

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMMISSION DE LA MOBILITÉ, DES
ENTREPRISES PUBLIQUES ET DES INSTITUTIONS
FÉDÉRALES

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

Mardi

22-06-2021

Après-midi

Dinsdag

22-06-2021

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

INHOUD

Débat d'actualité: Les trains spéciaux vers la mer. Interpellation et questions jointes de	1	Actualiteitsdebat: De Kust-Expresstreinen. Toegevoegde interpellatie en vragen van	1
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains Côte-Express" (55018283C)	1	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Kust-Expresstreinen" (55018283C)	1
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Côte-Express" (55018292C)	1	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Kust-Express" (55018292C)	1
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Côte-Express" (55018373C)	1	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Kust-Express" (55018373C)	1
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote de réservation pour les trains à destination et en provenance de la côte" (55018564C)	1	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het proefproject betreffende de reservatie voor treinen van en naar de kust" (55018564C)	1
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La planification de trains Côte-Express supplémentaires au départ du Limbourg" (55000139I)	1	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het voorzien in extra Kust-Expresstreinen vanuit Limburg" (55000139I)	1
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Côte-Express" (55018780C)	1	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Kust-Express" (55018780C)	1
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Côte-Express" (55019139C)	1	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Kust-Express" (55019139C)	1
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réservation de places dans les trains vers la côte" (55019162C)	1	- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De reservatie van een zitplaats in de treinen naar de kust" (55019162C)	1
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le système de réservation pour le Côte-Express" (55019197C)	1	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het reserveringssysteem voor de Kust-Express" (55019197C)	1
Orateurs: Maria Vindevoghel, Jef Van den Bergh, Joris Vandenbroucke, Tomas Roggeman, Frank Troosters, Kim Buyst, Nicolas Parent, Laurence Zanchetta, Pieter De Spiegeleer, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Spreekers: Maria Vindevoghel, Jef Van den Bergh, Joris Vandenbroucke, Tomas Roggeman, Frank Troosters, Kim Buyst, Nicolas Parent, Laurence Zanchetta, Pieter De Spiegeleer, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
<i>Motions</i>	10	<i>Moties</i>	10
Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Hamont" (55015616C)	10	Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Hamont" (55015616C)	10
Orateurs: Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Spreekers: Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Reccino Van Lommel à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "Les doutes dans le secteur aérien concernant la technologie de l'hydrogène" (55017074C)	11	Vraag van Reccino Van Lommel aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De twijfels in de luchtvaartsector over de waterstoftechnologie" (55017074C)	11

Orateurs: **Reccino Van Lommel, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Sprekers: **Reccino Van Lommel, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Questions jointes de	12	Samengevoegde vragen van	12
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le permis de conduire à points" (55017232C)	12	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het rijbewijs met punten" (55017232C)	12
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'instauration d'un permis de conduire à points" (55017824C)	12	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De invoering van een rijbewijs met punten" (55017824C)	12
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les auditions sur la mobilité organisées par le groupe de travail sur les affaires institutionnelles" (55017286C)	13	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De door de werkgroep Institutionele Zaken georganiseerde hoorzittingen inzake mobiliteit" (55017286C)	13
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'exposition à la silice lors de travaux ferroviaires" (55017392C)	14	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De blootstelling aan kwartsstof bij spoorwegwerkzaamheden" (55017392C)	14
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question jointes de	16	Samengevoegde vragen van	16
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation du site ministériel afin de servir la politique du parti" (55017475C)	16	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van de kabinetswebsite voor partijpolitieke doeleinden" (55017475C)	16
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation privée du site web du cabinet par le ministre" (55018205C)	16	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het privégebruik van de website van het kabinet door de minister" (55018205C)	16
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation du site internet du cabinet par le ministre de la Mobilité" (55019168C)	16	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van de kabinetswebsite door de minister van Mobiliteit" (55019168C)	16
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les passages à niveau dans la commune de Herzele" (55017512C)	18	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorovergangen in de gemeente Herzele" (55017512C)	18
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un cadre distinct pour les voies ferrées portuaires" (55017513C)	18	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een apart spoorwaggon voor de havens" (55017513C)	18

