering op te sporen. In het regeerakkoord staat dat de wegcontroles versterkt zullen worden en dat er een studie zal worden uitgevoerd over het gebruik van radarverklippers, waarvoor Vias de opdracht heeft gekregen.

Hoe ver staat het met die studie? Wat zijn de voordelen van dat verbod? Staat u in contact met de buurlanden? Gezien de grootte van ons land kan er misschien een maatregel genomen worden in samenspraak met Nederland, in het kader van politiecontroles.

19.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Parent, comme vous le savez, la sécurité routière est une priorité vraiment importante dans mon plan de travail. C'est pourquoi avec mes collègues fédéraux et régionaux, nous avons mis sur pied en novembre dernier différents plans en matière de sécurité routière, avec le même objectif "All for zero". Je pense que vous étiez présent aux états généraux que nous avons organisés. Ces plans contiennent des dizaines de mesures concrètes visant à arriver à zéro mort. C'est un objectif ambitieux, que certains disent utopique, mais on doit vivre d'utopies à l'horizon 2050 au plus tard. Depuis lors, chaque jour, ces mesures se concrétisent petit à petit.

La possibilité d'indiquer la présence de la police pour des contrôles d'alcoolémie, de stupéfiants ou lors de barrages routiers via des applications partagées ne me semble en effet pas compatible avec la volonté du gouvernement d'augmenter les chances ou plutôt les risques, pour les conducteurs, de se faire contrôler.

Pour être tout à fait précis, la loi relative à la police de la circulation routière interdit déjà d'utiliser tout système qui empêche la constatation d'infractions routières ou qui détecte des caméras.

Le fait de communiquer l'emplacement des contrôles de vitesse ou d'autres contrôles routiers via les réseaux sociaux ou autres ne relève pas de cette disposition. C'est justement ce dernier point qui fait l'objet de l'étude que j'ai commandée à Vias.

L'étude de Vias réalise un benchmark international, une comparaison des pratiques dans les différents pays, sur la possession et l'utilisation des avertisseurs de contrôles de vitesse ainsi qu'une revue de la littérature nationale et internationale sur le sujet. En complément, une enquête sera menée auprès de 2 000 conducteurs belges sur l'utilisation et la possession de systèmes de navigation, en ce compris les systèmes qui avertissent des contrôles de vitesse. Cette enquête auprès de 2 000 Belges consistera en une étude *big data* et une étude expérimentale afin d'obtenir une image plus détaillée du comportement des conducteurs à proximité des radars, à la fois chez ceux qui disposent d'un système d'alerte et ceux qui n'en disposent pas.

Les résultats de cette étude étant attendus pour la fin de l'année 2022, je ne peux donc pas vous en communiquer les résultats. Je préfère attendre les résultats avant de me prononcer sur les avantages potentiels d'une interdiction – même si j'ai un pressentiment sur le sujet – et me concerter avec les pays voisins dans le cadre d'éventuelles opérations transfrontalières.

Je ne doute pas que nous aurons l'occasion d'en rediscuter et je sais que je peux compter sur la collaboration de cette commission afin de faire progresser la sécurité routière dans notre beau pays.

19.02 Minister Georges Gilkinet: De verkeersveiligheid is een prioriteit. Samen met mijn federale en gewestcollega's hebben we verkeersveiligheidsplannen uitgewerkt, met nul verkeersdoden als streefdoel, d.i. het initiatief *All For Zero*. Om die ambitieuze doelstelling tegen 2050 te verwezenlijken, krijgen maatregelen stap voor stap handen en voeten.

De mogelijkheid om via apps de aanwezigheid van de politie voor alcohol- en drugcontroles of tijdens wegfazettingen te signaleren is niet verenigbaar met het streven van de regering om de pakkans te verhogen door het risico op een verkeerscontrole voor de bestuurders te vergroten. Overeenkomstig de wet betreffende de politie over het wegverkeer is het al verboden om gebruik te maken van systemen die het vaststellen van verkeersovertredingen verhinderen of camera's detecteren.

Het meedelen van de locatie van controles via sociale netwerken of andere kanalen valt niet onder die bepaling. Dat maakt het voorwerp uit van de studie die bij Vias besteld werd.

De Viasstudie zal een internationale benchmarking omtrent het bezit en het gebruik van radarwaarschuwingssystemen bevatten, alsook een overzicht van de literatuur. Er zal eveneens bij 2.000 Belgische bestuurders een enquête ingesteld worden naar navigatiesystemen, met inbegrip van de systemen die waarschuwen voor snelheidscontroles. We zullen een gedetailleerder beeld krijgen van het gedrag van bestuurders in de nabijheid van radars.

De resultaten van die studie worden tegen eind 2022 verwacht. Ik zal vervolgens met onze buurlanden overleg plegen over eventuele grensoverschrijdende acties.

19.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses, notamment en matière d'agenda.

Je pense que le déploiement de ces dispositions en France pourra éclairer utilement les travaux de Vias. Cela me semble être une avancée importante en phase avec l'utilisation des applications de type Waze aujourd'hui. Il s'agit de répondre à une réalité: grâce à ces applications, on peut éviter des contrôles, ce qui n'est pas le but lorsqu'on est, par exemple, sous l'influence de l'alcool. Le sens de la mesure est de savoir comment combattre ce phénomène.

Je vous réinterrogerai en temps voulu pour connaître l'avancée de l'étude de Vias.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

20 Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les excès de vitesse au-delà de 300 km/h" (55023148C)

20 Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Extreme snelheids-overtredingen met snelheden van meer dan 300 km/u" (55023148C)

20.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je précise qu'il n'y a pas de faute dans l'intitulé de la question: on parle bien de plus de 300 km/h. Cela peut paraître surprenant, mais c'est ce qui est arrivé récemment à Bassenge, où un véhicule a été signalé à 306 km/h. Or, nos radars sont homologués pour les véhicules qui n'excèdent pas 300 km/h, de sorte qu'il n'y a pas eu de preuve matérielle de l'infraction, ni d'identification du conducteur. Ce cas pose la question de l'arrêté royal mais aussi des possibilités physiques des radars. Cette capacité d'enfreindre la loi est assez interpellante, dès lors qu'on circule à des vitesses hypersoniques.

Monsieur le ministre, avez-vous des éléments de réponse à apporter, notamment sur le plan légal mais également sur le plan technique, par rapport à la sanction de ce type de comportement, dont je ne dois pas rappeler la dangerosité.

20.02 Georges Gilkinet, ministre: Cher collègue, vous parlez de la dangerosité mais il y a aussi le caractère inacceptable de la situation. J'ai été comme vous choqué d'apprendre qu'un chauffeur avait été enregistré à plus de 300 km/h. Je condamne bien évidemment fermement ce type d'attitude irresponsable qui met gravement en danger la vie d'autrui, au-delà de la propre vie du conducteur et de ses éventuels passagers.

À côté de cet agissement individuel se pose évidemment la question de la pertinence de voitures toujours plus lourdes, toujours plus puissantes, toujours plus rapides et toujours plus dangereuses pour la sécurité routière. À quoi sert-il de produire des voitures qui peuvent rouler jusqu'à 300 km/h alors que la vitesse maximale sur les routes est limitée à 120 km/h dans notre pays? C'est là une question plus fondamentale qui doit se poser et que je pose, chaque fois que j'en ai l'occasion, aux constructeurs automobiles.

En ce qui concerne la base légale pour sanctionner ce type de comportement, il faut plutôt se pencher sur l'arrêté royal du

19.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): De in Frankrijk genomen maatregelen zullen inzichten bieden voor de werkzaamheden van Vias. Door dergelijke apps kunnen controles omzeild worden, wat niet de bedoeling is als men bijvoorbeeld onder invloed van alcohol rijdt. De maatregel strekt ertoe te weten te komen hoe dit verschijnsel bestreden kan worden.

20.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Onlangs werd er in Bitsingen een voertuig gesignaleerd dat met een snelheid van 306 km/u reed. Onze radars kunnen echter slechts overdreven snelheden detecteren tot 300 km/u. Er kon dus geen overtreding vastgesteld worden, waardoor de mogelijkheden van de radars ter discussie staan.

Welke wettelijke en technische elementen kunt u aanvoeren om dergelijk gedrag te bestraffen?

20.02 Minister Georges Gilkinet: Ik veroordeel dergelijk onverantwoord gedrag dat het leven van anderen in gevaar brengt. Men kan zich ook afvragen wat de relevantie is van steeds snellere en gevaarlijkere auto's, terwijl de snelheid beperkt is tot 120 km/u.

Wat de sancties betreft, moet ik verwijzen naar het koninklijk besluit van 12 oktober 2010 betreffende de goedkeuring en de ijking van de toestellen die gebruikt worden om toezicht te houden. In de bijlage 2 wordt er verduidelijkt dat het toestel voor hogere snelheden dan 300 km/u door middel van een code moet

12 octobre 2010 relatif à l'approbation, à la vérification et à l'installation des instruments de mesure utilisés pour surveiller l'application de la loi relative à la police de la circulation routière et des arrêtés pris en exécution de celle-ci. À l'annexe 2 de cet arrêté royal, il est stipulé qu'au-delà de la vitesse maximale fixée par le fabricant, soit 300 km/h pour les radars de classe D tels que le radar en question, qui porte le doux nom de NK7, l'appareil doit indiquer, éventuellement par un code, que la vitesse constatée est supérieure à l'étendue maximale de mesure.

Ainsi, la législation actuelle n'exclut pas qu'une voiture soit flashée à une vitesse supérieure à 300 km/h. Un procès-verbal indiquant que la vitesse mesurée est supérieure à la plage de vitesse maximale homologuée de l'appareil peut, en effet, être établi. Ce rapport peut permettre au juge de prononcer une éventuelle condamnation. Il n'y a donc pas d'impunité de principe pour un conducteur qui roulerait à une vitesse supérieure à 300 km/h.

Cependant, le problème réside dans le fait que le radar NK7 ne prend pas de photo quand la vitesse est supérieure à 300 km/h. Cette lacune pourrait être comblée par une modification du logiciel.

Pour avoir des informations ce sujet, je vous renvoie au ministre de l'Économie qui est compétent en matière d'homologation des caméras sur les autoroutes, aux ministres régionaux compétents en matière d'homologation sur les routes ainsi qu'à ma collègue, la ministre de l'Intérieur, en charge de la police et donc des marchés publics pour l'achat de ce type de radar.

Quoi qu'il en soit, des solutions existent. Il y a vraiment moyen de limiter ce type de symbole tout à fait néfaste à notre engagement pour davantage de sécurité routière.

20.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous remercie pour les clarifications que vous avez apportées.

J'entends que le travail d'interpellation doit se poursuivre en s'adressant à différents niveaux de pouvoir et à vos collègues, ce que je ne manquerai pas de faire.

Vous avez rappelé la limite physique des véhicules et mis en question l'opportunité de faire circuler des véhicules pouvant dépasser les vitesses légales.

À cet égard, une action au sujet des limiteurs de vitesse dans les véhicules devrait être menée au niveau européen. Je ne doute pas de votre capacité à interpellier vos homologues européens et la Commission sur cette question de sécurité routière.

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

21 **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problemen bij het DGLV en het gebruik van Qualified Entities" (55023152C)**

21 **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes à la DGTA et l'utilisation de Qualified Entities" (55023152C)**

aangeven dat de gemeten snelheid hoger is dan het maximale meetbereik.

De wetgeving sluit niet uit dat een voertuig geflitst wordt met een snelheid van meer dan 300 km/h. In het pv kan een snelheid vermeld staan die hoger ligt dan de gehomologeerde maximale snelheidsmarge van het toestel, en op grond daarvan kan een rechter de snelheidsovertreder veroordelen. Het probleem is dat de radar bij die snelheden geen foto zal nemen, maar dat kan opgelost worden door een softwareaanpassing.

20.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): U vroeg zich af of het wel wenselijk is dat men voertuigen bouwt en in het verkeer brengt die veel harder kunnen rijden dan de wettelijke snelheidslimieten. U moet dit zeker aankaarten bij uw Europese ambtgenoten of bij de Europese Commissie.

21.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, de moeilijkheden bij het DGLV zijn niet nieuw. In 2016 al was er een audit van KPMG die heel wat probleempunten heeft blootgelegd en vijf jaar later lijkt de situatie nog niet veel beter. Zo mag het DGLV sinds 1 juli 2021 geen examens van piloten meer afnemen na een negatieve audit door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA).

Door de hoge werkdruk is er ook een hoog personeelsverloop. Het hoge aantal DG's en interim-DG's in de afgelopen jaren is daarvoor exemplarisch. Ook het hoofd van de cel Drones is onlangs nog maar eens opgestapt. Dat is niet de eerste keer.

Binnen de categorie van de drones verloopt het proces ter validatie van een Specific Operations Risk Assessment (SORA) volgens de informatie die ik krijg zeer problematisch. Voor sommige piloten duurt het meer dan negen maanden om een SORA gevalideerd te krijgen. Het proces zou zo tijdrovend zijn door een gebrek aan digitalisering en procesopvolging. Ook over de moeilijke bereikbaarheid van het DGLV zijn er in de hele luchtvaartcommunity veel klachten. Omdat er zoveel misloopt, wil iedereen het DGLV spreken, wat de processen ook weer doorkruist, en zo dreigt men in een neerwaartse vicieuze cirkel terecht te komen.

Ik heb daarom de volgende belangrijke vragen, mijnheer de minister, gezien de signalen die blijven komen over het moeilijke functioneren van de dienst.

Hoe wilt u de problemen bij het DGLV op relatief korte termijn aanpakken?

Een mogelijke oplossing die simpel, snel en zonder extra kosten zou kunnen worden ingevoerd, is het gebruikmaken van onafhankelijke keuringsbedrijven of Qualified Entities, die een beperkt aantal specifieke taken zouden overnemen. Die oplossing wordt vandaag door diverse Europese landen reeds gebruikt. Net zoals de overheid niet zelf de autokeuring doet, maar die delegeert aan de privémarkt, zou dat ook een oplossing kunnen zijn voor bepaalde taken die vandaag nog door het DGLV zelf worden uitgevoerd. Hoe staat u tegenover een dergelijke oplossing? Bent u bereid om deze piste onderzoeken?

Ten slotte, hoe zult de bereikbaarheid van het DGLV verhogen en de termijnen om vergunningen aan te vragen verkorten?

21.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Van den Bergh, zoals u opmerkte zijn de problemen bij het DGLV welbekend en niet nieuw. Ik heb een bijzonder moeilijke situatie geërfd, die nog nijpender werd na de EASA-audit. In mijn beleidsnota kunt u op pagina 31 lezen dat er een plan is voor een reorganisatie van het DGLV en dat ik een krachtig antwoord wil bieden op deze onacceptabele situatie.

Na deze negatieve audit heb ik onmiddellijk alle nodige maatregelen genomen om de diensten van het DGLV te versterken. De ministerraad heeft mijn voorstel goedgekeurd om 25 extra voltijdse equivalenten in dienst te nemen zodat het DGLV zijn taken volledig kan uitvoeren. De selectie van deze nieuwe medewerkers loopt nu.

21.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Les problèmes à la DGTA ne datent pas d'hier. À la suite d'un audit négatif auquel a procédé l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA), la DGTA n'est plus autorisée à organiser des examens pour pilote depuis plus de six mois. Dans la catégorie des drones, il faut jusqu'à neuf mois pour obtenir une évaluation du risque opérationnel nommée SORA ("Specific Operations Risk Assessment"). Il y a également eu des plaintes portant sur la mauvaise accessibilité de la DGTA.

Comment le ministre entend-il s'attaquer aux problèmes à court terme? Est-il envisageable de déléguer un nombre limité de tâches à des entreprises de contrôle indépendantes ou à des entités qualifiées, comme cela se fait dans plusieurs autres pays européens?

21.02 Georges Gilkinet, ministre: La situation difficile dont j'ai hérité s'est encore aggravée après l'audit de la DGTA. Comme indiqué dans ma note de politique générale, je souhaite réorganiser la DGTA. Entre-temps, une procédure a été lancée afin de recruter 25 ETP supplémentaires.

En ce qui concerne les demandes SORA, le retard n'est pas réellement imputable à la DGTA

De moeilijkheden die zich bij het beheer van de aanvragen voordoen, vallen echter niet uitsluitend onder de verantwoordelijkheid van het DGLV. Wat de SORA-aanvragen betreft, deelt het DGLV mij mee dat de vertraging vooral te wijten is aan de aanvragers zelf. Uit cijfers blijkt dat minder dan 15 % van de aanvragen correct ingevuld is en voldoet aan de eisen van de Europese verordening. Het DGLV besteedt dan ook veel tijd aan het voorlichten van potentiële exploitanten van gemeenschappelijke ondernemingen over de moeilijkheden om bepaalde operaties veilig uit te voeren. Het DGLV zal zijn acties intensifiëren om droneoperatoren te informeren en responsabiliseren, bijvoorbeeld door verklarende video's.

Voor zover het DGLV en het EASA weten, maakt momenteel geen enkele lidstaat gebruik van onafhankelijke keuringsbedrijven, de zogenaamde qualified entities. Indien een dergelijke activiteit aan de particuliere sector zou worden gegund, moet dit gebeuren volgens regels die een transparante en concurrentiële procedure mogelijk maken, zoals een overheidsopdracht of een concessieovereenkomst maar ook een beoordeling van de bekwaamheid van de kandidaten.

Het opzetten van deze processen vergt enige tijd wat ervoor zorgt dat deze optie geen oplossing op korte termijn is.

De behandelingstijd van een verplichte vergunningsaanvraag hangt niet alleen af van het DGLV, maar ook van de complexiteit van de operatie, de rijpheid ervan en de kwaliteit van het ingediende dossier. Het DGLV deelt mij mee dat het nu de bedoeling is de aanvrager veel sneller in te lichten als de kwaliteit van het ingediende dossier niet toelaat de gevraagde vergunning te verlenen. Bovendien zullen de extra aanwervingen waartoe de regering op mijn voorstel heeft besloten de deskundigheid van het DGLV en zijn dienstverlening aan de burger versterken.

21.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Bedankt voor uw antwoord, waarin de problemen worden erkend en waarin wordt gesteld dat er inspanningen worden gedaan om te verbeteren. Dat is positief. Het is wat problematisch dat de bal wordt teruggespeeld betreffende de SORA's als de aanvraag niet op een goede manier zou gebeuren. Het is dan goed om eens met elkaar rond de tafel te zitten. Er bestaat een belangenorganisatie van droneoperatoren. Met een goed gesprek zou daar misschien veel opgelost kunnen worden. Hetzelfde geldt voor de Qualified Entities. Een goede dialoog tussen de sector en het DGLV zou kunnen helpen om tot een goede dienstverlening te komen. Hopelijk kunnen we daar de komende tijd op rekenen.

