

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

du

MARDI 18 JANVIER 2022

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

DINSDAG 18 JANUARI 2022

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 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 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 Mélissa 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 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 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 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 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 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 agrocaburants 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 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 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 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.

02.03 **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 kostendeckingsgraad 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.

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.

Un habitant d'Arlon ou un habitant de Waimes 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.

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 Mobiliteit) 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 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 stationsomgeving. 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" (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.

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

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.

*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.

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.

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 verwijst u 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 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 stationsparkings 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 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 verwijs 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 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 passagiers" (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?

09.02 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.

*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.

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

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? 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.

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 schernt 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.

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 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.

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.

12.07 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 zeggezd 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.

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 grondafhandeling 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 dichterbij 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 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 bedrijforst 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 spoormateriaal 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 rytuigen 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 conjunctuursycli 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.

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?

15.02 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 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 treinreiziger te kunnen tegemoetkomen.

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.

*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.

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.

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 eerste klassebiljet terechtkunnen.

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.

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.

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

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 bedrijfsvloten en wie weet ook het openbaar vervoer zullen worden uitgerust met alcoholsloten zodat het maatschappelijk 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 reisebussen 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 onder weg 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 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 standaarddrugscontrole. 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 afwachting van hun proces, waardoor zij niet langer de dans ontspringen als zij verstek laten gaan voor de rechtbank en hun boete niet betalen.

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 "Radarverklikkers 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.

19.02 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.

19.03 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 snelheidsovertredingen 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 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)**

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.

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 droneoperators 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

- **Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ticketautomaten en de digitale kloof in onze stations" (55023191C)**

- **Eric Thiébaud aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De lancering van een proefproject door de NMBS en bpost in de gemeente Saint-Ghislain" (55023526C)**

- **Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het proefproject van bpost en de NMBS" (55023939C)**

- **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)**

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, 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 Thiébaut** (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 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'oriente-t-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,

Sophie Rohonyi

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.

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 Thiébaut, 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 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 Thiébaut, 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.

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 pas 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.

22.08 **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 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 vervuilende 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**: Ik heb de betreffende beroemde tunnel bezocht en daar is geen plaats voor twee sporen.

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 dieselmotoren 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.

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.

*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 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 deerschikking 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 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'Audenaarde" (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 een klein probleem vastgesteld dat de firma Schindler moet oplossen. Dat zal eerstdaags gebeuren, waarna de roltrappen in dienst kunnen worden gesteld.

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 répondiez-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 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 Thiébaut** (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 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.

27.02 **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.

27.03 **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.

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?

28.02 **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.

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 Thiébaud, 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 Thiébaud** (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, 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.

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.

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.

29.04 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.

29.05 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 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 begrotingsconclaaf 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.

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.

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?"

31.02 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb vanmiddag toevallig ook het antwoord op mijn 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 Boulard 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 Boulard? 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 Boulard, laat de NMBS mij het volgende weten. De heer Boulard 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 Boulard 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 Boulard 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 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. Boulard. 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)

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-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."

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.*

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.

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 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.

33.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je me réjouis des ambitions affichées et des prochaines concrétisations que 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.

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.

*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.*

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 bevroegd 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 verzwareing van (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 bevroegd 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 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.

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.

*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 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 meerjareninvesteringsplan voor de uitvoeringsperiode 2027-2030.

Dat was het officiële antwoord, maar dit moet verder worden bestudeerd.

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 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*!

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.

*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.*