<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de la contractualisation à la SNCB" (55017514C)	19	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van de contractualisering bij de NMBS" (55017514C)	19
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Katleen Bury à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La responsabilité du courtier en assurances lors de l'immatriculation de véhicules" (55017563C)	21	Vraag van Katleen Bury aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verantwoordelijkheid van de verzekeringsmakelaar bij de inschrijving van voertuigen" (55017563C)	21
<i>Orateurs:</i> Katleen Bury, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Katleen Bury, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	21	Samengevoegde vragen van	21
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'interdiction de fumer dans les gares" (55017574C)	21	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Rookvrije stations" (55017574C)	21
- Karin Jiroflée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'interdiction de fumer dans les gares et sur les quais" (55017672C)	21	- Karin Jiroflée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Rookvrije stations en perrons" (55017672C)	21
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le fait de fumer sur les quais en plein air" (55017988C)	21	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Roken op perrons in de openlucht" (55017988C)	21
<i>Orateurs:</i> Kim Buyst, Karin Jiroflée, Tomas Roggeman, Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Kim Buyst, Karin Jiroflée, Tomas Roggeman, Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La période de validité de la carte Standard Multi" (55017680C)	24	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geldigheidsperiode van de Standard Multi rittenkaart" (55017680C)	24
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation des inspecteurs aéroportuaires" (55017684C)	24	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De situatie van de luchthaveninspecteurs" (55017684C)	24
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La révision du code de la route" (55017696C)	26	Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herziening van de wegcode" (55017696C)	26
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'instauration du parking payant à la gare de Haaltert" (55017759C)	27	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het betalend maken van de stationsparking van Haaltert" (55017759C)	27
<i>Orateurs:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de		<i>Sprekers:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van	

la Mobilité		Mobiliteit	
Questions jointes de	28	Samengevoegde vragen van	28
- Denis Ducarme à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les concessions de la SNCB" (55017792C)	28	- Denis Ducarme aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De concessies van de NMBS" (55017792C)	28
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence de la crise du coronavirus sur les concessionnaires" (55018107C)	28	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De corona-impact op concessiehouders" (55018107C)	28
<i>Orateurs:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	29	Samengevoegde vragen van	29
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouveaux systèmes de sécurité dans les voitures" (55017888C)	29	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Nieuwe veiligheidssystemen in auto's" (55017888C)	29
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets de la Commission européenne pour une sécurité accrue des voitures" (55018123C)	30	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen van de Europese Commissie voor veiligere wagens" (55018123C)	30
<i>Orateurs:</i> Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	31	Samengevoegde vragen van	31
- Georges Dallemagne à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les plaintes au sujet de l'utilisation de la piste 01 de l'aéroport de Zaventem" (55017891C)	31	- Georges Dallemagne aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De klachten over het gebruik van baan 01 op Brussels Airport" (55017891C)	31
- Georges Dallemagne à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les quotas de bruit pour les vols de nuit" (55017892C)	31	- Georges Dallemagne aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidsquota voor nachtvluchten" (55017892C)	31
- Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La loi aérienne" (55018006C)	31	- Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vliegwet" (55018006C)	31
- Katleen Bury à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La solution pour les nuisances sonores et l'insécurité juridique de l'aéroport de Bruxelles-National" (55018030C)	31	- Katleen Bury aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De oplossing voor de geluidshinder en voor de rechtsonzekerheid van de luchthaven Brussel-Nationaal" (55018030C)	31
- Katleen Bury à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores occasionnées par les vols de nuit" (55019042C)	31	- Katleen Bury aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidsoverlast van nachtvluchten" (55019042C)	31
<i>Orateurs:</i> Georges Dallemagne, Tim Vandenput, Katleen Bury, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Georges Dallemagne, Tim Vandenput, Katleen Bury, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	34	Samengevoegde vragen van	34
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les liaisons ferroviaires internationales avec la France" (55017895C)	34	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Internationale spoorverbindingen met Frankrijk" (55017895C)	34