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

22 Questions jointes de

- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les automates et la fracture numérique dans nos gares" (55023191C)
- Eric Thiébaud à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le lancement d'un projet pilote SNCB-bpost dans la commune de Saint-Ghislain" (55023526C)
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote de bpost et de la SNCB" (55023939C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet "gares vivantes" et la collaboration entre la SNCB et bpost" (55024100C)

22 Samengevoegde vragen van

mais aux demandeurs eux-mêmes. Moins de 15 % des demandes sont correctement complétées et répondent aux normes européennes. La DGTA consacre pas mal de temps à informer les exploitants potentiels. Ces actions seront encore intensifiées.

Ni la DGTA ni l'AESA n'ont connaissance d'un État membre qui sous-traiterait certaines tâches en matière de contrôle à des entreprises indépendantes. Si l'on procédait de la sorte, il faudrait bien entendu suivre la procédure habituelle des marchés publics, ce qui n'est donc pas réalisable à brève échéance. Si la demande de licence obligatoire soumise ne répond pas aux exigences de qualité, la DGTA en informera plus rapidement le demandeur. Les nouvelles recrues viendront renforcer l'expertise et les services offerts par la DGTA.

21.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Il me semble pertinent que la DGTA discute avec l'organisation de défense des intérêts des opérateurs de drones. Une discussion constructive permet de résoudre bon nombre de problèmes.

- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De ticketautomaten en de digitale kloof in onze stations" (55023191C)
- Eric Thiébaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De lancering van een proefproject door de NMBS en bpost in de gemeente Saint-Ghislain" (55023526C)
- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het proefproject van bpost en de NMBS" (55023939C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het project om van stations bruisende plaatsen te maken en de samenwerking tussen de NMBS en bpost" (55024100C)

22.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, il s'agit d'une question qui aurait pu être liée à celle de M. Arens, puisqu'elle touche à l'accessibilité et à la fracture numérique, notamment pour les personnes âgées.

Le 1^{er} décembre 2021, la SNCB a mis en application sa décision du début d'année 2021 de fermer de nombreux guichets de gares. En province de Luxembourg, la plus vaste province belge, il ne reste plus que trois guichets accessibles (Arlon, Libramont et Marloie), et encore, pas nécessairement à temps plein! La province est plus que largement touchée par cette décision du conseil d'administration. Ici, comme ailleurs, les voyageurs n'ont comme possibilité que de recourir à un achat en ligne ou auprès d'un automate en gare.

Le guichet de la gare de Marloie, un des rares à ne pas être voué à disparaître dans la province, a pris feu récemment, peut-être en signe de contestation. Depuis lors, l'employé de guichet, afin de se rendre utile, remplit sa fonction en restant à proximité de l'automate. Et le constat est clair: son assistance est la bienvenue!

En décembre, j'ai également été interpellé par les centres d'insertion socioprofessionnelle luxembourgeois, qui déplorent le manque d'accessibilité des automates pour toute personne ayant des difficultés à lire ou à interagir avec les outils digitaux. Ils m'ont rapporté notamment l'exemple de personnes en situation précaire, qui se retrouvaient systématiquement à prendre un ticket de train bien plus cher que ce à quoi elles avaient droit, et ce, uniquement par manque de compréhension de la machine. Ce n'est donc pas la machine qui fonctionne mal, c'est la compréhension de celle-ci qui n'est pas simple.

Ces deux constats m'amènent à la même conclusion: la solution des automates ne convient qu'à une partie de la population, celle qui n'est pas victime de la fracture numérique.

Une solution pourrait consister, dans chaque gare dont le guichet a été fermé (totalement ou partiellement), en un bouton d'appel en visioconférence, qui permettrait de joindre un pôle de guichetiers à distance, à même de conseiller et d'assister le voyageur dans l'achat de son billet.

Monsieur le ministre, pouvez-vous confirmer que toutes les gares de la province de Luxembourg sont équipées d'un automate? Je n'en suis pas absolument certain.

Rejoignez-vous le constat que la fermeture des guichets crée une fracture numérique au sein de la population utilisant (ou voulant utiliser) les transports en commun? Des mesures d'accompagnement sont-elles en préparation? Des pistes d'amélioration des automates,

22.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): De NMBS heeft onlangs tal van stationsloketten gesloten. In de provincie Luxemburg zijn er alleen nog in Aarlen, Libramont en Marloie, en dan nog niet voltijds!

Doordat het loket in Marloie afgebrand is, staat de loketbediende nu bij de automaat, waar zijn assistentie op prijs gesteld wordt!

De centra voor sociaal-professionele integratie betreuren dat de automaten niet gebruiksvriendelijk zijn voor mensen die moeite hebben met lezen of het gebruik van digitale hulpmiddelen. Ze lieten me weten dat sommige (kans)arme mensen een treinticket kopen dat veel duurder is dan waar ze recht op hebben. De automaten zijn dus slechts geschikt voor een deel van de bevolking.

In elk station waar het loket gesloten werd zou men op een knop kunnen drukken om te videobellen met een loketbediende die de reiziger vanop afstand advies kan geven en kan bijstaan.

Beschikken alle stations van de provincie Luxemburg over een automaat? Leidt de sluiting van de loketten tot een digitale kloof bij de treinreizigers? Zitten er maatregelen in de pijplijn om hen te ondersteunen? Bekijkt men hoe de automaten verbeterd kunnen worden? Is de vermelde assistentiekноп een optie?

pour les rendre plus accessibles et plus compréhensibles, sont-elles à l'étude?

Serait-il envisageable d'apposer un bouton d'assistance, qui mettrait en contact l'utilisateur avec un collaborateur de la SNCB, par visioconférence? Je vous remercie pour vos réponses.

22.02 **Éric Thiébaud** (PS): Monsieur le ministre, pour pallier les problèmes provoqués par la fermeture du guichet de la gare de Saint-Ghislain, la SNCB propose aux voyageurs depuis le 1^{er} décembre 2021 de se rendre au guichet du bureau de la poste de la commune afin d'y obtenir un formulaire de demande d'abonnement ou une carte de réduction. Il s'agit d'une aide dont les quelques 2300 navetteurs passant quotidiennement par la gare de Saint-Ghislain pouvaient auparavant bénéficier directement au guichet de la gare avant que ce dernier ne ferme définitivement, au grand dam du personnel et des voyageurs.

Bien que ce partenariat entre la SNCB et bpost constitue une solution alternative en faveur des navetteurs, force est de reconnaître que ce projet-pilote est loin de convaincre les autorités communales concernées. A Saint-Ghislain, le bourgmestre déplore notamment la faiblesse de l'offre des services qui sont proposés et ajoute que ce projet-pilote "ne compensera pas la fermeture du guichet et laissera de côté toutes les personnes, notamment les plus âgées, qui ne sont pas tournées vers le numérique."

Monsieur le ministre, pourquoi les services proposés par ce projet-pilote visent-ils uniquement les cartes de réduction et l'aide à compléter un formulaire de demande d'abonnement?

Quelles sont les mesures d'accompagnement prises par la SNCB pour faciliter la transition au sein des communes victimes de la suppression de leur guichet?

A Saint-Ghislain, quel est le résultat de la concertation entre la SNCB et les autorités communales en vue de garantir l'accessibilité, la sécurité et l'accueil des voyageurs ainsi que préserver le rôle social spécifique qui était jusque là rempli par la présence du guichet?

22.03 **Sophie Rohonyi** (DéFI): *Monsieur le Ministre,*

Il a été annoncé qu'à partir du 1er décembre, les usagers de la SNCB pourront se rendre au guichet du bureau de poste des communes de Saint-Ghislain (Hainaut) et de Liedekerke (Brabant flamand), instituées pour ce projet-pilote pour être aidés à compléter un formulaire de demande d'abonnement ou un formulaire pour obtenir une carte de réduction (carte pour Raison Patriotique, carte Intervention Majorée, carte de Priorité place assise et la carte Accompagnateur gratuit).

Bien qu'on puisse saluer cette mesure d'accompagnement et cette collaboration entre les deux entreprises publiques en tant que telle, il n'en demeure pas moins que les structures "gares" seront désormais en déshérence et que ce qu'il faudra justement éviter, c'est que ces bâtiments - et l'édifice de la gare de Saint-Ghislain constitue un beau

22.02 **Éric Thiébaud** (PS): Om de sluiting van het loket in het station Saint-Ghislain te ondervangen stelt de NMBS de reizigers sinds 1 december 2021 voor om zich te wenden tot het loket van de post om het aanvraagformulier voor een abonnement of kortingskaart in te dienen. Die samenwerking werd tot stand gebracht om de 2.300 dagelijkse pendelaars te helpen. Volgens de burgemeester wordt het verlies aan dienstverlening door de sluiting van het loket echter niet gecompenseerd en worden de senioren, die moeite hebben met digitale diensten, zo uitgesloten.

Waarom beperkt de dienstverlening zich tot kortingskaarten en abonnementen? Welke maatregelen zijn er ter ondersteuning van de transitie in gemeenten waar de loketten gesloten worden? Wat is het resultaat van het overleg tussen de NMBS en het gemeentebestuur van Saint-Ghislain, dat de toegankelijkheid, de veiligheid en het onthaal van de reizigers moest waarborgen en de maatschappelijke rol vrijwaren die voordien door het loket vervuld werd?

22.03 **Sophie Rohonyi** (DéFI): *Vanaf 1 december zullen treinreizigers in het postkantoor van Saint-Ghislain en van Liedekerke hulp kunnen krijgen bij het invullen van een aanvraagformulier voor een abonnement of bij het aanvragen van een kortingskaart. Hoewel de samenwerking tussen twee overheidsbedrijven in het kader van dat project een goede zaak is, moet men vooral voorkomen dat de verlaten stations in verval raken. Dit proefproject is een rookgordijn om de tekortkomingen*

patrimoine architectural d'ailleurs rénové à grands frais il y a quelques années - ne deviennent des chancres.

Si l'expérience proposée a le mérite d'être tentée, elle constitue un écran de fumée pour masquer les carences du service public ferroviaire.

A cet égard, il faudrait surtout veiller à refaire des gares des lieux de vie, et pas à déplacer la demande. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle j'ai toujours fait savoir ma désapprobation face à l'absurdité de cette décision qui a été celle de la fermeture des 44 guichets de gares.

En conséquence, Monsieur le Ministre peut-il me faire savoir:

Quelles sont les justifications précises de ce projet-pilote? Pourquoi le choix de ces deux gares?

Dans le cadre de l'évaluation en 2022, vers quelle extension s'orientet-on si l'évaluation est positive?

De manière plus générale, où en est-on en termes de fermeture définitive des 44 guichets susvisés?

Des projets de réaffectation des gares dont les guichets seront fermés sont-ils déjà en cours?

Je vous remercie

22.04 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Je vous avais déjà interrogé à ce sujet en juillet 2021 et lors de la présentation de la note de politique générale. Vous aviez fait le point sur les partenariats visant à redynamiser les gares touchées par la fermeture des guichets. En complément, depuis le 1er décembre, 2 projets-pilotes ont été mis en place à Saint-Ghislain et Liedekerke où Bpost vend désormais certains titres de transport depuis le 1er décembre 2021.

Voici donc mes questions:

- Quand l'évaluation sera-t-elle réalisée?
- D'autres communes ont-elles été identifiées quant à la mise en place de ce type de partenariat? Si non, quels sont les freins?
- Quels types de tickets pourront-ils être vendus et ces possibilités peuvent-elles être étendues?
- Pouvez-vous faire le point sur les autres projets de redynamisation des gares?

22.05 Georges Gilkinet, ministre: Merci aux quatre collègues pour leurs questions, et bravo à M. Vajda pour sa patience, puisqu'il est avec nous depuis le début de la séance.

van de publieke spoordienst te maskeren. Men zou van stations weer bruisende plaatsen moeten maken. Ik heb de absurde beslissing om de loketten in 44 stations te sluiten altijd betreurd.

Wat zijn de redenen voor dit proefproject? Waarom werden die twee stations gekozen? Als de geplande evaluatie in 2022 positief uitvalt, in hoeverre zal het project dan uitgebreid worden? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de sluiting van de loketten in 44 stations? Zijn er projecten opgestart om die stations een nieuwe bestemming te geven?

22.04 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Sinds 1 december werden er twee proefprojecten uitgerold om een nieuwe dynamiek teweeg te brengen voor stations waarin het loket gesloten werd: in Saint-Ghislain en Liedekerke. In beide gemeenten verkoopt bpost voortaan bepaalde vervoersbewijzen.

Wanneer worden die projecten geëvalueerd? Werden er nog andere gemeenten uitgekozen voor een dergelijke samenwerking? Zo niet, welke drempels verhinderen dat? Welke tickets kunnen er op die manier verkocht worden, en kunnen die mogelijkheden uitgebreid worden? Kunt u een stand van zaken meedelen met betrekking tot de andere revitaliseringsprojecten voor stations?

22.05 Minister Georges Gilkinet: De toegankelijkheid van de stations en het wegwerken van de digitale kloof gaan me ter harte.

Vous le savez, l'accessibilité de toutes et tous, jeunes et moins jeunes, à nos gares et à nos trains est l'une de mes principales priorités. La lutte contre la fracture numérique fait également partie de mes préoccupations et est largement discutée avec la SNCB dans le cadre des négociations en cours sur le futur contrat de service public. J'hérite d'une situation que je fais évoluer chaque jour.

Face à la décision de la SNCB en février dernier de fermer une série de guichets, j'ai eu à cœur de rendre la transition aussi douce que possible pour les voyageurs, de prendre en considération la fracture numérique et de faire en sorte que les gares concernées continuent de jouer un rôle dans le tissu social. Je parle ici des gares concernées, mais aussi des gares dont les guichets ont été fermés précédemment.

Cette volonté s'est concrétisée et se concrétise de deux manières. Premièrement, à court terme, j'ai demandé et obtenu une série de mesures d'accompagnement de cette fermeture, telles que le maintien de l'assistance aux personnes à mobilité réduite dans les gares qui la proposaient, le maintien des salles d'attente ouvertes et chauffées, l'extension des heures d'ouverture de celles-ci ou encore l'entretien des espaces trois à cinq fois par semaine.

Des séances d'information ont également été organisées pour les voyageurs qui n'auraient pas l'habitude d'utiliser les automates de vente et les autres canaux de vente de la SNCB tels que les applications et le site internet. Des stewards ont informé les voyageurs et leur ont expliqué le fonctionnement de ces automates, étant entendu que nous étions par ailleurs dans une situation particulière liée au Covid-19.

Deuxièmement, à moyen et à long terme, j'ai demandé à la SNCB de prendre contact systématiquement avec toutes les communes concernées, afin de trouver des solutions de reconversion des guichets fermés et de rendre les gares aussi vivantes que possible. Des appels à projets adaptés au contexte local ont été lancés, et la SNCB me fournit un rapport régulier de ses contacts avec les communes concernées.

Dans le cadre de ce projet, de nombreuses activités locales et diverses ont été présentées. Il s'agit d'activités d'intérêt général à caractère social, comme c'est le cas à Jette ou à Leuze ou de services à la population comme à Gouvvy, ou encore d'initiatives commerciales, avec comme particularité que les bâtiments des gares peuvent être mis à disposition à titre gratuit pour des ASBL ou des pouvoirs publics.

Monsieur Thiébaud, madame Rohonyi, j'ai également demandé à la SNCB d'entrer en dialogue avec bpost afin d'envisager une collaboration entre ces deux entreprises publiques, en concertation et avec le soutien de ma collègue, Mme De Sutter.

C'est dans ce cadre que, depuis le 1^{er} décembre, un projet-pilote est mené à Saint-Ghislain et un autre à Liedekerke afin de permettre aux voyageurs de la SNCB de se rendre au bureau de poste pour être aidés à procéder à des opérations plus complexes comme compléter un formulaire de demande d'abonnement ou obtenir des cartes de réduction. Bpost enverra différentes demandes au service clientèle de

Toen de sluiting van de loketten aangekondigd werd, heb ik alles in het werk gesteld om de shock op te vangen en de maatschappelijke rol van de stations te vrijwaren.

Ik heb begeleidende maatregelen verkregen naar aanleiding van die sluitingen, zoals het behoud van assistentie voor personen met een beperkte mobiliteit, verwarmde wachtzalen, ruimere openingsuren en het onderhoud van de toegankelijke ruimtes, drie tot vijf keer per week. Ten slotte hebben stewards de reizigers uitgelegd hoe de ticketautomaten werken.

Ik heb de NMBS gevraagd om contact op te nemen met alle betrokken gemeenten, zodat de gesloten loketten een nieuwe invulling kunnen krijgen en de stations bruisende plaatsen kunnen worden. De NMBS brengt regelmatig verslag uit over die contacten en over de activiteiten die in Jette, Leuze en Gouvvy ontplooid worden.

In overleg met minister De Sutter heb ik de NMBS gevraagd om contact op te nemen met bpost met het oog gericht op een samenwerking.

In Saint-Ghislain en Liedekerke kunnen reizigers van de NMBS in het postkantoor terecht voor complexe verrichtingen. bpost stuurt de aanvragen naar de NMBS, die contact opneemt met de reiziger voor de verdere afhandeling. Dit proefproject betreft vier kortingskaarten voor doelgroepen die zich moeilijk naar een ander station kunnen verplaatsen, meer bepaald bejaarden en minder-bedeelden. Het zal geëvalueerd moeten worden, waarna het – naar ik hoop – overal ingevoerd kan worden.

De NMBS en de stad Saint-Ghislain plegen overleg over het gebruik van de beschikbare lokalen in het station waarin onlangs de concessie voor het

la SNCB qui prendra contact avec le voyageur concerné pour assurer le suivi de sa demande. Ce projet-pilote mené par la SNCB et bpost concerne, pour le moment, quatre cartes de réduction qui visent spécifiquement un public pour lequel il est plus difficile de se déplacer vers une autre gare. C'est le cas, par exemple, de la carte de Priorité pour l'occupation d'une place assise pour les personnes à mobilité réduite ou de la carte Accompagnateur gratuit pour les personnes malvoyantes.

Je souligne positivement ce projet-pilote mené par bpost et la SNCB qui a le potentiel d'améliorer le service aux voyageurs et aux voyageuses, en particulier pour les personnes âgées et défavorisées. Comme tout projet-pilote, il devra être évalué, ajusté et, peut-être – je l'espère, en tout cas – généralisé.

Concernant l'occupation de la gare de Saint-Ghislain, une concertation entre la SNCB et la ville de Saint-Ghislain est en cours depuis décembre dernier afin d'évoquer, monsieur Thiébaud, les pistes d'occupation des locaux disponibles dans la gare. Je tiens également à rappeler qu'une concession a récemment été renouvelée en gare de Saint-Ghislain. Elle permet le maintien d'un buffet de gare répondant à certains besoins des voyageurs et dynamisant le bâtiment. Les discussions en cours visent à aboutir à une occupation supplémentaire pour d'autres espaces disponibles au sein du bâtiment de la gare.