- Eric Thiébaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de réouverture de la ligne de fret ferroviaire Valenciennes – Mons" (55018797C)	34	- Eric Thiébaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande heropening van de goederenspoorlijn Valenciennes – Bergen" (55018797C)	34
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Éric Thiébaut, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Éric Thiébaut, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	37	Samengevoegde vragen van	37
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le soutien de la SNCB à Eurostar" (55017919C)	37	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De steun van de NMBS aan Eurostar" (55017919C)	37
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'aide financière accordée à Eurostar" (55018208C)	37	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiële steun aan Eurostar" (55018208C)	37
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	38	Samengevoegde vragen van	38
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le retrait de fruits et légumes dans les gares de la SNCB" (55017956C)	38	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS als groenteboer" (55017956C)	38
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le service de retrait de fruits et légumes dans les gares de la SNCB" (55018084C)	38	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afhaaldienst voor groenten en fruit in de stations van de NMBS" (55018084C)	38
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare et les abords de la gare de Hansbeke" (55017957C)	40	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Hansbeke en de stationsomgeving" (55017957C)	40
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	41	Samengevoegde vragen van	41
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence de la pandémie de coronavirus sur la politique d'investissement de B-Parking" (55017959C)	41	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de coronapandemie op het investeringsbeleid van B-Parking" (55017959C)	41
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les revenus générés par les parkings de la SNCB" (55019199C)	41	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De parkinginkomsten van de NMBS" (55019199C)	41
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	43	Samengevoegde vragen van	43
- Cécile Thibaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de la ligne 163 Libramont-Bastogne" (55017997C)	43	- Cécile Thibaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van lijn 163 Libramont-Bastenaken" (55017997C)	43

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La création d'un hub marchandises à Molinfaing" (55018216C)	43	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De oprichting van een goederenhub in Molinfaing" (55018216C)	43
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réouverture de la ligne 163" (55018461C)	43	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De heropening van lijn 163" (55018461C)	43
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de la ligne 163 Libramont-Bastogne" (55019191C) <i>Orateurs: Cécile Thibaut, Josy Arens, Mélissa Hanus, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	43	- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van lijn 163 Libramont-Bastenaken" (55019191C) <i>Sprekers: Cécile Thibaut, Josy Arens, Mélissa Hanus, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	43
Question de Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison TGV avec Brussels Airport" (55018005C) <i>Orateurs: Tim Vandenput, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	45	Vraag van Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De HST-verbinding met Brussels Airport" (55018005C) <i>Sprekers: Tim Vandenput, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	45

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

du

MARDI 22 JUIN 2021

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE INSTELLINGEN

van

DINSDAG 22 JUNI 2021

Namiddag

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

Le texte en italique est un résumé de la question préalablement déposée.

01 Débat d'actualité: Les trains spéciaux vers la mer. Interpellation et questions jointes de

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

01.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La SNCB a lancé récemment un projet pilote de train avec peu d'arrêts vers le littoral: le Côte-Express.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.33 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

De cursieve tekst is een samenvatting van de tekst die de vraagsteller vooraf heeft ingediend.

01 Actualiteitsdebat: De Kust-Expresstreinen. Toegevoegde interpellatie en vragen van

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

01.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Sinds kort loopt bij de NMBS het proefproject met de Kust-Express, een treinverbinding naar de zee met

Comment se déroule le projet?

Au début, le ministre et la SNCB n'étaient pas favorables à un système de réservation en ligne. Pourquoi ont-ils changé d'avis? Pourquoi les billets ne peuvent-ils être réservés qu'en ligne? La destination de La Panne a-t-elle été choisie uniquement en raison de Plopsaland? D'autres destinations touristiques telles que le zoo d'Anvers pourront-elles également bénéficier de ces trains express? Pourquoi un billet pour un train express coûte-t-il 1 euro de plus qu'un billet pour une liaison régulière? Les personnes handicapées ont-elles également accès aux trains express?

01.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Comment le projet pilote sera-t-il évalué?

01.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Je suis favorable à ce nouveau système de trains à réservation. Tout le monde peut encore profiter de l'offre régulière. Toutefois, qui prévoit de se rendre à la côte pour le week-end et paie un euro supplémentaire pour le transport sera assuré d'avoir une place assise dans un train qui rejoint directement la côte. C'est beaucoup plus convivial que de vendre des billets à des personnes qui ne découvriront qu'à la gare si elles peuvent encore monter à bord du train.

Le ministre peut-il commenter ce projet? Comment celui-ci sera-t-il évalué? Comment et quand l'Express côtier sera-t-il mis en service?