Monsieur Vajda, pour répondre à vos questions précises et pertinentes concernant l'usage des automates, je souhaite une nouvelle fois répéter qu'il est essentiel pour moi que ces automates soient facilement accessibles et simples à utiliser, et qu'ils garantissent automatiquement le tarif le moins cher. À ce propos, la SNCB s'efforce constamment de mieux mettre en valeur le prix optimal sur les différents canaux. Un message informe également le client lorsqu'un autre billet est moins cher pour le même trajet.

Je vous confirme que des automates de vente sont disponibles dans toutes les gares de la belle province de Luxembourg, comme c'est le cas dans le reste du pays. Cela figure d'ailleurs dans le contrat de gestion actuel de la SNCB.

Aujourd'hui, il est déjà possible, pour les personnes éprouvant des difficultés, de contacter le service Clientèle de la SNCB afin d'obtenir une assistance directe au départ d'un automate, par un simple appel. L'opérateur peut alors prendre le contrôle à distance des opérations et apporter toute l'assistance nécessaire au voyageur, dans la sélection de son trajet et de son tarif. C'est une faculté qui est peut-être trop peu connue, mais la publicité donnée à nos travaux permettra peut-être qu'elle soit davantage utilisée.

Pour le futur, la SNCB est en train d'étudier la nouvelle génération d'automates qui doivent offrir une interface encore plus moderne et plus intuitive aux voyageurs, avec la possibilité, qui n'est pas encore un engagement, pour le client, d'entrer en contact avec un opérateur SNCB via une liaison vidéo et un contact visuel. Cette possibilité est étudiée. La mise en place de ces nouveaux automates est prévue au plus tôt en 2023. On en est au stade de l'étude et des premiers contacts en vue d'un marché public.

buffet vernieuwd werd.

Voor mij is het van essentieel belang dat de automaten toegankelijk en gebruiksvriendelijk zijn en dat ze automatisch het goedkoopste tarief garanderen. De NMBS streeft daarnaar. De klant krijgt een bericht als er een goedkoper ticket voor dezelfde reis bestaat.

Overeenkomstig het beheerscontract met de NMBS zijn er in alle Luxemburgse stations verkoopautomaten beschikbaar.

Via een eenvoudige oproep kunnen reizigers die moeilijkheden ondervinden bijstand krijgen van een operator die de controle vanop afstand overneemt en hen kan helpen. Die mogelijkheid bestaat maar is te weinig bekend.

Er is een nieuwe generatie automaten in studie met een intuïtieve interface waarmee een videocontact met een operator mogelijk is. De uitrol ervan is gepland in 2023. Voorts voorziet het huidige beheerscontract van de NMBS in te weinig bepalingen met betrekking tot het reizigers-onthaal in de stations. Een van mijn doelstellingen bestaat erin een nieuwe dienstverlenings-overeenkomst met de NMBS te sluiten waarin er bijzondere aandacht zal uitgaan naar de digitale kloof.

Par ailleurs, le contrat de gestion actuel de la SNCB, qui date de 2008, ne prévoit que trop peu de dispositions pour l'accueil des voyageurs en gare, ce que je souhaite modifier et qui est à l'ordre du jour des discussions avec la SNCB. Un de mes objectifs est justement de conclure ce nouveau contrat de service public avec la SNCB. Sa signature est prévue dans le courant de l'année. Un chapitre abordera spécifiquement l'accueil et les services en gare avec une attention particulière pour la fracture numérique.

22.06 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces réponses précises. Je me réjouis évidemment que vous me confirmiez la priorité de vos préoccupations en matière de lutte contre la fracture numérique, laquelle existe notamment, mais pas uniquement, au sein de la SNCB. Rassurez-vous, jamais, je n'ai considéré que vous étiez responsable ni de cette fracture numérique ni des décisions antérieures de la SNCB. Vous arrivez avec une situation existante et il faut bien y faire face.

Vous avez brièvement évoqué le renforcement de l'assistance aux personnes à mobilité réduite. Ce n'était pas l'objet de ma question mais puisque vous me tendez la perche, il y a encore beaucoup de travail à faire à cet égard-là, notamment dans ma province d'origine, par exemple pour franchir les escaliers qui passent sous la voie et je ne prends que cet exemple-là.

Sur la question principale que je vous posais, je vous remercie de la réponse que vous m'avez apportée et je vous remercie de m'apprendre que le système existe déjà mais qu'il est encore trop peu connu. J'en suis un peu étonné parce que je ne l'avais moi-même jamais observé ni remarqué, or je ne m'estime pas victime de la fracture numérique. Même s'il existe et si c'est un très bon point, il faut encore le renforcer – vous en êtes conscient – et surtout, renforcer sa publicité et son effectivité afin qu'un maximum de personnes puissent en profiter. Grâce à cela, nous pourrions peut-être maintenir non seulement un peu d'humanité dans nos gares mais surtout un service effectif pour l'usager du rail.

22.07 Éric Thiébaud (PS): Monsieur le président, je remercie M. le ministre pour sa réponse complète que je ne manquerai pas de rapporter aux autorités communales de Saint-Ghislain.

Associer les services de bpost à ceux de la SNCB n'est pas une mauvaise idée. Cependant, il me semble pus adéquat d'établir un bureau de poste dans une gare. Déplacer les navetteurs de la gare vers un bureau de poste qui n'est pas forcément proche des voies ferrées n'est pas spécialement rationnel. Il est aussi fondamental que, pour le développement futur des petites et moyennes gares, une concertation avec les autorités locales soit envisagée. C'est fondamental car celles-ci peuvent alors proposer des projets d'occupation des locaux. Il n'y a rien de pire que de laisser un bâtiment ferroviaire à l'abandon: il se dégrade et donne *in fine* une mauvaise image du rail.

22.06 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Ik ben blij dat u bevestigt dat de strijd tegen de digitale kloof voor u prioritair is. U bent daar uiteraard niet verantwoordelijk voor, ook niet voor eerdere beslissingen van de NMBS. U hebt kort gesproken over de assistentie voor personen met een beperkte mobiliteit. Er is nog veel werk aan de winkel.

U zegt ons dat er al personeelsleden zijn die assistentie verlenen bij het gebruik van de automaten. U zegt dat weinigen dat systeem kennen, *quod erat demonstrandum*. We moeten er dan ook voor zorgen dat het systeem meer bekendheid geniet en doeltreffender wordt.

22.07 Éric Thiébaud (PS): Ik zal uw antwoord doorgeven aan het gemeentebestuur van Saint-Ghislain. Het is een goed idee om de diensten van bpost te koppelen aan die van de NMBS, maar het lijkt praktischer om een postkantoor te openen in het station. Het is niet logisch om de reizigers naar een postkantoor te laten gaan. Voor de toekomstige ontwikkeling van de kleine en middelgrote stations biedt overleg met de lokale autoriteiten de mogelijkheid om voorstellen voor het gebruik van de stationsruimten te doen. Een stationsgebouw dat niet meer gebruikt wordt, raakt in verval en dat is niet goed voor het imago van het spoor.

22.08 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse, même si je suis un peu déçue. Vous avez principalement fait référence aux mesures d'accompagnement que vous aviez déjà annoncées dans le cadre du débat relatif à cette mesure aboutissant à la fermeture de 44 guichets de gare.

Vous avez rappelé les mesures qui sont positives – maintien des salles d'attente chauffées ou organisation de séances d'information à destination des personnes qui ne sont pas habituées aux automates –, mais desquelles il résulte un contraste entre vos objectifs louables (lutter contre la fracture numérique, assister et mieux soutenir les personnes à mobilité réduite) et les mesures qui s'observent sur le terrain, en l'occurrence ce projet pilote avec bpost à Saint-Ghislain.

Vous affirmez que ce projet est réservé aux publics pour lesquels il est particulièrement difficile de se déplacer. Or, si vous vous rendiez sur place, vous vous rendriez compte que ce bureau de poste se trouve à plus de 400 mètres de la gare. Ce n'est pas rien lorsque l'on est une personne à mobilité réduite, sans compter le risque pour les autres personnes de rater leur train parce qu'elles ont dû parcourir le trajet aller-retour jusqu'à ce bureau.

J'en attendais plus de ce projet pilote. Quelle serait sa durée? Quand serait-il évalué? Pourrait-on imaginer qu'à terme, ce projet pilote pourrait être généralisé aux gares où on observe une très courte distance entre la gare et un bureau de poste?

Tout cela pour vous dire, monsieur le ministre, que votre réponse n'apaise pas mes craintes de voir en particulier cette gare de Saint-Ghislain se vider alors même qu'elle vient d'être rénovée, avec toutes les conséquences que cela peut entraîner en matière de sécurité et de sentiment d'insécurité. À l'instar de mon collègue, je vous invite à poursuivre votre concertation avec les communes. C'est d'ailleurs ce que vous aviez promis lors de notre débat sur la fermeture des guichets de gare.

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

Aujourd'hui, il reste 91 gares avec guichets. Il ne s'agit pas d'une évolution de ces derniers mois. Cela évolue depuis une dizaine d'années. Même si la décision de l'année dernière a été largement commentée, il y a bien une lame de fond au niveau de la SNCB. Les contrats de gestion doivent permettre une inflexion par rapport à cette question de l'accueil dans les gares. Je vous remercie d'avoir précisé le sujet.

Il y a 680 bureaux de poste sur le territoire. C'est dans le contrat de gestion de bpost. Dans ce cadre, bpost cherche à diversifier ses activités pour faire de l'inclusion numérique, de l'accompagnement numérique des habitants. Cela peut être relatif aux billets de train de la SNCB mais cela peut concerner aussi les services bancaires.

Comment faire évoluer ces bureaux bpost pour venir en aide aux citoyens en situation de vulnérabilité numérique. Ce sont des enjeux croisés qui peuvent se rejoindre. Dans ce cadre, le projet pilote me semble intéressant, mais surtout intéressant à élargir pour proposer justement un accès plus important non seulement aux billets de train

22.08 Sophie Rohonyi (DéFI): U verwijst naar de begeleidingsmaatregelen die aangekondigd werden tijdens de bekendmaking van de loketsluiting in 44 stations. Sommige zijn positief, maar er is een tegenstelling tussen uw doelstellingen om de digitale kloof aan te pakken en assistentie te bieden aan personen met beperkte mobiliteit en het proefproject dat in Saint-Ghislain loopt. U zegt dat het project gericht is op doelgroepen die zich moeilijk kunnen verplaatsen, terwijl het postkantoor op meer dan 400 meter van het station ligt!

Ik had meer verwacht van dat proefproject. Wat is de looptijd ervan? Wanneer zal het geëvalueerd worden? Zal het uitgebreid worden naar alle stations met een postkantoor in de buurt?

Uw antwoord neemt mijn vrees niet weg dat het station Saint-Ghislain leegloopt terwijl het net gerenoveerd werd. Ik nodig u uit om uw overleg met de gemeenten voort te zetten.

22.09 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Er blijven nog 91 stations met loketten over. Men heeft dat aantal de jongste tien jaar zien afnemen. De beheerscontracten moeten een koersverandering op het vlak van het onthaal in de stations mogelijk maken.

Ons land telt 680 postkantoren. Dat staat in het beheerscontract met bpost, dat zijn activiteiten tracht te diversifiëren.

Men kan die postkantoren van bpost laten evolueren om te hulp te komen aan digitaal kwetsbare burgers. Die kruisende belangen kunnen samenvallen. Men zou bij het proefproject nog andere diensten kunnen aanbieden, overal in België.

mais également à d'autres services, et ce, partout sur le territoire en Belgique. En ce sens, je vous invite à poursuivre cette collaboration et je suivrai attentivement les résultats de ce projet pilote avec bpost.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 55023226 de Mme Jadin est transformée en question écrite.

23 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De elektrificatie van de spoorlijn Eeklo-Ronse" (55023477C)

23 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'électrification de la ligne ferroviaire Eeklo-Renaix" (55023477C)

23.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de lijn Eeklo-Ronse is de drukste diesellijn en de meest vervuulende spoorlijn van het land op het vlak van het reizigersvervoer. De spoorlijn loopt van Eeklo naar Ronse en moet zo snel mogelijk worden geëlektrificeerd, wat ook blijkt uit eerdere studies, willen wij ons klimaatbeleid ondersteunen en ernstig nemen. Elektrische treinen hebben het voordeel dat zij milieuvriendelijker zijn, stiller voor de buurtbewoners en comfortverhogend voor de reizigers.

De MW41-stellen, die vandaag de lijn bedienen, stoten ook te veel uit volgens de huidige Europese normen. Zij mogen wel nog blijven rijden van Europa, maar moeten met spoed worden vervangen. Een grote revisie van de motoren zou niet meer worden toegelaten volgens de Europese regels. Met andere woorden, bij een ernstige panne van de locomotieven moeten ofwel nieuwe diesellocomotieven worden besteld ofwel moet worden overgegaan tot elektrificatie.

Hoe oud zijn de MW41-dieseltreinen die het traject Eeklo-Ronse bedienen? Hoeveel dergelijke locomotieven heeft de NMBS nog in dienst?

Hoe zal de NMBS reageren, wanneer er een ernstige panne of een ongeluk gebeurt? Zal zij nieuwe dieseltreinen bestellen of overkopen of zal zij meteen overgaan tot elektrificatie?

Zijn er concrete plannen om de lijn te elektrificeren? Indien ja, wanneer zouden de werken plaatsvinden? Is daarvoor al het nodige budget uitgetrokken?

Vorbij zomer werden werken uitgevoerd in de tunnel van Louise-Marie tussen Ronse en Oudenaarde. Daarbij is geen rekening gehouden met een toekomstige elektrificatie. Waarom is dat niet gebeurd? Was het een probleem van budget? Bestaat er een scenario waarin het traject zou worden geëlektrificeerd van Eeklo tot Oudenaarde maar niet tussen Oudenaarde en Ronse, gezien de tunnelwerken van vorige zomer?

Het spoor tussen Ronse en Oudenaarde is een enkel spoor. Een dubbelspoor is dus nodig om het treinverkeer te verhogen tussen beide steden. Zijn er plannen ter zake?

23.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Vindevoghel, ik heb de betreffende beroemde tunnel bezocht en daar is geen plaats voor twee sporen.

23.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La ligne Eeklo-Renaix est la ligne diesel la plus fréquentée et la ligne ferroviaire la plus polluante du pays. Si nous prenons au sérieux notre politique climatique, nous devons l'électrifier dans les plus brefs délais. Les automotrices MW41 qui empruntent aujourd'hui cette ligne ont en outre des émissions trop élevées selon les normes européennes en vigueur. Elles peuvent continuer à circuler, mais elles doivent être remplacées d'urgence.

Quel âge ont ces automotrices diesel MW41? Combien d'entre elles la SNCB met-elle encore en service? En cas de panne grave ou d'accident, commandera-t-elle ou rachètera-t-elle de nouvelles automotrices diesel ou optera-t-elle directement pour l'électrification? Des plans ont-ils été échafaudés et des budgets ont-ils été confectionnés dans le but d'électrifier cette ligne?

Au cours des récents travaux effectués dans le tunnel Louise-Marie, il n'a pas été tenu compte d'une future électrification. Pourquoi cela n'a-t-il pas été le cas? Y a-t-il un scénario prévoyant l'électrification du parcours entre Eeklo et Audenaarde, mais pas entre Audenaarde et Renaix? Existe-t-il des projets de double voie entre Renaix et Audenaarde?

23.02 Georges Gilkinet, ministre: Il reste du travail à effectuer en matière d'électrification, mais la

Er is inderdaad nog werk op het vlak van elektrificatie. Toch beklemtoon ik nogmaals dat het Belgische netwerk koploper is en reeds voor 90% is geëlektrificeerd. Zoals ik al zei in mijn antwoord op de mondelinge vragen in de commissievergadering van 13 juli 2021, heeft de NMBS 94 dubbele motorwagens van het type dieseltrein MW41 die tussen 2000 en 2002 door Alstom werden gebouwd. Ze zijn niet zo oud en zijn de enige dieselmotorstellen die nog in dienst zijn. Ze worden momenteel gebruikt in Charleroi, Hasselt, Hamont en rond Gent op de lijn Eeklo-Ronse.

Een algemene midliferevisie is aan de gang in de centrale werkplaats van Salzinnes in de provincie Namen. Sinds 2015 ondergingen 42 motorwagens een algemene revisie. De NMBS plant op het ogenblik geen specifieke nieuwe investeringen in die tractie. Ik verwijs hierbij ook naar de studie van de FOD Mobiliteit over de alternatieven voor het passagiersvervoer op de niet-geëlektrificeerde lijnen in ons land. Zowel de NMBS als Infrabel bekijkt de verschillende opties om het resterende aandeel dieseltractie zo snel mogelijk terug te dringen.

Afgelopen zomer werden inderdaad onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd. Ze waren nodig. Het lengteprofiel van de lijn is zodanig aangelegd dat elektrificatie mogelijk is. Er is dus wel degelijk rekening gehouden met een mogelijke elektrificatie, die nog niet op korte termijn is gepland. Dat is echter maar voor één spoor. De tunnel is namelijk niet breed genoeg om een dubbel spoor aan te leggen dat aan de huidige normen voldoet.

Belgique est en tête et a déjà électrifié 90 % de son réseau. La SNCB possède 94 automotrices doubles de ce type construites par Alstom entre 2000 et 2002. Ce sont les seules automotrices diesel encore en service. Pour l'instant, elles sont notamment utilisées à Charleroi et sur la ligne Eeklo-Renaix.

De 2015 à aujourd'hui, 42 automotrices ont été soumises à une révision générale. La SNCB et Infrabel étudient les différentes possibilités de diminuer au plus vite la part restante de trains diesel.

Des travaux de maintenance nécessaires ont été effectués l'été dernier. La configuration du profil en long de la ligne permet son électrification, qui n'est toutefois pas encore prévue à brève échéance. Cela ne concerne cependant qu'une seule voie. Le tunnel n'est pas assez large pour construire une double voie répondant aux normes actuelles.

De **voorzitter**: De spoorlijn tussen Mol en Hamont werd geëlektrificeerd; maar er rijden vandaag ook nog altijd dieseltreinen.

23.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Dat is geen goede zaak. Collega's van Groen hebben actiegevoerd voor de elektrificatie. In het licht van de regeringsplannen heb ik al gepleit voor meer budget, willen we de volledige elektrificatie sneller realiseren, wat kan helpen om de klimaatdoelstellingen te halen. Dat er daarvoor geen budget wordt uitgetrokken en dergelijke projecten dus alweer op de lange baan worden geschoven, is een jammerlijke zaak.

23.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Groen s'est mobilisé pour cette électrification. Je regrette qu'aucun budget ne soit prévu pour une électrification accélérée, dès lors que l'électrification s'inscrit dans les objectifs climatiques.

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

24 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Europees actieplan voor het internationale treinverkeer" (55023493C)

24 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan d'action européen pour le trafic ferroviaire international" (55023493C)

24.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, de Europese Commissie stelde op 14 december haar nieuwe actieplan voor dat een echte boost voor het internationale treinverkeer zou moeten betekenen. Heel wat drempels voor internationale treinen zijn al langer gekend. Volgens deze aankondiging kunnen we van het Europese niveau heel wat wetgevende initiatieven verwachten om die aan te pakken. Het gaat dan bijvoorbeeld om de ingewikkelde

24.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): La Commission européenne a présenté un plan d'action visant à promouvoir le trafic ferroviaire international.

Que pense le ministre de ce plan?

ticketverkoop het gebrek aan toegankelijke informatie over dienstverlening en de operationele drempels aan de grenzen van de verschillende lidstaten. Ook zou de Commissie de TEN-T-richtlijn herschikken om meer in de richting van hogesnelheidslijnen en intermodaliteit te werken en neemt de Europese Investeringsbank het initiatief om te investeren in spoorinfrastructuur. Bovendien belicht de Commissie de mogelijkheid om openbaredienstverplichtingen (PSO's) in te stellen, iets waar ze vroeger weleens sceptischer in was.

Dat lijkt allemaal heel beloftevol. Ik ben dan ook erg benieuwd naar wat de impact hiervan op ons beleid in België zou kunnen zijn. Ik heb hierover dan ook enkele vragen. Hoe onthaalt u het nieuwe actieplan van de Europese Commissie? Zal België in de onderhandelingen over deze wetgeving volop de kaart trekken van de belangen van de reizigers en er dus mee op aansturen dat vervoerders meer transparantie en flexibiliteit aan de dag leggen? Welke projecten zouden in aanmerking kunnen komen voor investeringen van de Europese Investeringsbank? Wat zou de impact van de herschikking van de TEN-T-richtlijn op projecten in ons land kunnen zijn? Hoe staat u tegenover het instellen van een PSO voor internationaal treinverkeer? Voor welke treinverbindingen zou dit nodig kunnen zijn?

24.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Buyst, het zal u niet verbazen dat ik het Europees actieplan met enthousiasme heb onthaald. Het actieplan sluit mooi aan bij de ambitie van mij en van de regering op het gebied van internationaal nachttreinvervoer. Ik ben blij dat wij zo de krachten kunnen bundelen in het belang van de treinreiziger. Dat toont de inzet van de Commissie aan om die ambitieuze doelstellingen te verwezenlijken en bovendien komt het met een concreet stappenplan dat acties voorziet die voornamelijk in de eerstvolgende twee jaar zullen worden ondernomen.

Aangaande de belangen van de reiziger kunnen wij stellen dat deze uitgebreid aan bod komen in het actieplan van de Commissie. Ik denk bijvoorbeeld aan betere dienstregelingen en het vereenvoudigen van de aankoop van een digitaal internationaal ticket.

Ik ben het volledig met u eens dat flexibiliteit en transparantie centraal moeten staan in het aanbod. De initiatieven die het actieplan omvat zullen wij vanzelfsprekend zo goed mogelijk ondersteunen.

Het is essentieel dat de reiziger een centrale plaats krijgt, want het succes van de modal shift naar het spoor hangt van de reizigers af. België moet zich daarbij zo proactief mogelijk opstellen, onder meer ook voor de belangen van de reiziger.

Aangaande de projecten die in aanmerking kunnen komen voor de Europese Investeringsbank, denken wij in eerste instantie aan de aankoop van nieuwe M7-rijtuigen door de NMBS. Dat lopende project kan als model voor de toekomst dienen.

Over de TEN-T-verordening, gepubliceerd op 14 december, kunnen wij in dit stadium slechts communiceren dat wij gestart zijn met de beoordeling ervan. Het is dus te vroeg om daarop nu al verder antwoord te kunnen geven.

Betreffende het uitschrijven van een PSO, een *public service obligation*, voor internationaal treinverkeer, is het belangrijk om

La Belgique va-t-elle défendre les intérêts des voyageurs dans le cadre des négociations? Quels projets peuvent prétendre à un investissement de la Banque européenne d'investissement? Quelle serait l'incidence d'une refonte de la directive sur le RTE-T sur les projets dans notre pays? Quelle est la position du ministre quant à l'instauration d'une obligation de service public pour le trafic ferroviaire international?

24.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Le plan d'action européen correspond aux ambitions du gouvernement. Le plan prévoit des mesures concrètes pour les deux prochaines années. Les intérêts des voyageurs y sont largement évoqués, d'autant que le succès du transfert modal dépend d'eux. Les horaires seront améliorés et l'achat d'un billet international numérique sera simplifié. J'estime que la flexibilité et la transparence de l'offre doivent constituer une priorité.

L'acquisition du nouveau matériel M7 par la SNCB est un projet qui pourra bénéficier d'un financement de la Banque européenne d'investissement. Il est encore trop tôt pour m'exprimer sur le règlement sur le RTE-T étant donné que l'évaluation de cette législation vient à peine d'être lancée.

Toute obligation de service public doit être conforme à la législation européenne. La pertinence des règles existantes sera examinée au niveau européen. Pour moi, le résultat est important: une meilleure offre de trains de nuit internationaux en Europe. 2 millions d'euros ont été prévus

rekening te houden met de huidige Europese wetgeving om een PSO-verbinding tot stand te kunnen brengen.

Er zal op Europees niveau worden nagedacht over de relevantie van de bestaande regels. Voor mij telt het resultaat, namelijk een robuuster aanbod van internationale nachttreinen in Europa. Met dit actieplan krijgt het een extra boost, net als met de twee miljoen in de begroting om internationale verbindingen te steunen, vooral nachttreinen.

24.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, de trein moet inderdaad de meest logische keuze worden voor reizen binnen Europa. Europa ziet dat in, dat bewijst ook deze goedkeuring. Europa zal daartoe ook heel wat wetgeving bekijken. U zei het reeds, dat stappenplan is nodig want wij missen momenteel nog erg veel kansen in de manier waarop wij ons treinverkeer vorm kunnen geven.

Ik ben ook blij dat u inziet dat de krachten bundelen de beste manier is om inderdaad tot mooie resultaten te komen. Ook de proactiviteit die u aanhaalde onderschrijft onze fractie ten volle. Zo kan Brussel dé Europese hub voor internationaal treinverkeer worden.

Ik heb nog een suggestie. Treinmaatschappijen moeten veel meer reizigergericht gaan denken en drempels durven af te bouwen, zodat het eenvoudiger is om tickets te boeken van hier tot in de laars van Italië of tot in het noorden van Zweden. Ik ben ervan overtuigd dat het potentieel van het internationale treinverkeer dan alleen maar zal toenemen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

25 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken in het station Oudenaarde" (55023499C)

25 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux dans la gare d'Audenarde" (55023499C)

25.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *Geachte, Onlangs ondervroeg ik u reeds over de werken in het station Oudenaarde, in het bijzonder over de roltrappen. Sinds juli 2021 zijn alle drie de roltrappen buiten gebruik genomen. Ze moesten vervangen worden. U gaf eerder mee dat deze alle drie eind november terug in werking zouden treden. Vandaag werken deze nog steeds niet, tot ongenoegen van de reizigers. Vele pendelaars missen hun aansluiting door de kapotte roltrappen met alle gevolgen van dien.*

Onze vragen:

** De deadline is reeds overschreden. Wanneer zullen de roltrappen terug in dienst worden genomen?*

** Hoe komt het dat de deadline van eind november is overschreden? Is dat door een gebrek aan mensen en/of middelen?*

25.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Vindevoghel, de NMBS laat mij weten dat de drie roltrappen voor perrons 1, 2-3 en 4-5 eind vorig jaar werden geïnstalleerd. Bij de herkeuring zijn de tijdelijke leuningen goedgekeurd, maar er is nog

dans le budget en vue de soutenir les liaisons ferroviaires internationales.

24.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le train doit devenir le choix le plus logique pour voyager en Europe. Je me félicite de constater que le ministre a compris que c'est en unissant ses forces qu'on a le plus de chances d'obtenir des résultats. Bruxelles peut devenir le centre européen du trafic ferroviaire international. Les compagnies de train doivent penser davantage en termes de voyageurs et réduire les obstacles à la réservation de billets.

25.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *Depuis juillet 2021, les trois escaliers mécaniques de la gare d'Audenarde sont hors service en raison de leur remplacement. Ils devaient être de nouveau opérationnels fin novembre, mais cela n'est toujours pas le cas. Quand refunctionaliseront-ils et quelle est la raison de ce retard?*

25.02 Georges Gilkinet, ministre: Les trois escalators desservant les quais 1, 2-3 et 4-5 ont été installés fin 2021. Lors du nouveau

een klein probleem vastgesteld dat de firma Schindler moet oplossen. Dat zal eerstdaags gebeuren, waarna de roltrappen in dienst kunnen worden gesteld.

contrôle, des rampes temporaires ont été approuvées, mais la société Schindler doit encore régler un petit problème, ce qui aura lieu dans les prochains jours, après quoi les escalators pourront être mis en service.

25.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, dat is pas goed nieuws. Het was eigenlijk al voorzien voor drie maanden geleden, dus ik hoop dat de roltrappen snel in gebruik kunnen worden genomen. Dat is immers een noodzaak voor de treinreizigers.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55023524C van de heer Rigot wordt uitgesteld.

26 Question de Eric Thiébaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réouverture de la ligne ferroviaire de fret Mons-Valenciennes" (55023525C)

26 Vraag van Eric Thiébaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De heringebruikneming van de spoorweglijn voor goederenvervoer Bergen-Valenciennes" (55023525C)

26.01 Éric Thiébaut (PS): *Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai appris avec enthousiasme la signature d'une déclaration d'intention entre vous et le ministre délégué des Transports français pour la réouverture de la ligne ferroviaire Mons-Valenciennes.*

Il s'agit d'un pas avant, que j'espère décisif dans ce dossier, après tant d'années d'hésitations observées de part et d'autre de la frontière.

Aujourd'hui, la balle est clairement dans le camp de l'État français. Le sous-préfet de Valenciennes a repris le dossier en main, avec la volonté affichée, me répondez-vous lors de ma dernière question parlementaire, de rechercher des budgets.

Face aux attentes suscitées par l'accord signé avec votre homologue français, monsieur le ministre, je souhaite vous poser les questions suivantes.

Pourriez-vous me détailler en quoi consiste concrètement la déclaration d'intention signée avec le ministre français délégué aux Transports?

Quels sont les engagements concrets et les suites que cela implique pour la Belgique et la France?

Au-delà des études évaluant le potentiel économique et la faisabilité technique de la réouverture de cette ligne ferroviaire, pourriez-vous me donner des éléments rassurants quant à la concrétisation de ce projet transfrontalier?

26.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Thiébaut, le 9 décembre 2021, la France et la Belgique ont en effet signé une déclaration d'intention sur la réouverture de la ligne ferroviaire de fret Mons-Valenciennes. Je suis sûr que cela vous réjouit autant que moi. Cette signature fait suite à ma rencontre, en mai dernier, avec mon

26.01 Éric Thiébaut (PS): *Ik ben verheugd over de intentieverklaring met betrekking tot de heropening van de spoorlijn Bergen-Valenciennes die de Franse minister van Transport en uzelf ondertekend hebben. Nu is Frankrijk aan zet. De onderprefect van Valenciennes heeft het dossier opnieuw ter hand genomen en zal zijn best doen om een budget te vinden.*

Wat houdt de intentieverklaring die u met de Franse minister van Transport ondertekend hebt precies in? Welke concrete verbintenissen worden er aangegaan en wat zijn de implicaties ervan voor België en Frankrijk?

Zijn er naast de studies om het economische potentieel en de technische haalbaarheid van de heropening van de lijn te evalueren nog andere elementen waaruit blijkt dat het project zal worden uitgevoerd?

26.02 Minister Georges Gilkinet: In mei jongstleden hebben mijn Franse ambtgenoot en ikzelf een dialoog hervat die volledig in het slop was geraakt. Het is de

homologue français Jean-Baptiste Djebbari. Pendant cette rencontre, le ministre Djebbari et moi-même avons confirmé notre volonté commune dans ce dossier, ce qui a permis de relancer un dialogue qui était au point mort et a permis à nos services de se parler. Il est nécessaire d'avancer dans ce dossier afin de doubler d'ici 2030 le volume de marchandises transportées par rail. Cet objectif s'inscrit plus largement dans la politique climatique ambitieuse de notre gouvernement fédéral.

Par cette lettre d'intention, nous demandons à Infrabel et SNCF Réseau d'étudier la faisabilité technique de la réouverture de la section transfrontalière de la ligne, chacun sur son territoire respectif. Comme vous le savez, il ne manque que 750 mètres de rail du côté belge et environ 2 km côté français. Concrètement, ces études de faisabilité technique ont pour but d'identifier les travaux à effectuer pour remettre le tronçon en service, d'établir le budget nécessaire pour les réaliser et de fixer le planning de ceux-ci. Les études de capacité sur les possibilités d'absorption du trafic des deux réseaux doivent également être menées. Le suivi de ces études et du bon avancement du projet sera assuré par une instance de pilotage associant l'ensemble des acteurs locaux concernés. Ces différentes étapes débiteront très prochainement et nous permettront d'avoir la vue la plus précise possible des moyens à dégager pour remettre en service le point frontière de Quiévrain.

Pour ce qui est du budget, côté belge, des moyens sont déjà prévus dans les budgets d'investissement d'Infrabel et doivent simplement être actualisés. Côté français, comme vous le mentionnez, à la suite de ma rencontre avec le ministre français, les forces vives s'activent afin de dégager les moyens nécessaires.

Sur la réouverture de cette ligne Mons-Valenciennes comme sur d'autres dossiers, vous pouvez compter sur ma volonté et ma détermination. Je me réjouis des bons contacts avec les collègues français dans ce dossier. Il nous faut maintenant avancer concrètement.

26.03 Éric Thiébaud (PS): Merci beaucoup, monsieur le ministre. Vous savez qu'il s'agit d'un dossier qui me tient à cœur. Depuis que je suis parlementaire, autrement dit depuis 2007, je travaille à la réouverture de cette ligne, et mes prédécesseurs de la région le faisaient déjà avant moi. Il s'agit donc d'un dossier qui date et que j'aimerais voir enfin se concrétiser, et ce n'est pas vous, en tant que ministre écologiste, que je dois convaincre de l'utilité du transport de fret par le rail.

Ceci étant, je pense que de nombreuses études ont déjà été réalisées et que, du côté d'Infrabel, on est prêt. Vous avez même dit que les budgets étaient prévus. Je pense que c'est plutôt du côté français qu'il faut encore trouver les moyens et qu'il y a eu davantage de réticence, mais du côté belge, je pense que nous sommes déjà prêts et qu'il ne faudrait plus beaucoup d'études pour pouvoir concrétiser la partie belge de ce dossier.

En tout cas, je me réjouis de votre volontarisme dans cette affaire, et je compte vraiment sur vous pour maintenir la pression jusqu'à sa

bedoeling om het volume van het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen. Dat kadert in ons ambitieus klimaatbeleid. Op 9 december 2021 hebben Frankrijk en België een intentieverklaring ondertekend voor de heropening van de goederenvervoerlijn Bergen-Valenciennes.

Infrabel en SNCF Réseau zullen de technische haalbaarheid van de heropening onderzoeken. Er ontbreken 750 meter spoor aan Belgische kant en 2 km aan Franse kant. Zij zullen bepalen welke werken er moeten worden uitgevoerd, welk budget er daarvoor nodig is en zullen de planning opstellen. De studies met betrekking tot de absorptiecapaciteit zullen eveneens moeten worden uitgevoerd. Een stuurgroep zal de follow-up van het project verzekeren. Dit alles zal zeer binnenkort van start gaan.

Aan Belgische kant werd er in de middelen voorzien, maar die moeten worden aangepast. Aan Franse kant trachten de economische actoren middelen los te krijgen.

Zowel wat de heropening van deze lijn betreft als voor andere dossiers kunt op mijn vastberadenheid rekenen.

26.03 Éric Thiébaud (PS): Ik juich uw voluntarisme toe met betrekking tot dat dossier, dat me na aan het hart ligt. De heropening van die lijn blijft aanslepen. Ik moet u niet overtuigen van het nut van het goederenvervoer per spoor. Er werden al tal van studies uitgevoerd en Infrabel is klaar. Ik denk dat het de Franse overheid is die zich terughoudend opstelt en te weinig middelen heeft. Ik reken op u om druk te blijven uitoefenen totdat het project handen en voeten krijgt.

concrétisation.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

27 Question de Eric Thiébaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de la gare de Quiévrain." (55023528C)

27 Vraag van Eric Thiébaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van het station Quiévrain" (55023528C)

27.01 **Éric Thiébaut** (PS): *Monsieur le ministre, les autorités communales de Quiévrain sont toujours dans l'attente d'un projet de réaffectation pour leur gare. Celle est fermée depuis de longues années, avec un bâtiment dans un triste état, régulièrement vandalisé et criblée de tags.*

Lorsque de ma dernière question parlementaire en 2020, votre prédécesseur, Monsieur Bellot, m'indiquait que la SNCB procéderait à une mise en vente du site, avec deux lots: un pour les bâtiments et un pour les terrains adjacents susceptibles d'accueillir des logements.

Pourriez-vous me dire, Monsieur le Ministre, où en est la procédure aujourd'hui? Un acquéreur s'est-il manifesté? Si oui, avec quel projet?

Dans la négative, des contacts entre la SNCB et les autorités communales de Quiévrain ont-ils lieu en vue d'étudier un projet de réaffectation de la gare?

Merci pour votre réponse.

27.01 **Éric Thiébaut** (PS): *Het gemeentebestuur van Quiévrain wacht op de herbestemming van het station, dat al geruime tijd gesloten is. Het gebouw, dat in een lamentabele staat verkeert, valt regelmatig ten prooi aan vandalisme en graffiti. In 2020 liet uw voorganger weten dat de NMBS de site in twee kavels te koop zou aanbieden: één voor de gebouwen en één voor de aangrenzende terreinen, die voor huisvesting kunnen dienen.*

Hoe staat het met de procedure? Heeft er zich een koper gemeld? Met welk project? Zo niet, zijn er gesprekken aan de gang om een herbestemmingsproject te bekijken?