01.04 Tomas Roggeman (N-VA): *Pourquoi la mise au point d'un système de réservation a-t-elle pris autant de temps? Pourquoi, pour ce projet pilote, ne pas utiliser l'offre existante? Pourquoi, même après réservation, les voyageurs peuvent-ils toujours choisir leur place dans le train? Pourquoi la réservation n'est-elle accessible que par le biais du site internet et pas aux guichets?*

01.05 Frank Troosters (VB): Il est frappant de constater que la province du Limbourg est totalement exclue de l'offre de trains express vers la côte. Pourquoi en est-il ainsi?

01.06 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Il est ressorti d'une étude du SPF Mobilité que les réservations pour le trafic ferroviaire intérieur sont peu pratiques.

Quelles conclusions le ministre tire-t-il de ce constat? Comment se déroule le projet Côte-Express? Pourquoi les vélos ne peuvent-ils pas être embarqués à bord du train?

weinig tussenstops. Hoe verloopt dat project?

De minister en de NMBS waren eerst geen voorstander van een onlinereservatiesysteem. Waarom is hun standpunt veranderd? Waarom kan er alleen online gereserveerd worden? Werd alleen vanwege Plopsaland voor De Panne als bestemming gekozen? Kunnen ook andere toeristische bestemmingen, zoals de Zoo van Antwerpen, aanspraak maken op dergelijke exprestreinen? Waarom kost een ticket voor een exprestrein 1 euro meer dan een ticket voor een reguliere verbinding? Hebben personen met een beperking ook toegang tot de exprestreinen?

01.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Hoe wordt het proefproject geëvalueerd?

01.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Ik ben voorstander van dit nieuwe systeem van reservatietrein. Iedereen kan wel nog altijd gebruikmaken van het reguliere aanbod. Wie echter een weekendje naar de kust plant en voor het transport een euro extra wil betalen, krijgt in ruil de garantie op een zitplaats en een trein die rechtstreeks naar de kust rijdt. Dat is veel klantvriendelijker dan tickets verkopen aan mensen die dan pas in het station ontdekken of ze nog op de trein geraken.

Kan de minister het project toelichten? Hoe wordt het geëvalueerd? Hoe en wanneer zal de Kust-Express in de toekomst nog worden ingezet?

01.04 Tomas Roggeman (N-VA): *Waarom heeft het zo lang geduurd vooraleer er een reservatiesysteem werd uitgedokterd? Waarom wordt er geen gebruikgemaakt van het bestaande aanbod voor dit proefproject? Waarom mogen reizigers, zelfs na reservatie, nog altijd kiezen waar ze plaats wensen te nemen in de trein? Waarom is de reservatie enkel mogelijk via de website en niet via de loketten?*

01.05 Frank Troosters (VB): Het is opvallend dat de provincie Limburg volledig buiten het aanbod van de Kust-Expresstreinen gelaten wordt. Waarom is dat zo?

01.06 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Uit een studie van de FOD Mobiliteit is gebleken dat reservaties voor binnenlands treinverkeer weinig werkbaar zijn.

Welke conclusies trekt de minister daaruit? Hoe verloopt het proefproject met de Kust-Express? Waarom kunnen fietsen niet meegenomen worden op de trein?

01.07 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Quel est le bilan de la SNCB sur la plus-value et les difficultés rencontrées par les trains express? Quel était le pourcentage de leur fréquentation? Selon quelles modalités le projet fonctionnera-t-il cet été?

Cette offre attire-t-elle un nouveau public ou l'offre classique suffit-elle?

Pourquoi ne réserver qu'en ligne et pas depuis un guichet SNCB?

Les trains Côte-Express offrent-ils des places vélos? Si non, pourquoi et pourrait-on l'envisager?

Étudie-t-on une extension de l'offre au départ de gares wallonnes?

Que répondra-t-on au Comité consultatif des voyageurs qui a remis un avis négatif sur le système de réservation?

01.08 Laurence Zanchetta (PS): Comment la SNCB répond-elle aux critiques de Navetteurs.be? Comment renouveler l'expérience sans pénaliser une partie de la population?

Quel est le bilan de l'expérience? Dispose-t-on de l'analyse prévue par la SNCB? Quels sont les retours des voyageurs? Organisera-t-on un autre week-end test pour accueillir plus de voyageurs?