27.02 **Georges Gilkinet**, ministre: *Monsieur Thiébaut, la SNCB m'informe que la préparation du dossier de vente pour le site de la gare de Quiévrain est maintenant dans sa phase finale. Conformément au principe de transparence et d'égalité, la SNCB va procéder à un appel d'offres. La mise en vente se fera dans le respect de ces principes, bien entendu. La SNCB prévoit de publier cette année l'appel d'offres pour la valorisation du bâtiment de gare et des terrains adjacents.*

27.02 **Minister Georges Gilkinet**: *De voorbereiding van het dossier voor de verkoop van het station Quiévrain zit in de eindfase. Bij de verkoop zullen de transparantie en het gelijkheidsbeginsel in acht worden genomen. De NMBS zou de offerte-aanvraag voor het te gelde maken van het station dit jaar moeten publiceren.*

27.03 **Éric Thiébaut** (PS): *Monsieur le ministre, merci beaucoup, c'est une bonne nouvelle, mais vos prédécesseurs m'avaient déjà tenu le même discours. Je suis donc un peu inquiet, parce que cela fait maintenant pratiquement 30 ans que cette gare est totalement à l'abandon. Je sais, ce n'est pas votre faute. Le bâtiment se dégrade de plus en plus. Les anciennes fenêtres sont murées par des blocs de béton. Il y a des graffitis. Cela devient vraiment infect pour les navetteurs et cela n'engage pas à prendre le train. Il serait grand temps qu'on finalise enfin un des nombreux projets qui ont été lancés pour rendre une vie à ce bâtiment qui a un certain caractère. Je vous avoue que c'est vraiment beaucoup trop long. À mon sens, il n'est pas acceptable que cela dure comme cela des années, voire des décennies pour concrétiser un projet de rénovation d'un bâtiment tel que celui-là. Mais je vous remercie d'être attentif au suivi.*

27.03 **Éric Thiébaut** (PS): *Uw voorgangers hebben mij hetzelfde gezegd. Dat station ligt er nu al 30 jaar verlaten bij. Het gebouw wordt bouwvallig. Het is onaanvaardbaar dat dit al decennia aansleept.*

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

28 Question de Eric Thiébaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement du chantier de la gare de Mons" (55023527C)

28 Vraag van Eric Thiébaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken met betrekking tot de werken aan het station Bergen" (55023527C)

28.01 **Éric Thiébaut** (PS): *Monsieur le ministre, après de multiples péripéties, le chantier de construction de la nouvelle gare de Mons semble évoluer dans le bon sens. Les avancées des travaux sont désormais visibles. Tous les observateurs locaux, que ce soit les navetteurs, les riverains et les autorités communales, sont impatients de voir la mise en service de la nouvelle gare.*

Les attentes sont d'autant plus grandes que des aménagements sont prévus aux alentours du site, précisément à la place Léopold ainsi qu'à la place des Congrès, et que leurs financements sont tributaires de fonds européens.

Il est dès lors important que les délais annoncés pour la fin des travaux, à savoir 2023 soient respectés. Mes questions sont donc les suivantes Monsieur le Ministre:

- Pourriez-vous me donner des informations relatives aux futures étapes du chantier de la gare de Mons?

- Pourriez-vous me rassurer quant au respect des délais annoncés pour la fin du chantier, à savoir 2023?

28.01 **Éric Thiébaut** (PS): *De werken voor de bouw van het nieuwe treinstation in Bergen gaan eindelijk de goede kant op: er is vooruitgang zichtbaar. De verwachtingen zijn hooggespannen en ook de stationsomgeving zal aangepakt worden; voor de financiering daarvan is men aangewezen op Europese middelen. Het is absoluut noodzakelijk dat de termijn voor het voltooien van de werken – 2023 – in acht genomen wordt.*

Wat zijn de volgende fases van de werken voor de bouw van het treinstation in Bergen? Zal de termijn nageleefd worden?

28.02 **Georges Gilkinet**, ministre: *Monsieur le président, monsieur Thiébaut, la SNCB m'informe que les travaux en gare de Mons se poursuivent et que la structure métallique est à présent montée. La mise en peinture et quelques finitions se poursuivront encore durant le premier trimestre 2022. La fermeture de l'enveloppe comprenant la couverture et les éléments de façade est en cours d'achèvement. Seules les couvertures des auvents situés aux extrémités nord et sud de la gare se poursuivront jusqu'en juin 2022. Les travaux d'aménagement intérieur commenceront début 2022 et devraient s'achever en juin 2023.*

En ce qui concerne les quais, le gros œuvre et le montage des charpentes métalliques sont terminés. Le second stade de réalisation regroupant les travaux de couverture, de pavage et de renouvellement des équipements des quais a débuté en décembre 2021 par le quai n° 1. Ces travaux sont réalisés sous couvert de mise hors service de voies de longue durée. Le principe général du planning pour cette phase consiste à finaliser l'ensemble des travaux d'un quai avant d'entamer l'aménagement du quai suivant. Ces travaux s'étaleront sur toute l'année 2022.

Le montage des ascenseurs et des escalators a débuté en septembre 2021 par la pose des charpentes métalliques fixes des ascenseurs et se poursuivra simultanément aux travaux de parachèvement des quais par la pose des vitrages et des cabines d'ascenseurs. Les escaliers mécaniques seront acheminés et posés à partir de mars 2022.

28.02 **Minister Georges Gilkinet**: *De metalen structuur van het station staat er. De afwerking wordt voortgezet in het eerste kwartaal van 2022. De afdichting van de mantel is bijna klaar. De overkappingen aan de noord- en de zuidkant van het station zullen in juni 2022 klaar zijn. De binneninrichting zou in juni 2023 afgewerkt moeten zijn.*

De ruwbouw en de opbouw van de draagconstructie van de perrons zijn voltooid. Met de bekleding, de bestrating en de uitrusting werd in december 2021 een begin gemaakt, en daarvoor moeten de sporen geruime tijd buiten gebruik gesteld worden. Een perron wordt volledig afgewerkt voordat er aan de afwerking van het volgende perron begonnen wordt. Die werken worden gespreid over 2022.

De plaatsing van de liften en roltrappen is in september 2021

Au niveau des parkings, le gros œuvre est terminé. Les équipements techniques comprenant l'éclairage, la ventilation, le contrôle d'accès et la sécurisation incendie et intrusion sont en cours de pose. Les travaux de parachèvement relatifs aux chapes, marquages, menuiseries et finitions ont débuté en septembre 2021. Les travaux de construction de la voirie d'accès au parking Nord du côté des Grands Prés sont en phase d'achèvement. L'objectif est de pouvoir mettre ce parking en service dès la fin du premier trimestre 2022. Le parking Sud ne pourra, quant à lui, être mis en service qu'à la fin du projet, à savoir à la fin de 2023, étant donné que la réalisation de l'un de ses accès nécessite le démontage des installations d'accueil provisoires.

En ce qui concerne l'aménagement des abords, la première tranche du marché conjoint avec la ville de Mons relative à l'aménagement de la place des Congrès a été attribuée en juin 2021.

Les travaux sont en cours et se poursuivront jusqu'en août 2022.

La commande de la deuxième tranche du marché visant l'aménagement de la place Léopold a été approuvée par le collège communal en date du 29 décembre 2021 et sera notifiée dans le courant du mois de janvier 2022 (si cela n'a déjà été fait), en vue d'un début des travaux en mars de cette même année. Selon le planning actuel, les travaux devraient se dérouler jusqu'en juin 2023. La SNCB me confirme que l'objectif général reste la mise en service de la nouvelle gare – l'ancienne continue d'être en service – lors du second semestre 2023. Même si je n'ai pas été à l'origine de ces travaux et investissements, je me ferai néanmoins un plaisir d'en célébrer la fin.

Monsieur Thiébaut, je voudrais terminer en répétant ce que j'ai déjà dit dans le passé. Le gaspillage d'argent public dans des gares pharaoniques, c'est fini! Nous devons gérer correctement les deniers publics. La gare du futur doit être fonctionnelle, multimodale et accessible à toutes et à tous.

Nous allons terminer les travaux de la gare de Mons. Nous ne mettrons pas en chantier de tels projets dans le cadre de cette législature et j'espère que nous ne le ferons pas non plus dans le cadre des suivantes.

28.03 **Éric Thiébaut (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie beaucoup. En passant, si vous pouviez faire un petit geste pour la gare de Quiévrain qui est beaucoup moins pharaonique, ce serait bien aussi! En effet, cela fait trente ans que cela dure.

Je pense que cette fois, on peut être optimiste. Je vous avoue que depuis maintenant une dizaine d'années, chaque fois que j'ai interrogé vos prédécesseurs, les dates successivement annoncées étaient reportées au fur et à mesure de mes questions en commission. La dernière fois, on m'avait dit que ce serait pour 2021,

van start gegaan en wordt voortgezet tijdens de afwerking van de perrons. De roltrappen zullen vanaf maart 2022 geplaatst worden.

De ruwbouw van de parkings is klaar. De technische voorzieningen worden momenteel geïnstalleerd. De afwerking is van start gegaan in september 2021. De toegangsweg naar de parking aan de noordkant wordt afgewerkt en de parking zal tegen april 2022 in gebruik genomen worden. De parking aan de zuidkant zal pas eind 2023 in gebruik genomen worden, omdat de huidige onthaalvoorzieningen gedemonteerd moeten worden.

De eerste schijf van de opdracht voor de inrichting van het place des Congrès werd in juni 2021 gegund.

De werken zullen duren tot in augustus 2022. Het gemeentebestuur heeft de tweede schijf van het contract voor de herinrichting van de place Léopold op 29 december 2021 goedgekeurd. De werken zullen duren van maart 2022 tot juni 2023. De NMBS bevestigt me dat het de bedoeling blijft om het nieuwe station in de tweede helft van 2023 in gebruik te nemen.

We zullen de werken in het station Bergen voltooien, maar het tijdperk van de verspilling van overheidsgeld aan megalomane stations ligt achter ons. Het station van de toekomst moet functioneel, multimodaal en voor iedereen toegankelijk zijn.

28.03 **Éric Thiébaut (PS):** We kunnen eindelijk optimistisch zijn. Ik ondervraag uw voorgangers hierover al tien jaar lang en de datums die werden aangekondigd werden altijd maar opgeschoven. Ik stel vast dat het er nu op lijkt dat er eindelijk schot in de zaak komt.

puis 2022. Vous me dites que ce sera pour 2023. Cette fois, je vous crois. Je suis navetteur. Je prends très régulièrement le train à Mons, plusieurs fois par semaine pour aller au Parlement, et je constate effectivement que les entreprises sont actives et que le chantier a vraiment l'air d'avancer. Une chose est certaine, il faut maintenant terminer ce projet. Malgré tout, ce sera quand même à vous de couper le ruban!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

29 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsacties en de werkomstandigheden bij Brussels Airlines" (55023540C)

29 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le mouvement de grève et les conditions de travail chez Brussels Airlines" (55023540C)

29.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Zoals u zei, mijnheer de voorzitter, is het belangrijk dat wij op het terrein zijn en dat wij weten wat er gebeurt. Dat geldt ook voor Brussels Airlines. Ik was namelijk op 20 december op de actie van het personeel, dat ondertussen al zes maanden onderhandelt met de directie om de arbeidsomstandigheden te verbeteren. Er is echter nog geen enkele vooruitgang.

Ik vind dit een belangrijk dossier. Brussels Airlines heeft immers overheidsgeld gekregen via de FPIM. Dan moet het zich ook aan de afspraken houden, vind ik, en de cao's respecteren. Brussels Airlines heeft bij de herstructurering meer dan 1.000 mensen ontslagen. En wat zien wij nu? Dat er eigenlijk te weinig mensen zijn, dat de arbeidsomstandigheden heel precair zijn, en dat de mensen onvoldoende rusttijden krijgen. Dat zijn allemaal zaken die op dit ogenblik niet goed lopen, en het overleg zit helemaal in het slop.

Mijn vragen aan u, mijnheer de minister, zijn de volgende.

Ten eerste, klopt het dat Brussels Airlines via de wet-leaseovereenkomst personeel van andere luchtvaartmaatschappijen wil inzetten op de eigen vluchten? Indien ja, wat vindt u daarvan? Wat is de positie van de regering ter zake? Ik herinner mij dat wij in de discussie over de financiering gezegd hebben dat er voorwaarden aan verbonden moeten zijn. Het is toch belangrijk dat het eigen personeel zijn job behoudt?

Ten tweede, nu Brussels Airlines opnieuw winst maakt, en de verwachting is dat tegen de zomer alles opnieuw vlot zal verlopen, zult u erop toezien dat de arbeidsomstandigheden nageleefd worden, wat nu niet het geval is?

29.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Vindevoghel, Brussels Airlines is een privéonderneming waarover de Belgische staat geen controle heeft.

Wat de steun van de FPIM aan Brussels Airlines betreft, verwijs ik u naar mijn collega, Vincent Van Peteghem, de minister van Financiën, die bevoegd is voor het opvolgen van de FPIM-steun.

Voorts respecteer ik altijd het sociaal overleg.

29.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le personnel de Brussels Airlines négocie en vain depuis six mois avec la direction afin d'améliorer les conditions de travail. Brussels Airlines a reçu des fonds publics par le biais de la SFPI et doit donc respecter les CCT. Après une restructuration ayant entraîné le licenciement de plus de 1 000 travailleurs, il manque à présent de personnel, ce qui engendre des conditions de travail précaires.

Est-il exact que Brussels Airlines souhaite utiliser du personnel d'autres compagnies aériennes sur ses propres vols dans le cadre du contrat *wet lease*? Qu'en pensent le ministre et le gouvernement? Le ministre veillera-t-il à ce que les conditions de travail soient respectées?

29.02 Georges Gilkinet, ministre: Brussels Airlines est une société privée sur laquelle l'État belge n'a aucun contrôle. Pour le soutien octroyé par la SFPI, je renvoie au ministre des Finances. Par ailleurs, j'agis toujours dans le respect de la concertation sociale. Un *wet lease* porte toujours sur la location d'un avion et de son

In antwoord op uw vragen heeft het DGLV mij meegedeeld dat een wet-leaseovereenkomst de leasing van een vliegtuig en de bemanningsleden is, waarbij deze laatste onlosmakelijk met het vliegtuig verbonden zijn.

Deze praktijken worden gereguleerd door Europese verordeningen en zijn zeer duur voor de luchtvaartmaatschappijen. Alleen een technische en administratieve goedkeuring door het DGLV is vereist. Uit de gegevens van het DGLV blijkt dat Brussels Airlines in het verleden zelden gebruik heeft gemaakt van dit soort verhuur en bovendien slechts zeer occasioneel, voornamelijk in geval van technische problemen of op uitzonderlijk drukke bestemmingen.

équipage. Ces pratiques sont encadrées par des règlements européens et sont très coûteuses pour les compagnies aériennes. Seule une autorisation technique et administrative de la DGTA est requise. Brussels Airlines a rarement eu recours à ce type de location dans le passé. Elle y fait appel surtout en cas de problèmes techniques ou sur des destinations exceptionnellement fréquentées.

29.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, als een bedrijf geld leent van een overheid, dan moet dat bedrijf transparant zijn en ervoor zorgen dat de werkgelegenheid gegarandeerd blijft. U zegt dat het een privébedrijf is, maar we hadden het daarnet nog over het DGLV en het feit dat er sprake is van onderbemanning. Doordat er nu vaak te weinig personeel is, worden de rusttijden zelfs niet gerespecteerd. Dan gaat het over een veiligheidsprobleem. Gisteren kreeg ik telefoon van mensen in het bedrijf, die vertelden dat de werkgever nu zelfs de vakbonden niet meer wil ontmoeten over de prestaties. Dat is toch wel straf. De prestaties zijn cruciaal, zowel voor de arbeidsomstandigheden van het personeel als voor de veiligheid van de passagiers. Ik houd dus mijn hart vast dat er geen zaken gebeuren die risico's voor de veiligheid inhouden. Daar moet u wél bekommerd om zijn. Indirect, doordat er geen overleg is tussen werkgever en werknemers rond de rusttijden, ontstaat er een gevaar voor de veiligheid.

29.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Lorsqu'une entreprise emprunte des fonds auprès d'un pouvoir public, elle doit faire preuve de transparence et garantir l'emploi. En raison du manque fréquent de personnel, les temps de repos ne sont même pas respectés. Il s'agit dans ce cas d'un problème de sécurité.

29.04 Minister Georges Gilkinet: Excuseer, mevrouw Vindevoghel, maar dat was niet uw vraag. Het DGLV doet zijn werk ten aanzien van Brussels Airlines en de veiligheidsproblemen. Ik ben geen aandeelhouder van Brussels Airlines.

29.04 Georges Gilkinet, ministre: Ce n'était pas la question. La DGTA assume ses tâches à l'égard de Brussels Airlines et des problèmes de sécurité. Je ne suis pas actionnaire de Brussels Airlines.

29.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het is wel een consequentie.

29.06 Minister Georges Gilkinet: Die vraag moet u aan mijn collega, de minister van Financiën, stellen.

29.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Morgen dan, in elk geval. Het veiligheidsprobleem is een consequentie van wat ik in mijn vraag stelde.

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

30 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vliegtaks" (55023542C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vliegtaks" (55024071C)

30 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La taxe sur les billets d'avion" (55023542C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La taxe sur les billets d'avion" (55024071C)

30.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, over

30.01 Maria Vindevoghel

vliegtaks hebben wij het al dikwijls gehad. De taks staat ingeschreven in de begroting 2022 voor een bedrag van 30 miljoen euro en vanaf 2023 voor een bedrag van 40 miljoen euro.

Wij vernemen nu dat de vliegtaks tussen 2 en 10 euro zal bedragen. Dat is een platte belasting, zoals ik al heb aangegeven. Het is een asociale maatregel. Er is ook geen alternatief tegenover de taks geplaatst.

Wie vandaag met de trein naar de luchthaven komt, wordt zelfs financieel gestraft. De Diabolotoeslag van 5,7 euro enkele rit zal hoger liggen dan de vliegtaks voor de lange afstand. Dat krijg ik niet meer uitgelegd aan de mensen.

Ik heb drie vragen.

Ten eerste, is de vliegtaks geconcretiseerd? Kunt u de taks even toelichten?

Ten tweede, zal de vliegtaks ook van toepassing zijn op de cargovluchten?

Ten derde, zal de vliegtaks ook van toepassing zijn op de privéjets?

30.02 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, de kwestie is al lichtjes geschetst door mevrouw Vindevoghel. Er zijn over de vliegtaks al heel veel vragen gesteld en interpellaties geweest door mij.

Tot op heden zijn alleen de bedragen van de taks bekend. Over de modaliteiten kon nooit iets inhoudelijks worden verteld.

Wij moeten nu in de pers lezen dat er toch finaal een plan zou zijn. Mijn vragen aan u zijn dan ook de volgende.

Klopt het dat er een plan op tafel ligt? Klopt het ook dat in het plan niet enkel de passagiers voor kortereafstandsvluchten maar ook voor langeafstandsvluchten in het vizier worden genomen?

Kloppen de in de pers vermelde bedragen van 10 euro voor een vlucht van minder dan 500 kilometer, 2 euro voor een vlucht van meer dan 500 kilometer met een eindbestemming binnen de Europese Economische Ruimte en 4 euro voor bestemmingen buiten Europa? Kloppen die bedragen?

Mijnheer de minister, bent u of zijn uw diensten betrokken bij het plan? Wat is de logica achter de prijsstructuur? Zijn er evaluaties of studies gemaakt die tot het plan hebben geleid?

Ik heb nog twee kleine vragen.

Mijnheer de minister, hoe verklaart u de plotse ommezwaai waarbij niet alleen de kortereafstandsvluchten in het vizier worden genomen?

Welke alternatieve vervoerswijzen ziet u om langeafstandsvluchten te vervangen?

30.03 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Vindevoghel, mijnheer Troosters, tijdens het laatste begrotings-

(PVDA-PTB): La taxe sur les billets d'avion que le gouvernement désire instaurer coûtera entre 2 et 10 euros. Le supplément diabololo pour les voyageurs qui se rendent en train à l'aéroport est de 5,7 euros, c'est-à-dire qu'il est plus élevé que la taxe levée sur un vol long courrier.

Quel est le degré de concrétisation de cette taxe sur les billets d'avion? S'appliquera-t-elle également aux vols cargo et aux jets privés?

30.02 Frank Troosters (VB): Selon des informations diffusées dans la presse, il serait question d'instaurer une taxe sur les billets d'avion.

Est-il exact que les vols long courrier seraient également concernés? D'où vient ce revirement? Quelles sont les alternatives à un vol longue distance? Quels montants seront applicables? Les services du ministre sont-ils impliqués dans l'élaboration de ce plan? Quelle est la logique qui sous-tend cette structure tarifaire?

30.03 Georges Gilkinet, ministre: Durant le dernier conclave budgétaire,

conclaaf heeft de federale regering besloten tot een instapbijdrage voor wie het vliegtuig neemt. Zoals soms het geval is bij een begrotingsconclaaf zijn de modaliteiten van deze bijdrage nog niet helemaal vastgesteld en worden zij nog uitgewerkt door de minister van Financiën, die bevoegd is voor fiscaliteit. Ik heb dus geen nieuwe informatie die ik met u kan delen, maar u kunt steeds een vraag richten aan hem.

Het principe van deze instapbijdrage sluit volledig aan bij de ambitie van deze regering om kortereafstandsvluchten te bestrijden. Zij zijn immers een ecologische en economische aberratie. Met deze bijdrage voert België, net als zijn burens, eindelijk een belastingstelsel in dat milieuvriendelijker vervoerswijzen, zoals de trein, moet stimuleren. De luchtvaart geniet immers aanzienlijke belastingvrijstellingen en subsidies die een oneerlijke concurrentie vormen voor andere vervoerswijzen, zoals de trein.

Als minister van Mobiliteit wil ik alternatieven voor vliegen steunen om van het spoor de ruggengraat van de mobiliteit in België en in Europa te maken. Dat is wat ik doe door treinen in ons land opnieuw in te zetten, ook wat de grensoverschrijdende spoorverbindingen betreft, door nachttreinen te steunen en door de Europese regelgeving aan te passen door op Europees niveau te pleiten voor de herziening van de huidige belastingvrijstelling op kerosine.

30.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u hebt niet geantwoord op de vraag of die vliegtaks van toepassing is op de cargo en de privéjets.

30.05 Minister Georges Gilkinet: Ik kan deze vraag niet beantwoorden omdat de werkzaamheden daarover nog bezig zijn.

30.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Wij hebben ondertussen al een schriftelijke vraag aan u gesteld in verband met de privéjets. We zijn toch verwonderd over het hoge aantal vliegbewegingen. U hebt die cijfers aan ons gegeven. In 2019 waren dat 71.000 vliegbewegingen in België, in 2021 is dat natuurlijk gezakt omwille van corona. Dat gaat toch over 1 burgervlucht op 8 het voorbije jaar.

Wij zouden dan ook willen voorstellen dat de vliegtaks niet ingevoerd wordt voor de gewone werknemers, maar voor de mensen met veel geld. Dat zou dan een jettaks zijn die de superrijken laat betalen en niet de gewone werknemers, zolang er geen alternatief is. Het probleem is natuurlijk dat er geen alternatief is op dit moment. Als iemand de trein neemt van Brussel naar de luchthaven, moet hij daar 5 euro boven op betalen. Daarmee worden mensen zelfs niet aangemoedigd om de trein te nemen naar de luchthaven. Op dat vlak zijn er nog heel wat andere zaken te regelen voor we overgaan naar een platte taks voor de gewone mensen.

taire, il a été décidé d'instaurer une taxe d'embarquement pour toute personne prenant l'avion. Les modalités de ce régime doivent être élaborées par le ministre des Finances. Je n'ai pas de nouvelles informations à ce sujet.

Les vols de courte distance constituent une aberration écologique et économique, à laquelle ce gouvernement entend s'attaquer. Cette taxe doit permettre à la Belgique, à l'instar de ses voisins, de promouvoir des modes de transport plus respectueux de l'environnement. L'exonération fiscale et les subventions dont le secteur aérien bénéficie lui donnent un avantage concurrentiel déloyal par rapport au train. En ma qualité de ministre de la Mobilité, je soutiens les liaisons ferroviaires transfrontalières et je plaide au sein de l'Europe pour une réforme de l'exonération fiscale du kérosène.

30.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Je répète ma question: la taxe sur les billets d'avion s'applique-t-elle également aux vols pour le transport de fret et aux vols privés?

30.05 Georges Gilkinet, ministre: Je ne peux répondre à cette question tant que les travaux sur cette taxe sont en cours.

30.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): En 2019, pas moins de 71 000 vols privés ont été enregistrés en Belgique. Nous proposons de ne pas imposer la taxe sur les billets d'avion aux simples travailleurs, mais uniquement aux riches. Au lieu d'introduire un impôt à taux unique pour le simple citoyen, on peut agir sur d'autres aspects, comme sur la redevance diabolique pour effectuer le trajet en train vers l'aéroport.

30.07 Frank Troosters (VB): Mevrouw Vindevoghel, u jaagt zich behoorlijk op voor iets wat niet nodig is. De minister kan daar gewoon niets aan doen. De vragen zullen allemaal gesteld moeten worden aan minister Van Peteghem. In het begin was er over de modaliteiten helemaal niks geweten, terwijl we nu horen dat het nog niet helemaal geweten is. We evolueren van niks naar niet helemaal. Voor de rest is er geen nieuwe info. Voor de rest moeten we naar minister Van Peteghem trekken. Onze minister van Mobiliteit zit erbij en kijkt ernaar.

30.07 Frank Troosters (VB): Nous devrions donc plutôt poser ces questions au ministre Van Peteghem, puisque le ministre de la Mobilité se contente d'observer sans rien dire.

De **voorzitter**: Ook minister Van Peteghem zal niet kunnen antwoorden zolang er geen beslissing is genomen.

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

31 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van Eurogare" (55023577C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De integratie in de NMBS van het dochterbedrijf Eurogare" (55023929C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het einde van Eurogare" (55024114C)

31 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir d'Eurogare" (55023577C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'absorption de la filiale Eurogare" (55023929C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fin d'Eurogare" (55024114C)

31.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): "Monsieur le président, monsieur le ministre, le 17 décembre dernier, le conseil d'administration de la SNCB devait entériner l'absorption de la filiale Eurogare. Il s'agit de l'aboutissement d'un processus d'intégration. Les activités d'Eurogare, notamment le suivi des dossiers de la gare de Namur et de Mons, seront reprises par la SNCB et la direction "Stations".

Sachant que la fin du chantier de la gare de Namur est annoncé pour 2022 et celui de la gare de Mons pour 2023, des questions se posent sur le transfert du personnel d'Eurogare mais aussi de son administrateur-délégué.

Mes questions sont les suivantes:

Eurogare occupait 11,5 ETP en 2020. Seront-ils repris par la SNCB? Quid une fois les chantiers des gares de Mons et Namur achevés?

Quel est l'avenir de l'administrateur-délégué d'Eurogare? Sera-t-il intégré au groupe SNCB? Pour quelles

Le timing des chantiers (Namur, Mons) sera-t-il impacté par cette intégration? Pouvez-vous nous rappeler les perspectives pour ces 2 chantiers?"

31.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Op 17 december 2021 moest de raad van bestuur van de NMBS de integratie van dochteronderneming Eurogare bekrachtigen. De directie Stations zal de dossiers van de stations Namen en Bergen overnemen en verder opvolgen. Naar verluidt zouden de werken aan het station Namen in 2022 afgerond worden, die in Bergen in 2023.

Zal de NMBS de 11,5 vte's overnemen die in 2020 tewerkgesteld waren bij Eurogare? Wat zal er met hen gebeuren zodra de werken afgerond zijn? Zal de afgevaardigd bestuurder van Eurogare een functie krijgen bij de NMBS? Welke opdrachten zal hij daar vervullen, onder welke voorwaarden en voor hoelang? Zal die transfer een impact hebben op het tijdspad van de werken? Wat zijn de vooruitzichten?

31.02 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb vanmiddag toevallig ook het antwoord op mijn

31.02 Frank Troosters (VB): La Société Régionale d'Investisse-

schriftelijke vragen over dit ontwerp ontvangen. De Société Régionale d'Investissement de Wallonië verkocht haar aandelen van Eurogare aan de NMBS. Daarmee zal Eurogare in de NMBS opgaan.

Mijnheer de minister, wat zal gebeuren met het personeel van Eurogare? Welke bedragen waren met de overname van de aandelen gemoeid?

Hoe ziet de toekomst van de heer Bourlard eruit? Blijft hij aan boord? Onder welk statuut? Tegen welke vergoeding? Welke jobinhoud of takenpakket zal hij toegewezen krijgen en tot wanneer? Als hij niet aan boord blijft, op welke manier wordt dan een einde gesteld aan de overeenkomst met de heer Bourlard? Tegen welke einddatum? Wat zijn de financiële implicaties daarvan?

31.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, ik wil kort de context van dit dossier schetsen. Begin jaren 90 heeft de NMBS twee dochterondernemingen opgericht, Eurostation en Eurogare, om de studies voor de TGV-stations Brussel-Zuid en Luik-Guillemins, uit te voeren en de bouw ervan te volgen. In de loop van de tijd is het werkterrein aanzienlijk uitgebreid en zijn ook andere stationsprojecten en gebouwen van de NMBS aan bod gekomen. Vanaf 2014 werden de twee dochterondernemingen echter geconfronteerd met een daling van het aantal geanalyseerde projecten.

Suite à ce développement, il a été décidé d'intégrer Eurostation et Eurogare au sein de la SNCB. L'intégration d'Eurostation a été réalisée en novembre 2018. Sur ma demande expresse, le conseil d'administration de la SNCB du 17 décembre dernier a également avalisé l'intégration d'Eurogare dans les structures de la SNCB. Cette intégration est effective depuis le 1^{er} janvier de cette année.

Comme vous le savez, la bonne gouvernance est une chose essentielle pour moi et s'applique donc également à cette intégration, à laquelle je suis tout à fait attentif.

Pour répondre à vos questions, suite à la fusion, la quasi-totalité du personnel d'Eurogare a été transférée à la SNCB et intégrée dans la direction Gares. Il s'agit de treize collaborateurs.

Betreffende het contract van de heer Bourlard, laat de NMBS mij het volgende weten. De heer Bourlard had een arbeidsovereenkomst met Eurogare en is dan ook, net als de andere personeelsleden van Eurogare, geïntegreerd binnen de NMBS. Dat betekent ook dat het deeltijds arbeidsregime dat de heer Bourlard sinds oktober 2021 had binnen Eurogare, van toepassing blijft na de fusie. Het enig doel is de overdracht van lopende projecten, zowel uit operationeel als uit contractueel oogpunt uit te voeren in een korte periode van zes maanden. De arbeidsovereenkomst van de heer Bourlard voorziet, zoals eerder gezegd, niet in een specifieke vertrekvergoeding.

Monsieur Parent, ce faisant, je me suis assuré que l'intégration d'Eurogare n'aura pas d'impact sur le planning des chantiers de Mons et de Namur. Pour plus de détails sur le planning de finalisation des travaux de la gare de Mons, je pense que j'ai été assez précis il y a

ment de Wallonie (SRIW) a cédé sa part dans Eurogare à la SNCB.

Qu'advient-il du personnel d'Eurogare? Quel était le montant de la reprise? Quel sera le sort de M. Bourlard?

31.03 **Georges Gilkinet**, ministre: Eurostation et Eurogare étaient deux filiales de la SNCB, créées pour effectuer les études relatives aux gares TGV de Bruxelles-Midi et de Liège-Guillemins et pour surveiller leur construction. Au fil du temps, leur champ d'action a été élargi. À partir de 2014, le nombre de projets a toutefois diminué.

Als gevolg daarvan werden Eurostation (in november 2018) en Eurogare in de NMBS geïntegreerd. De raad van bestuur heeft de integratie, die op 1 januari jongstleden effectief is ingegaan, goedgekeurd.

Die integratie maakt deel uit van het goed bestuur, waaraan ik ten zeerste gehecht ben. Ingevolge de fusie werden de 13 medewerkers van Eurogare overgeheveld naar de NMBS en in de directie Stations geïntegreerd.

M. Bourlard avait un contrat de travail avec Eurogare et a donc intégré la SNCB. Son régime de travail à temps partiel, depuis octobre 2021, reste dès lors d'application. Il s'agit uniquement de transférer des projets en cours pour une courte période de six mois.

Ik heb me ervan vergewist dat de integratie van Eurogare geen impact zal hebben op de planning voor de werken in Bergen en

quelques minutes avec M. Thiébaud. S'agissant de la gare de Namur, la SNCB m'informe que l'objectif est de finaliser le projet d'une gare de bus sur le toit de la gare de Namur pour mi-2022. Cela reste d'actualité. Je me réjouis effectivement de cette nouvelle qui améliorera la mobilité namuroise.

Ten slotte, in antwoord op de vraag van de heer Roggeman, de prijs voor de aankoop van de aandelen is bepaald overeenkomstig de formule opgenomen in de aandeelhoudersovereenkomst tussen de NMBS en de Société Régionale d'Investissement de Wallonie. Dat betreft de boekwaarde van de aandelen op basis van de laatste door de algemene vergadering van Eurogare goedgekeurde jaarrekening, zonder dat deze prijs evenwel minder dan 85 % en meer dan 115 % mag bedragen van de prijs waarvoor de SRIW de aandelen zelf heeft verworven.

31.04 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos précisions concernant le chantier à Namur et la situation de M. Bourlard. Je pense que la dilution d'Eurogare est plutôt une bonne nouvelle, dans le sens où on vise une approche centrée sur les besoins des navetteurs et sur le renforcement global du projet de mobilité sur l'ensemble du territoire. On sort ici d'une séquence qui a duré quelques années avec des projets qui ne correspondaient peut-être pas, au vu de leur dimension, aux besoins du réseau. L'intégration me semble donc être une bonne nouvelle notamment en matière de suivi par le Parlement de ces choix de chantiers.

Concernant la reprise du personnel, je souhaite partager deux réflexions. D'une part, on a besoin de personnel sur le terrain au niveau de la SNCB et d'Infrabel. Je me réjouis dès lors que la convention avec le directeur sortant d'Eurogare soit strictement limitée dans le temps parce qu'on a déjà un directeur "Gares" à la SNCB. Tout doublon est aussi un signe de mauvaise gouvernance. Je me réjouis que ce soit strictement dans le cadre de la reprise et que cette activité soit fixée dans le temps, et pas au-delà de six mois.

31.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoorden, die ook nu weer vrij vaag waren. Op zich is het natuurlijk een goede zaak dat we eindelijk verlost raken van Eurogare, een instelling die symbool staat voor wanbeheer en spilzucht. Ik durf daar trouwens ook onbekwaamheid aan toe te voegen, iets waarvoor zeker de heer Bourlard wat mij betreft symbool staat.

Ik betreur dan ook dat die man binnen de NMBS aan boord gehouden wordt. Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag tot wanneer dat het geval zou zijn. Ik had begrepen dat zijn contract tot ergens in 2023 liep. Ik mag hopen dat we dan van die man, die in 2020 nog bijna 240.000 euro gecash't heeft, verlost zullen zijn en dat er vervolgens op een efficiëntere en bekwaamere manier met projecten zal worden omgegaan binnen de NMBS.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

32 Question de Patrick Prévot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de la ligne Ath-Ghislenghien" (55023610C)

32 Vraag van Patrick Prévot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van de spoorlijn Aat-Ghislenghien" (55023610C)

Namen. Het is de bedoeling om het project van de aanleg van een busstation op het dak van het station Namen tegen medio 2022 af te ronden.

Le prix pour l'achat des actions a été fixé dans la convention d'actionnaires entre la SNCB et la SRIW: il s'agit de la valeur comptable des actions sur la base des derniers comptes annuels, limitée à 15 % de plus ou de moins que le prix payé par la SRIW elle-même.

31.04 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): De ontbinding van Eurogare is een goede zaak. Er wordt gestreefd naar een aanpak waarin de behoeften van de pendelaars centraal staan, net als de versterking van de globale mobiliteit in ons land. De projecten van de voorbije jaren voldeden niet aan de noden van het spoorwegnet.

Er is nood aan personeel van de NMBS en Infrabel op het terrein. Ik ben blij dat de overeenkomst met de ontslagnemend directeur van Eurogare beperkt is in de tijd, want de NMBS heeft al een directeur Stations.

31.05 Frank Troosters (VB): Vous avez apporté là une réponse bien vague. Je me félicite que nous soyons débarrassés d'Eurogare qui est synonyme de mauvaise gestion, de gaspillage et, en particulier concernant M. Bourlard, d'incompétence. Je regrette que cet homme n'ait pas été écarté.

32.01 Patrick Prévot (PS): Monsieur le ministre, c'est avec beaucoup de déception que nous avons appris la fermeture de la ligne 287 Ath-Ghislenghien par la société Infrabel, en raison, paraît-il, des coûts budgétaires par rapport au trafic de marchandises. C'est bien évidemment une vision étroitement économique qui va à l'encontre de votre déclaration selon laquelle "il n'y aura pas de fermeture de lignes sous cette législature". Cette décision est également en contradiction avec l'objectif du gouvernement de doubler le fret ferroviaire d'ici 2030. La fermeture de la ligne 287 que je viens de citer s'ajoute pourtant à celles des lignes 132 Charleroi-Mariembourg et 134 Mariembourg-Couvin.