01.09 Pieter De Spiegeleer (VB): J'ai déjà souvent réclamé avec insistance une liaison ferroviaire entre la région de la Dendre et la côte, comme le prévoit la stratégie ferroviaire flamande. Ce qui est aujourd'hui apparemment possible en un claquement de doigts pour les métropolitains apparaît une fois de plus impossible pour les habitants de la région de la Dendre qui doivent supporter tous les excès de la "bruxellisation" mais se retrouvent laissés pour compte en matière de mobilité. Le ministre estime sans doute que l'électorat de Liège et de Bruxelles est plus important.

01.10 Marianne Verhaert (Open Vld): *Quelle est l'évaluation de la SNCB de ce projet pilote? Le train Côte-Express circulera-t-il aussi durant les mois d'été?*

01.11 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Depuis quelques mois, la SNCB réfléchit – à ma demande – à son offre estivale de trains vers la

01.07 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Welke balans maakt de NMBS op van de voor- en nadelen van de rechtstreekse treinen? Hoeveel procent van de reizigers maakte gebruik van die treinen? Volgens welke randvoorwaarden zal het project deze zomer lopen?

Boort de NMBS hiermee een nieuw publiek aan of volstaat het klassieke treinaanbod?

Waarom kunnen de plaatsen alleen online gereserveerd worden en niet aan een loket van de NMBS?

Zijn de Kust-Expresstreinen voorzien van plaatsen voor fietsen? Zo niet, waarom niet, en zouden er dan plaatsen voor fietsen aangeboden kunnen worden?

Wordt er overwogen om dergelijke treinen ook in te leggen vanuit Waalse stations?

Wat zal het antwoord zijn op het negatieve advies dat het Raadgevend Comité van de Treinreizigers uitbracht over het reservatiesysteem?

01.08 Laurence Zanchetta (PS): Wat is de reactie van de NMBS op de kritiek van Navetteurs.be? Hoe kunnen we het experiment herhalen zonder een deel van de bevolking te benadelen?

Wat is de balans van het experiment? Beschikken we over de analyse die de NMBS zou uitvoeren? Welke feedback geven de reizigers? Volgt er nog een testweekend om meer reizigers aan te trekken?

01.09 Pieter De Spiegeleer (VB): Ik heb al vaker aangedrongen op een verbinding van de Denderstreek met de kust, zoals opgenomen in de Vlaamse spoorstrategie. Wat nu voor grootstedelingen blijkbaar met een vingerknip kan, lukt eens te meer niet voor inwoners van de Denderstreek. Zij moeten al de uitwassen van de 'verbrusseling' slikken, maar worden op mobiliteitsvlak in de kou gelaten. De minister zal misschien het electoraat in Luik en Brussel belangrijker vinden.

01.10 Marianne Verhaert (Open Vld): *Hoe evalueert de NMBS dit proefproject? Zal de Kust-Expresstrein ook tijdens de zomermaanden worden ingezet?*

01.11 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Op mijn verzoek denkt de NMBS sinds enkele maanden na over het treinaanbod naar de kust tijdens de zomer.

côte, avec pour objectifs une capacité rencontrant la demande, une meilleure prévision des flux de voyageurs et un confort de voyage accru, pour attirer de nouveaux publics.

(En néerlandais) Durant le week-end des 5 et 6 juin, la SNCB a mis en service des trains directs vers la côte, baptisés Côte-Express. Il s'agit d'un projet pilote, dont le déploiement pourrait être poursuivi pendant les vacances d'été.

(En français) Ce test a été concluant.

Avant de parler en détail de cette expérience pilote, je vous livre un scoop: à partir du 3 juillet, une offre de trains vers la mer sera proposée aux voyageurs dans le cadre du projet Côte-Express.

(En néerlandais) Ces trains circuleront entre les mêmes gares de départ et d'arrivée que lors du projet pilote. Il y aura une offre pendant la semaine et une offre étendue pendant les week-ends. Les passagers pourront réserver leur billet à l'avance.

Il s'agit d'un service supplémentaire qui permettra aux citoyens de se rendre rapidement, confortablement et de manière durable dans les stations balnéaires. Les trains assureront une liaison directe et ne feront pas arrêt dans des gares intermédiaires.

La réservation pour le train Côte-Express coûte 1 euro par personne et par trajet, en plus de l'achat d'un billet de train normal. Les passagers ayant une réservation seront assurés d'avoir une place assise dans un train spécifique, mais pourront s'asseoir où ils le voudront. De cette manière, les touristes d'un jour pourront désormais planifier à l'avance leur excursion à la mer.