Pour la ville d'Ath – et vous comprendrez que j'ai été interpellé par ses représentants, dont son bourgmestre – c'est évidemment une incidence écologique car la ligne industrielle sera remplacée par du transport par camions, mais il faut ajouter à cela la suppression du service de dépannage des TGV de type 55 Diesel, qui engageait entre six et huit personnes. Dans ce contexte, on peut aisément comprendre que la ville d'Ath est doublement lésée par les décisions d'Infrabel, et c'est la raison pour laquelle je me permets de vous interpellier aujourd'hui.

Monsieur le ministre, confirmez-vous la suppression de la ligne 287 Ath-Ghislenghien sous cette législature? Dans l'affirmative, ne trouvez-vous pas que cela va à l'encontre des objectifs de l'accord de gouvernement?

Comment Infrabel justifie-t-elle son ou ses choix? Les nouvelles aides récemment décidées en faveur du transport ferroviaire ne sont-elles pas suffisantes dans ce cadre?

Confirmez-vous la suppression du service de dépannage des TGV que je viens d'évoquer? Enfin, une solution est-elle envisagée pour les salariés? Je vous remercie d'avance de vos réponses.

32.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, monsieur Prévot, vous m'avez habitué à vous voir mieux informé qu'aujourd'hui. Il n'est pas question de fermeture de lignes entre Charleroi et Mariembourg, ni entre Mariembourg et Couvin, ni entre Ath et Ghislenghien. Comme vous le soulignez, ce serait contraire aux objectifs du gouvernement par rapport au rail et au transport de marchandises. Tout au contraire, depuis le début de la législature, je cherche des moyens pour répondre au manque d'investissement des années passées en vue du maintien de la capacité du réseau ferroviaire, de son renforcement et de son développement et j'en trouve. Ce sont effectivement 615 millions d'euros qui seront investis dans notre infrastructure ferroviaire dans les prochaines années et les travaux sont déjà en cours.

Avec ce gouvernement, nous avons lancé une dynamique de réinvestissement dans le rail, notamment au travers de nos plans Boost et de transition, afin de réduire ce retard et de prévoir les moyens qui lui permettront aussi d'éviter des fermetures d'ici 2024.

La mise à disposition des moyens de financement contribuera au succès de notre politique mais ce n'est pas le seul facteur nécessaire. Il faut aussi les clients. En ce qui concerne la ligne 287 Ath-

32.01 Patrick Prévot (PS): Kosten voor het goederenvervoer hebben het lot bezegeld van de lijn Aat-Ghislenghien. Die beslissing staat haaks op de verklaringen dat er dit jaar geen lijnen gesloten zouden worden en het streven van de regering om het volume van het spoorgoederenvervoer tegen 2030 te verdubbelen. De industriële lijn zal dus vervangen worden door vervoer met vrachtwagens en de herstellingsdienst voor de hst's zal worden afgeschaft. De stad Aat heeft dus dubbel te lijden onder die beslissing van Infrabel.

Bevestigt u dat die lijn afgeschaft wordt? Hoe rechtvaardigt Infrabel die keus? Wordt de herstellingsdienst voor de hst's inderdaad opgedoekt? Welk alternatief zal er worden geboden aan het personeel?

32.02 Minister Georges Gilkinet: Er is geen sprake van het sluiten van de lijnen tussen Charleroi, Mariembourg en Couvin en evenmin van de lijnen tussen Aat en Ghislenghien. Dat zou ingaan tegen de doelstellingen van de regering. Als reactie op het gebrek aan investeringen in het verleden heb ik 615 miljoen euro gevonden voor de infrastructuur en de instandhouding van de capaciteit van het spoorwegnet. Met ons Boost Plan en ons transitieplan zal onze achterstand weggewerkt worden en kunnen sluitingen tegen 2024 vermeden worden.

Er zijn echter klanten nodig! Het gebrek aan goederenvervoer op de lijn Aat-Ghislenghien baart me zorgen. De activiteit op die lijn

Ghislenghien, mon inquiétude actuelle est surtout la faiblesse ou l'absence de trafic de marchandises sur cette ligne. Pour avoir du trafic ferroviaire, il faut à la fois une infrastructure en état, ce dont je m'assure avec Infrabel, et des clients. Au-delà des investissements programmés, il convient, surtout pour ce qui concerne cette ligne 287, de savoir comment relancer et renforcer l'activité sur cette ligne et, de façon générale, de réfléchir avec tous les acteurs concernés à des solutions pour qu'une relance de l'activité soit possible. Nous y travaillons dans le cadre du masterplan fret qui doit nous aider à doubler le volume de marchandises transportées par rail d'ici 2030.

Le futur contrat de performance entre l'État et le gestionnaire d'infrastructure devra nécessairement aborder ce type de situation et favoriser le fret ferroviaire.

Pour ce qui concerne votre dernière question relative au service de dépannage des TGV type 55 diesel, la SNCB me communique ce qui suit: " Grâce à des mouvements internes entre dépôts, la suppression de ce poste planton par Infrabel ne cause ni un sureffectif au dépôt d'Ath, ni des problèmes personnels chez les agents concernés."

moet een nieuwe impuls krijgen en uitgebreid worden, samen met de stakeholders. We werken daaraan in het kader van het masterplan voor het goederenvervoer.

Dat zal aan bod moeten komen in het toekomstige performantie-contract tussen de Staat en de infrastructuurbeheerder.

Wat de herstelling van tgv's met dieselmotor van het type 55 betreft, leidt het afschaffen van die onderhoudspost door Infrabel dankzij de overplaatsingen tussen werkplaatsen niet tot een personeelsoverschot in de werkplaats van Aat en evenmin tot problemen voor de personeelsleden.

32.03 Patrick Prévot (PS): Monsieur le ministre, vous m'avez habitué à ne pas fermer les lignes ferroviaires. C'est la raison pour laquelle je vous ai interpellé. En effet, ces fermetures étaient évoquées dans la presse locale et avaient visiblement suffisamment fait écho pour que le bourgmestre de la ville d'Ath soit interpellé.

Je suis évidemment heureux d'entendre qu'il n'est pas question de fermer la ligne précitée, ni les lignes 132 et 134. Si tel avait été le cas, cela aurait été, comme vous l'avez dit, à l'encontre de l'accord de gouvernement et en contradiction avec les moyens que vous essayez de dégager pour maintenir les lignes. Je suis donc content de vous avoir entendu au sujet de ces lignes ferroviaires.

Pour ce qui concerne le point relatif au personnel, je suis évidemment toujours heureux d'apprendre qu'une solution a pu être trouvée en interne et qu'il n'y aura pas de souci pour le personnel concerné par la suppression de ce poste planton.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

32.03 Patrick Prévot (PS): Ik stelde u deze vragen omdat de pers die sluitingen aangekondigd had en de burgemeester van Aat daarover bezorgd leek te zijn. Ik ben blij te vernemen dat die lijnen niet afgeschaft zullen worden. Dat zou inderdaad helemaal ingaan tegen het regeerakkoord en uw beleidsintenties. Ik ben ook blij met de oplossing die er voor het personeel gevonden werd.

33 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La coordination internationale du réseau ferroviaire consacré au fret" (55023632C)

33 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De internationale coördinatie van het spoorwegnet voor goederenvervoer" (55023632C)

33.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, je me réjouis avec mon collègue de la réponse que vous avez apportée à la question de M. Prévot, puisque la mienne porte sur le même thème.

Le développement du transport de marchandises est un enjeu de taille pour la réussite du transfert modal. C'est d'ailleurs un objectif que vous portez en visant notamment une augmentation du trafic ferroviaire de marchandises de 50 % d'ici à 2030 et un doublement d'ici à 2050. Vous me corrigerez si ces chiffres sont inexacts.

33.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): De ontwikkeling van het goederenvervoer is belangrijk voor het welslagen van de modal shift. Het is uw bedoeling om het goederenvervoer per trein tegen 2030 met 50 % te doen toenemen en tegen 2050 te verdubbelen. Op het terrein rijzen er echter problemen. Een bedrijf uit de

Les difficultés rencontrées sur le terrain viennent endiguer le développement de ce trafic ferroviaire. J'ai été interpellé par une entreprise de la province du Luxembourg concernant le manque de coordination des opérateurs de chemins de fer de part et d'autre de la frontière, menant régulièrement à de nombreuses entraves pour le transport de marchandises.

Il n'est pas rare pour eux de manquer des échéances suite à des travaux mal annoncés. Il leur est arrivé également d'être incapables d'acheminer leurs marchandises suite à des travaux simultanés d'Infrabel, de la SNCF en France, et de la CFL au Luxembourg, bloquant les frontières autour de leur dépôt. Vous comprendrez que la question de fret que je vous pose est relative au Sud-Luxembourg.

Ces contraintes, couplées aux coûts liés au fret, menacent de mettre à mal l'objectif ambitieux et nécessaire pour le fret, avec des entreprises risquant de se tourner, une fois de plus, vers le trafic routier, si nous n'y sommes pas suffisamment attentifs.

Monsieur le ministre, votre administration veille-t-elle à la coordination internationale et à la communication nationale des opérations effectuées par les opérateurs de chemins de fer, ainsi que par leurs sous-traitants? Quelle solution proposez-vous, en concertation avec vos homologues, pour une meilleure concertation pour le transport de marchandises? Quelles mesures avez-vous mises en place afin de faciliter et de renforcer l'accès au réseau de fret pour les entreprises? De manière générale, quelles actions menez-vous afin de soutenir le transfert modal et le recours au trafic ferroviaire?

33.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, monsieur Vajda, comme vous le savez, mon objectif et celui du gouvernement est de doubler le volume des marchandises transportées par rail d'ici 2030.

Compte tenu de la position stratégique de la Belgique, cet objectif ne peut être atteint qu'en se concertant avec nos voisins. Nous sommes un petit pays dont on sort rapidement. C'est pourquoi j'ai signé, en décembre dernier, une déclaration d'intention avec mon collègue français Djebbari afin de relancer la ligne de fret ferroviaire entre Mons et Valenciennes.

Cette ambition passe également par une concertation étroite entre les gestionnaires d'infrastructures de nos différents pays. En effet, la coordination internationale des travaux d'infrastructures ferroviaires est une prérogative des gestionnaires d'infrastructures, Infrabel en l'occurrence en ce qui concerne la Belgique. Il leur appartient de communiquer aux entreprises ferroviaires les plages horaires au cours desquelles la ligne est interrompue et de leur fournir dans la mesure du possible des itinéraires alternatifs. Il leur appartient également d'assurer une concertation lors de l'établissement de l'horaire de service. À cet égard, le cadre juridique européen est d'ailleurs assez strict. On est toujours face à la difficulté de devoir

province Luxembourg getuigt dat het vervoer door de gebrekkige communicatie tussen de spoorwegoperatoren aan de grens belemmerd wordt. Soms missen die bedrijven bepaalde levertermijnen ten gevolge van slecht aangekondigde werken of omdat ze hun goederen niet kunnen vervoeren doordat Infrabel, de SNCF en de CFL gelijktijdig in Luxemburg aan het spoor werken. Omwille van die beperkingen en het kostenplaatje van het goederenvervoer per trein bestaat het gevaar dat bepaalde bedrijven opnieuw voor het wegvervoer zullen opteren.

Waakt uw administratie over de internationale coördinatie en over de binnenlandse communicatie van de werken die de spoorwegoperatoren en hun onderaannemers uitvoeren? Welke oplossing stelt u voor om het overleg te verbeteren? Welke maatregelen hebt u genomen om de toegang tot het goederenvervoer per trein voor de bedrijven te faciliteren en te versterken? Welke initiatieven neemt u om de modal shift en het spoorwegvervoer te ondersteunen?

33.02 Minister Georges Gilkinet: We streven ernaar het volume van de goederen die per spoor vervoerd worden te verdubbelen tegen 2030.

Overleg met onze buurlanden is absoluut noodzakelijk. In december heb ik samen met mijn Franse ambtgenoot een intentieverklaring ondertekend om de verbinding tussen Bergen en Valenciennes opnieuw te openen.

Ook de infrastructuurbeheerders van onze landen moeten met elkaar in overleg gaan. Zij moeten de spoorbedrijven meedelen in welke tijdslots de lijn onderbroken is en hen alternatieve trajecten aanbieden. Het komt hen toe om overleg te plegen bij de opmaak van de dienstregeling. Het

investir dans le réseau, le renforcer, le moderniser et l'entretenir et, parallèlement, la nécessité de faire passer des trains, ce qui n'est pas toujours possible et compatible.

Infrabel souhaite placer le client au cœur de toutes ses actions. Je veillerai à ce que ce soit toujours le cas dans le cadre de son futur contrat de performance. Ceci est évidemment valable pour le transport de fret eu égard à nos ambitions en la matière.

Pour le transport de marchandises, cela passe tout d'abord par la mise à disposition de sillons encore plus efficaces et stables.

C'est aussi une question de digitalisation dans la gestion du réseau, mais pas uniquement. En vue de faciliter et de renforcer l'accès au réseau de fret pour les entreprises, Infrabel s'est notamment doté d'équipes d'*account management* et de *relation officers* qui sont notamment chargés d'organiser un dialogue permanent avec les clients et les parties prenantes pour le transport de marchandises afin d'identifier leurs besoins. L'identification des flux actuels et des flux futurs potentiels doit permettre de poser plus rapidement les choix les plus pertinents pour les entreprises et les partenaires du transport de fret comme les ports.

Promouvoir le transport par rail comme une alternative de qualité au transport par route ou par voie d'eau n'est possible qu'avec une bonne compréhension des chaînes logistiques des utilisateurs. Ces *inputs* sont ensuite utilisés pour déterminer l'évolution de l'infrastructure et les choix d'investissements. De plus, sur la base de la *roadmap* - le mémorandum élaboré en septembre dernier par le secteur du fret -, nous travaillons, avec mes homologues régionaux, à un plan d'action concret en faveur du fret qui doit aboutir dans le courant du premier semestre 2022. Ce sont en effet les régions qui ont la maîtrise des aides aux entreprises. Par exemple, certaines régions allouent déjà une aide au raccordement d'industriels au réseau d'Infrabel. L'accès au réseau Infrabel est un des éléments de réflexion que nous intégrons évidemment dans ce plan d'action.

Enfin, en vue de doubler le volume de marchandises, comme je l'ai dit plus tôt, nous avons mis en place, avec le gouvernement et avec le soutien du Parlement, une réduction linéaire de la redevance en faveur du fret à partir de cette année, et ce jusqu'en 2025. C'est une demande forte du secteur et cela nous permet de nous aligner sur les pays voisins, évitant ainsi une concurrence contre-productive. Ce dispositif a été voté dans cette commission le 7 décembre et a été adopté dans la loi-programme du 27 décembre. Nous préparons actuellement la notification à la Commission européenne. Son accord est en effet un préalable à la mise en oeuvre de cette mesure.

J'aurais pu en effet vous parler des investissements du plan Boost, de la gare de triage à Anvers, de la création de voies de garage de 740 mètres pour les convois de marchandises, de travaux dans les différents ports (ports humides et ports secs), notamment le port d'Athus que vous connaissez bien, dans votre belle province. Nous travaillons d'arrache-pied pour concrétiser les ambitions du gouvernement en matière de transport de marchandises.

Europees juridisch kader is strikt. We moeten investeren in het spoorwegnet, het spoorwegnet moderniseren en tegelijk treinen laten rijden.

Het goederenvervoer heeft nood aan efficiëntere en stabielere rijpaden.

Het is ook een kwestie van digitalisering in het beheer van het spoorwegnet. Infrabel heeft teams met accountmanagers en *relation officers* samengesteld, die de dialoog moeten aangaan met de klanten en stakeholders om hun behoeften in kaart te brengen.

De bevordering van het goederenvervoer per spoor als een geloofwaardig alternatief voor het goederenvervoer over de weg of het water is enkel mogelijk indien men een goed inzicht heeft in de logistieke ketens van de gebruikers. Op basis van de *rail roadmap*, het memorandum dat door de sector van het vrachtvervoer opgesteld werd, werken wij met mijn gewestelijke ambtgenoten aan een concreet plan ten voordele van het goederenvervoer per spoor. Sommige Gewesten kennen nu al financiële steun toe voor de aansluiting van de industrieën op het netwerk van Infrabel.

Om een verdubbeling van het goederenvervoer te realiseren hebben wij het idee gelanceerd om vanaf dit jaar tot in 2025 de gebruikersvergoeding lineair te verlagen ten voordele van het goederenvervoer. Daarmee passen we ons aan de situatie in de buurlanden aan, waardoor we een contraproductieve concurrentie kunnen voorkomen. Die maatregel maakte deel uit van de programmawet en werd op 27 december aangenomen. We bereiden momenteel de notificatie aan de Europese Commissie voor.

33.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je me réjouis des ambitions affichées et des prochaines concrétisations que

33.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Ik ben verheugd dat er op

vous nous annoncez concernant le *railroad map* en concertation avec la Région wallonne, puisque vous nous l'annoncez, concrètement, pour ce premier semestre 2022.

Je me réjouis autant de la digitalisation. Je m'en méfiais tout à l'heure pour ce qui concerne la fracture numérique. Il n'en est pas question dans le chef de professionnels. La digitalisation peut être un outil très utile pour réaliser vos ambitions. Il y a une question et une attention qui doit être maintenue: *quid* de la surveillance par votre ministère des règles de la communication qui sont mises en place? Quelle est la surveillance effective? Car il est bien d'avoir de bonnes règles, mais il faut encore, puisque l'on observe que des problèmes sont apparus, qu'elles soient bien appliquées. Je ne doute pas de l'esprit dans lequel vous accomplirez ce travail.

basis van de *railroad map* al concrete plannen opgesteld werden in overleg met het Waals Gewest en dat er werk gemaakt wordt van de digitalisering, die zeer nuttig is om uw ambities te verwezenlijken. Hoe staat het echter met het toezicht van uw administratie op de geldende communicatieregels? Ik twijfel er niet aan dat u zich met veel enthousiasme op die taak zult storten.

33.04 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Vajda, votre remarque est très juste. Un des enjeux du contrat de performance en cours de négociation avec Infrabel est de fixer des objectifs de relations clients, y compris d'y lier un bonus-malus reflétant la manière dont Infrabel peut les gérer. Il y a en effet une demande de la part des entreprises pour davantage de fluidité dans la réservation des sillons et dans l'information relative à des problèmes ponctuels, comme des travaux sur une ligne. Être prévenu plus en amont de ces choix aide les industriels à s'adapter, surtout lorsqu'ils travaillent à flux tendu. C'est évidemment important et on y travaille.

33.04 Minister Georges Gilkinet: Een van de uitdagingen waar we bij de onderhandelingen over het performantiecontract met Infrabel voor staan, is het bepalen van de doelstellingen inzake de klantenrelaties. De maatschappijen vragen dat de reservatie van de treinpaden vlotter zou verlopen en dat specifieke problemen op een lijn sneller gemeld zouden worden. Dit is nodig wanneer men just in time werkt.

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

34 Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het rijbewijs met punten" (55023667C)

34 Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le permis à points" (55023667C)

34.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): *Mijnheer de minister, in het regeerakkoord werd afgesproken dat er een studie wordt gemaakt die het systeem van een rijbewijs met punten onderzoekt en vergelijkt in de verschillende landen waar dit al in voege is, met het oog op het invoeren van een Belgisch rijbewijs met punten. Op 22 juni 2021 heeft u in commissie tijdens een vragensessie gezegd dat die studie reeds werd besteld bij VIAS en deze eind 2021 zou worden opgeleverd.*

34.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): *L'étude de Vias institute, qui examine et compare les systèmes du permis de conduire à points dans les différents pays où il est déjà en vigueur, devrait être achevée fin 2021.*

In het Federaal Plan Vekeersveiligheid 2021 - 2025, dat op 13 november werd voorgesteld, lezen we dat het puntenrijbewijs duidelijk naar voor kwam in de enquêtes en burgerpanels die werden gehouden en waarin mensen bevraagd werden naar mogelijke oplossingen om te komen tot meer verkeersveiligheid. Dit werd dan ook opgenomen als 1 van de 32 maatregelen in het Plan: "Conform het regeerakkoord, zal er een systeem voor de bestrijding van recidive worden ontwikkeld op basis van de beste praktijken die in andere landen zijn vastgesteld, met inbegrip van de landen die het puntenrijbewijs toepassen of een soortgelijk progressief systeem hebben. In dit systeem zal bijzondere aandacht worden besteed aan de overtredingen die nu via een onmiddellijke inning worden afgehandeld, en aan een diversificatie en graduele verzwaring van

Dans le récent plan fédéral de sécurité routière 2021-2025, le permis de conduire à points figure clairement parmi les solutions possibles pour améliorer la sécurité routière.

Le ministre dispose-t-il déjà de l'étude de Vias institute? Le ministre peut-il la transmettre au Parlement? Quelles sont ses principales conclusions? Le ministre s'est-il déjà concerté avec

(niet alleen financiële) sancties."

Meneer de minister, ik heb daarover volgende vragen:

1. Bent u reeds in het bezit van de studie van VIAS over het rijbewijs met punten? Zo ja, kan u die delen met het parlement? Wat zijn de belangrijkste conclusies?

2. Hebt u hierover reeds overleg gepleegd met uw collega's uit de deelstaten?

3. Wat zijn de volgende stappen? Op welke termijn ziet u de invoering van 'een systeem van progressieve sancties om recidive tegen te gaan' ofwel een rijbewijs met puntensysteem mogelijk? Wat zijn de randvoorwaarden?

34.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Vandenbroucke, zoals u weet, is verkeersveiligheid een van mijn topprioriteiten, samen met onder andere het vervoer van goederen op het spoor en de nachttreinen. Daarom heb ik in november 2021 samen met mijn federale en regionale collega's verkeersveiligheidsplannen opgesteld. Deze plannen bevatten tientallen concrete maatregelen om de veiligheid op onze wegen te verhogen.

Ik heb zojuist de definitieve versie van de VIAS-studie met externe en interne reviews ontvangen. De studie moet nu worden vertaald en zal daarna op de website van VIAS worden gepubliceerd. Mijn kabinet analyseert momenteel de conclusie van die studie, maar ik kan u nu al het volgende meedelen. VIAS heeft 31 landen bevestigd en op basis van de verkregen antwoorden heeft het 6 landen meer in detail geanalyseerd: Finland, Zwitserland, het Verenigd Koninkrijk, Noorwegen, Portugal en Slovenië.

Ik kan u al bepaalde vaststellingen van VIAS meedelen. De verschillende systemen verschillen sterk van land tot land. Soms trekt men punten af, soms worden punten of overtredingen opgeteld, soms vallen alle verkeersovertredingen in het systeem en soms maar een beperkte lijst ervan, ongeveer 20. Zelfs de kleine overtredingen, zoals kleine snelheidsovertredingen, een alcoholniveau net boven de limiet, of het niet dragen van de veiligheidsgordel, kunnen in een korte tijdsspanne vaak worden herhaald en leiden tot een verhoogd risico op verkeersongevallen.

Een rijbewijs met punten zou een afschrikkende werking hebben, vooral wanneer de bestuurder op het punt staat zijn of haar rijbewijs te verliezen bij de volgende overtreding. Alternatieve opleidingen hebben voor sommige doelgroepen een aanzienlijk effect, met tot 40 % minder recidive. VIAS beveelt een gemengd systeem aan dat de voordelen van een geautomatiseerd beheer van de antecedenten, doorzichtigheid en doeltreffendheid wil combineren met de personalisering die mogelijk is door een beroep te doen op de rechter.

In ieder geval laten de conclusies van de VIAS-studie de deur open voor verschillende oplossingen. Hun operationele haalbaarheid en toepassing op de Belgische context zullen samen met de partners nader worden bestudeerd. Samen met mijn collega-ministers van Binnenlandse Zaken en van Justitie verhogen we via ons eerste federale verkeersveiligheidsplan All For Zero de pakkans en strijden

les entités fédérées? Quelles sont les prochaines étapes? Dans quel délai ce permis pourrait-il être instauré selon lui? Quelles sont les conditions préalables?

34.02 **Georges Gilkinet**, ministre: La sécurité routière constituant l'une de mes priorités, j'ai établi en novembre 2021, avec les ministres fédéraux et régionaux compétents, des plans de sécurité routière comportant des dizaines de mesures concrètes.

Je viens de recevoir la version définitive de l'étude de Vias institut, étude qui doit à présent être traduite pour être ensuite publiée sur le site internet de l'institut. Mon cabinet analyse actuellement les conclusions. Vias a mené l'enquête auprès de 31 pays et a analysé la situation dans six d'entre eux de manière plus approfondie.

Les différents systèmes varient fortement d'un pays à l'autre. Dans certains cas, des points sont retranchés, dans d'autres, des points ou des infractions sont additionnés. Parfois toutes les infractions routières sont prises en compte, d'autres systèmes reposent sur une liste limitée d'infractions. Même en ce qui concerne les petites infractions, leur accumulation en un court laps de temps augmente les risques d'accident.

Un permis à points pourrait avoir un effet dissuasif, surtout si le conducteur risque de perdre son permis de conduire à la prochaine infraction. Pour certains groupes, des formations alternées

we tegen recidive. We hebben ook beginnende besprekingen gevoerd over het rijbewijs met punten.

We zullen onze besprekingen in de eerste helft van dit jaar voortzetten. Daarna zullen we onze voorstellen aan de federale regering voorleggen. Ten slotte, en afhankelijk van het standpunt van de federale regering over het rijbewijs met punten, zal de federale regering deze kwestie opnemen met de deelstaten, want zoals jullie weten is verkeersveiligheid een gedeelde bevoegdheid.

produisent un effet certain, avec 40 % de récidive en moins. Vias est favorable à un système mixte présentant les avantages d'une gestion automatique des antécédents, de la transparence et de l'efficacité, combinés avec une personnalisation possible par l'intervention d'un juge.

Les conclusions mettent en avant huit solutions possibles. Elles seront étudiées de manière approfondie.

Avec les ministres de l'Intérieur et de la Justice, nous augmentons, par notre plan de sécurité routière *All For Zero*, le risque d'être intercepté, ce qui permet également de combattre la récidive. Nous avons lancé par ailleurs les discussions relatives au permis de conduire à points, discussions que nous poursuivrons dans le courant de la première moitié de cette année. Par la suite, nous soumettrons nos propositions au gouvernement fédéral qui les examinera, sur la base des positions qu'il aura adoptées, avec les entités fédérées.

34.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Dank u, mijnheer de minister, voor uw antwoord. Met de oplevering van die definitieve studie is een belangrijke kaap gerond. Ik kijk heel erg uit naar die studie en ook naar de bespreking ervan in onze commissie. Ik reken er ook op dat we daar tijdig conclusies uit kunnen trekken, zodat we in de praktijk kunnen brengen wat we in het regeerakkoord hebben afgesproken, namelijk dat we het rijbewijs met punten, of een vorm daarvan, ook in ons land zullen invoeren om de verkeersveiligheid te verbeteren.

34.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): La réception de l'étude définitive marque l'aboutissement d'une étape importante. J'attends avec intérêt la discussion de cette étude en commission. Je suis convaincu que nous pourrions tirer nos conclusions en temps utile pour que les engagements inscrits dans l'accord de gouvernement puissent être mis en œuvre dans la pratique.

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

35 Vraag van Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De erbarmelijke toestand van het station Lier" (55023744C)

35 Question de Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état déplorable de la gare de Lierre" (55023744C)

35.01 Bert Wollants (N-VA): Ik heb deze vraag ingediend omdat mijn schriftelijke vraag over hetzelfde onderwerp onbeantwoord bleef. Vanmorgen heb ik het antwoord gekregen, maar dat lost het probleem niet onmiddellijk op. Het station van Lier dateert van 1861

35.01 Bert Wollants (N-VA): Le bâtiment de la gare de Lierre est un monument classé mais se trouve dans un état délabré. J'ai lu

en is nog van de hand van de heer Payen, een van de grote ontwerpers van een hele reeks stations. Het is een van de drie stations die hun oorspronkelijke functie hebben behouden. Uw voorganger plande de renovatie en restauratie in de periode 2022-2024, nadien is het stil gebleven.

Wie vandaag het station bekijkt, ziet enkel verval, verwaarlozing en vooral een overheid die haar verplichtingen niet nakomt. De erfgoedregels houden de plicht in om tijdig instandhoudingswerken te doen. Vandaag zien we een gebouw waarvan goten en bezetting naar beneden vallen, waar de verf afbladdert en waar barsten in de muren zitten en het schrijnwerk al deels is weggerot. De binnenzijde is zo mogelijk in nog slechtere staat. Op de verdieping ligt een deels ontmantelde vloer en je kan door de gaten in de plafonds de onderzijde van de dakbedekking aanschouwen. Dit is een overheid onwaardig. Vanmorgen antwoordde u mij dat u daar alvast tot 2025 helemaal niks aan zult doen. Zo lang houdt dat gebouw het niet uit. Op welke manier wil u dan nog met erfgoed omgaan?

Wat zijn uw plannen op korte termijn met het station van Lier? Wanneer plant u de restauratie- en renovatiewerken? Zal dit echt voor uw opvolger zijn en zal u er dus deze legislatuur niks aan doen?

Welke noodmaatregelen zult u nemen? U kunt de situatie natuurlijk niet laten zoals ze is. De laatste schilderwerken dateren ondertussen van een aantal ministers geleden. Als de toestand van het station er nog verder op achteruit gaat, zal een aantal zaken natuurlijk reddeloos verloren zijn.

Is er een aanpak afgesproken met het Vlaamse agentschap Onroerend Erfgoed om zo snel mogelijk aan de verplichtingen op het vlak van instandhouding te voldoen? Het blijft natuurlijk een beschermd monument en daar hebt u de nodige verplichtingen bij.

35.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Wollants, ik heb goed naar u geluisterd en ik deel uw bezorgdheid over het conserveren van dit monument. Ik zal hierover verder met de NMBS overleggen, maar ik geef u nu het officiële antwoord van de NMBS.

Om het volledige gebouw ten volle tot zijn recht te kunnen laten komen, onderzoekt de NMBS de mogelijkheden voor een valorisatie van het geklasseerde stationsgebouw, waarbij de NMBS zal instaan voor de restauratie van de gevels, de daken en het buitenschrijnwerk. De NMBS plant deze werkzaamheden momenteel ten vroegste vanaf 2025.

De integrale toegankelijkheid van de stations is een van mijn beleidsprioriteiten en dat geldt ook voor de NMBS. Dit betekent de bouw van een nieuwe onderdoorgang, uitgerust met liften, het verhogen van de perrons en het vernieuwen van de volledige perronuitrusting. Deze werkzaamheden zijn een gezamenlijke bevoegdheid van Infrabel en de NMBS.

Het project is opgenomen in het voorstel van het meerjaren-investeringsplan voor de uitvoeringsperiode 2027-2030.

Dat was het officiële antwoord, maar dit moet verder worden bestudeerd.

dans une réponse écrite que des travaux d'entretien ne sont pas prévus avant 2025 au plus tôt.

Quels sont les plans à court terme? Rien ne sera donc entrepris à ce sujet au cours de cette législation? Des mesures d'urgence seront-elles prises? Si l'état de la gare continue à se détériorer, un certain nombre d'éléments seront irrémédiablement perdus. Une approche a-t-elle été convenue avec le Vlaams Agentschap Onroerend Erfgoed?

35.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Je partage la préoccupation de M. Wollants concernant la préservation de ce monument. Je me concerterai à ce propos avec la SNCB.

La SNCB a annoncé qu'elle étudiait les possibilités de restaurer les façades, les toitures et les menuiseries extérieures à partir de 2025 au plus tôt.

Le plan pluriannuel d'investissement 2027-2030 prévoyait la construction d'un nouveau passage sous les voies équipé d'ascenseurs, ainsi que le rehaussement et la rénovation des quais. Ces mesures devraient garantir l'accessibilité, qui est l'une de mes priorités politiques.

35.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, u doet er goed aan dit eens grondig onder de loep te nemen, want het is letterlijk het antwoord dat ik vanmorgen in mijn mailbox kreeg. Bepaalde zaken zijn toch problematisch. Ik zal niet anders kunnen dan met het agentschap Onroerend Erfgoed contact opnemen, want er is sprake van nalatig onderhoud. Dat zal de erfgoedwaarde aantasten. Door bepaalde herstellingen niet uit te voeren zal er in 2025-2026 nog maar weinig te valoriseren zijn.

Op het gebied van de toegankelijkheid kan ik er alleen op aandringen dat het de goede kant zou uitgaan. Deze stationsomgeving stond op het vlak van toegankelijkheid op het programma PBN '93 van voormalig minister Vervotte. U kunt dus ongeveer inschatten in welk decennium dat plaatsvond en wanneer dat dus dringend noodzakelijk was. Als u de tijd vindt om eens op bezoek te komen in Lier, zal ik u met alle plezier de geneugten van ons station, of het gebrek daaraan, aangeven en uiteenzetten waarom het toch wel noodzakelijk is. Ik zal u met plezier in het station opwachten.

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

36 Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le financement de la rénovation des quais et parkings en gare d'Athus" (55023793C)

36 Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiering van de vernieuwing van de perrons en parkings in het station Athus" (55023793C)

36.01 Josy Arens (cdH): *Monsieur le ministre, un projet de modernisation des quais et des parkings en gare d'Athus est en cours.*

Le parking devrait être réalisé en même temps que le tunnel sous voies.

Les autorités communales ont évidemment des contacts avec la SNCB et Infrabel à ce sujet. La SNCB leur garantit que la partie des travaux qui leur incombe est prévue en 2022. Le financement est également prévu.

Infrabel aurait également prévu de réaliser les travaux cette année (pour la partie passage souterrain et aménagement des quais).

Monsieur le ministre, pouvez-vous garantir que la réalisation de ces travaux de modernisation en gare d'Athus auront bien lieu en 2022 et que les financements à supporter par la SNCB et Infrabel seront bien disponibles?

D'avance, je vous remercie pour votre réponse.

36.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Arens, la SNCB m'informe que le réaménagement du site d'Athus fait partie de l'exercice 2022-2032 du plan pluriannuel d'investissement en cours. Durant la période de 2022 à 2024, la SNCB a planifié les travaux d'entretien et d'aménagement du parking de 250 places et d'installation d'un contrôle d'accès. Pour l'année à venir, Infrabel a

35.03 Bert Wollants (N-VA): Le ministre doit réexaminer ce dossier de manière approfondie. Je vais contacter l'Agentschap Onroerend Erfgoed car il y a un manque d'entretien. Les travaux d'accessibilité sont programmés depuis près de 20 ans. Ces travaux sont donc également devenus très urgents.

36.01 Josy Arens (cdH): *De perrons en parkings in het station Athus worden momenteel vernieuwd. De werken aan de parking zouden samen met die aan de onderdoorgang uitgevoerd moeten worden. De NMBS verzekert dat het deel van de werken die onder haar verantwoordelijkheid vallen in 2022 uitgevoerd zal worden. Er werd ook in financiering voorzien. Infrabel zou dit jaar ook de werken aan de onderdoorgang en de aanpassing van de perrons moeten uitvoeren.*

Kunt u garanderen dat de modernisering van het station Athus in 2022 rond zal zijn en dat daarvoor de nodige financiering beschikbaar zal zijn van de NMBS en Infrabel?

36.02 Minister Georges Gilkinet: De herinrichting van de stations-site van Athus maakt deel uit van het meerjareninvesteringsplan. De NMBS heeft tussen 2022 en 2024 werken gepland voor de aanleg

prévu la création du couloir sous voies et de rampes d'accès pour les personnes à mobilité réduite. Les travaux de rehaussement des quais ainsi que des abords devraient être principalement entrepris en 2023.

Quant à la question de la disponibilité des moyens – pour laquelle je me bats quotidiennement depuis un an, dans ce dossier comme dans d'autres –, vous pouvez compter sur ma détermination. Dans les 250 millions qui ont été décidés en matière d'investissement lors du dernier conclave budgétaire, une grande partie a été accordée aux travaux d'accessibilité, qui concernent donc la gare d'Athus et qui sont programmés pour cette année et l'année prochaine. Voilà une bonne nouvelle à annoncer aux lecteurs de *L'Avenir-Luxembourg*!

van de parking met 250 plaatsen en de installatie van het controle-systeem. Infrabel heeft de aanleg van de spooronderdoorgang en een toegang voor personen met beperkte mobiliteit, evenals werken voor de verhoging van de perrons gepland voor 2023.

Een groot deel van het investeringsbudget van 250 miljoen dat goedgekeurd werd tijdens het begrotingsconclaaf, wordt besteed aan het verbeteren van de toegankelijkheid, meer bepaald in Athus.

Le **président**: Une bonne nouvelle pour terminer, monsieur Arens!

36.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse et je compte vraiment sur vous pour l'exécution rapide de ces différents travaux.

36.03 Josy Arens (cdH): Ik reken op de minister voor een snelle uitvoering van die werken.

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

*La réunion publique de commission est levée à 17 h 59.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.59 uur.*