Cette offre répond par la même occasion au souhait des voyageurs de pouvoir se déplacer rapidement et sans trop de problèmes. Elle présente d'énormes avantages certainement pour des familles, des personnes âgées ou encore des personnes à mobilité réduite.

Un système de réservation n'est pas envisagé pour l'offre classique, dès lors que ce système réduirait trop la flexibilité des voyages en train. Les associations de voyageurs sont également très attachées à cette flexibilité: prendre le train doit être le plus facile et le plus accessible possible. Un système de réservation pour l'offre ferroviaire classique n'est donc pas souhaitable.

Bedoeling is de capaciteit af te stemmen op de vraag, de verwachte reizigersstromen beter in te schatten en het comfort voor de reizigers te vergroten, teneinde een nieuw cliënteel aan te trekken.

(Nederlands) De NMBS zette tijdens het weekend van 5 en 6 juni rechtstreekse treinen naar de kust in, de zogenaamde Kust-Express. Het gaat om een proefproject, dat mogelijk in de zomervakantie verder wordt uitgerold.

(Frans) De test was overtuigend.

Ik zal zo meteen dieper ingaan op dit proefproject, maar eerst heb ik een scoop voor u: vanaf 3 juli zal er in het kader van het Kust-Expressproject een extra aanbod van treinen naar de kust worden uitgerold.

(Nederlands) Die treinen rijden tussen dezelfde vertrek- en aankomststations als tijdens het proefproject. Er zal een aanbod zijn tijdens de week en een uitgebreider aanbod tijdens de weekends. Reizigers zullen hun ticket op voorhand kunnen reserveren.

Het gaat om een bijkomend aanbod, waardoor burgers snel, comfortabel en op een duurzame manier naar de kustgemeentes kunnen reizen. Het gaat om rechtstreekse treinen die niet stoppen in tussenliggende stations.

De reservatie voor de Kust-Express kost 1 euro per persoon en per rit, naast de aankoop van een normaal treinticket. Reizigers met een reservatie zijn verzekerd van een zitplaats op een welbepaalde trein, maar ze kunnen wel kiezen waar zij concreet plaatsnemen. Op deze manier zullen dagjestoeristen hun uitstap naar zee voortaan vooraf kunnen plannen.

Met dit aanbod komen we ook tegemoet aan de bezorgdheden van reizigers om snel en zonder al te veel drukte te kunnen reizen. Zeker voor gezinnen, oudere mensen en mensen met een beperkte mobiliteit biedt het grote voordelen.

Voor het klassieke aanbod wordt geen reservatiesysteem overwogen, omdat dat de mogelijkheden om flexibel met de trein te reizen, te veel zou beperken. Ook de reizigersverenigingen hechten daaraan veel belang: de trein nemen moet zo gemakkelijk en zo laagdrempelig mogelijk zijn. Daarom is een reservatiesysteem voor het gewone treinaanbod niet wenselijk.

(En français) Le système de réservation n'est pas envisagé pour les trains conventionnels: cela limiterait la flexibilité du système ferroviaire belge qui se caractérise par un réseau important de gares et de points d'arrêt. La mobilité, c'est la liberté et nous ne voulons pas la restreindre mais l'augmenter en offrant plus de trains.

(En néerlandais) Les voyageurs qui souhaitent se rendre à la côte belge cet été pourront donc choisir entre un train sans réservation qui s'arrête dans plusieurs gares et un train direct avec réservation. Les bourgmestres des gares du littoral ont eux aussi accueilli le projet pilote avec enthousiasme.

Le pilote lancé le week-end des 5 et 6 juin a remporté un franc succès à tous égards.

(En français) L'objectif était de tester la formule et de recueillir l'avis des voyageurs concernés.

(En néerlandais) Il ressort d'un sondage réalisé auprès de la clientèle que 90 % des voyageurs accordent un score minimum de 7/10, 87 % sont satisfaits du système de réservation en ligne, 92 % sont satisfaits de leur expérience en gare et 94 % le sont en ce qui concerne leur expérience à bord du train.

Cet été, vingt trains à réservation circuleront quotidiennement: dix le matin en direction de la côte et dix le soir vers l'intérieur du pays. Ils partiront respectivement d'Anvers-Central, Bruxelles-Midi, Gand-Saint-Pierre et Liège-Guillemins. Les destinations seront Blankenberge, La Panne, Knokke et Ostende d'où ils partiront aussi le soir. C'est, en effet, dans les quatre gares de départ précitées que se concentre l'essentiel du trafic vers la côte. Le choix est aussi lié aux sillons libres.

Le projet ne sera pas encore déployé cet été dans d'autres gares, mais les voyageurs des autres provinces peuvent réserver sans aucun problème un train en direction de la côte à partir d'Anvers ou de Bruxelles, par exemple.

(En français) S'il n'y a pas de train direct au départ de certaines provinces, on peut passer par Bruxelles ou Anvers pour atteindre sa destination.

(En néerlandais) Les passagers doivent réserver leur place et être en possession d'un titre de transport valable. Une réservation au tarif de 1 euro doit également être effectuée pour les enfants

(Frans) Voor de klassieke treinen wordt het reservatiesysteem niet overwogen: dat zou een beperking zijn van de flexibiliteit van het Belgische spoorwegsysteem, dat gekenmerkt wordt door een groot net van stations en stopplaatsen. Mobiliteit staat voor vrijheid en wij willen die vrijheid niet inperken, maar net vergroten door het treinaanbod te verbeteren.

(Nederlands) De reizigers die deze zomer naar de Belgische kust willen gaan, zullen dus kunnen kiezen tussen een trein zonder reservatie die stopt in meerdere stations, en een rechtstreekse trein met reservatie. Ook de burgemeesters van de kuststations hebben het proefproject zeer positief onthaald.

De proef tijdens het weekend van 5 en 6 juni was op alle vlakken een groot succes.

(Frans) Het was de bedoeling de formule uit te testen en de mening van de betrokken reizigers te peilen.

(Nederlands) Een klantbevraging wees uit dat 90 % een score gaf van minstens 7/10, 87 % was tevreden over het onlineboekingsproces, 92 % over de ervaring in het station en 94 % over de ervaring op de trein.

Elke zomerdag zullen twintig reservatietreinen rijden: tien 's ochtends naar de kust en tien 's avonds naar het binnenland. De treinen vertrekken in respectievelijk Antwerpen-Centraal, Brussel-Zuid, Gent-Sint-Pieters en Luik-Guillemins. De bestemmingen zijn Blankenberge, De Panne, Knokke en Oostende, van waaruit ze 's avonds ook vertrekken. De overgrote drukte naar de kust ontstaat immers steevast in die vier vertrekstations. De keuze heeft ook te maken met de vrije rijpaden.

Het project zal deze zomer nog niet worden uitgerold naar andere stations, maar reizigers uit de andere provincies kunnen zeker een kusttrein reserveren vanuit bijvoorbeeld Antwerpen of Brussel.

(Frans) Indien er vanuit bepaalde provincies geen rechtstreekse trein is, kan men via Brussel of Antwerpen reizen om zijn bestemming te bereiken.

(Nederlands) Reizigers moeten vooraf reserveren en een geldig vervoersbewijs hebben. Begeleide kinderen jonger dan 12 moeten geen vervoersbewijs hebben, maar moeten ook

accompagnés âgés de moins de 12 ans même s'ils ne doivent être en possession d'un titre de transport. Ce système permet de mieux répartir les flux de passagers vers les destinations côtières et d'enregistrer avec précision le nombre de passagers à bord du train.

Une étude de 2019 montre que pendant les vacances d'été, 13 % des touristes d'un jour se rendent à la côte en train. Ces touristes viennent principalement des provinces les plus proches de la côte. Trente pour cent des touristes d'un jour se rendent à Ostende en train, 29 % à Blankenberge, 9 % à Knokke et 6 % à La Panne. Il est clair que nous devons encore convaincre davantage de voyageurs d'opter pour le train.

(En français) Dès jeudi, la liste des trains directs sera disponible sur le site de la SNCB et on pourra faire des réservations. On pourra constater le nombre de places disponibles dans les trains Côte-Express.

(En néerlandais) Les trains directs permettront aux voyageurs d'atteindre leur destination plus rapidement que les trains IC classiques puisqu'ils feront route sans arrêt intermédiaire vers leur destination finale. Entre Bruxelles et La Panne, cela représente par exemple un gain de près de deux heures pour les personnes qui souhaitent passer une journée au littoral.

Les voyageurs qui désirent prendre le Côte-Express sont priés de se présenter à la gare au moins quinze minutes avant le départ du train. Le personnel vérifiera la preuve de réservation des voyageurs avant que ceux-ci ne se rendent sur le quai.

(En français) L'organisation des flux de voyageurs a fonctionné parfaitement lors du week-end de test.

(En néerlandais) Toutes les procédures existantes pour les personnes à mobilité réduite restent d'application pour les trains directs à réserver.

(En français) Outre ces nouveaux avantages, les dispositifs d'accompagnement pour les personnes à mobilité réduite seront toujours disponibles.

Pour cette première année, une réservation au guichet ne sera pas possible.

(En néerlandais) Ce n'est bien sûr pas idéal, mais les personnes qui accèdent difficilement à internet peuvent être aidées par une association ou un

reserveren aan een tarief van 1 euro. Zo kunnen de reizigersstromen naar de kustbestemmingen beter worden gespreid en wordt het aantal reizigers op de trein nauwkeurig geregistreerd.

Een studie uit 2019 wijst uit dat in de zomervakantie 13 % dagtoeristen met de trein naar de kust reist. De dagjestoeristen komen vooral uit de provincies die het dichtst bij de kust liggen. Het gebruik van de trein bedraagt dan maximaal 30 % voor de dagjestoeristen in Oostende, 29 % voor Blankenberge, 9 % voor Knokke en 6 % voor De Panne. Wij moeten duidelijk nog meer reizigers overtuigen om voor de trein te kiezen.

(Frans) Het overzicht van de rechtstreekse treinen zal donderdag op de website van de NMBS staan, en vanaf die dag zal men ook kunnen reserveren. Men zal ook kunnen zien hoeveel plaatsen er nog beschikbaar zijn in een bepaalde Kust-Express.

(Nederlands) Met de rechtstreekse treinen zullen reizigers sneller op hun bestemming zijn dan met een klassieke IC-trein, want ze rijden rechtstreeks naar hun eindbestemming. Tussen Brussel en De Panne betekent dat bijvoorbeeld voor een dagje naar zee bijna twee uur winst.

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

(Frans) Tijdens het testweekend werden de reizigersstromen perfect gemanaged.

(Nederlands) Alle bestaande procedures voor personen met een beperkte mobiliteit blijven van toepassing op de te reserveren rechtstreekse treinen.

(Frans) Naast die nieuwe voordelen zullen de voorzieningen voor het verlenen van assistentie aan personen met beperkte mobiliteit te allen tijde beschikbaar zijn.

In dit eerste jaar zal men niet aan het loket kunnen reserveren.

(Nederlands) Dit is natuurlijk niet ideaal, maar mensen die moeilijk toegang hebben tot het internet, kunnen worden geholpen door een

proche qui a accès au site *web* de la SNCB. La réservation peut aussi être imprimée.

(En français) Plus de mille voyageurs ont réservé le Côte-Express lors du projet pilote.

(En néerlandais) Bruxelles était la gare la plus fréquentée, suivie de Liège, Anvers et Gand. À la côte, la gare la plus fréquentée était celle d'Ostende, suivie de Blankenberge, La Panne et Knokke.

(En français) Connaître le nombre de voyageurs n'était pas le but du projet: il s'agissait de tester la partie pratique, la capacité de réserver et de canaliser les voyageurs.

(En néerlandais) La SNCB a longuement interrogé les voyageurs circulant à bord de ces trains à propos de leurs expériences, ainsi que sur les éventuels points à améliorer. Le produit lui-même a recueilli un taux de satisfaction de 90 % et 75 % des utilisateurs ont affirmé qu'ils renouvelleraient l'expérience si possible. La garantie d'une place assise, un voyage effectué à bord de trains non bondés et le gain de temps figurent parmi les points positifs cités. Parmi les personnes interrogées, 40 % ne réservent que le voyage aller afin de conserver la flexibilité pour le retour.

Des améliorations ont déjà été apportées à l'issue de l'évaluation: la réservation ne doit désormais être effectuée que quinze minutes avant le départ et les personnes à mobilité réduite peuvent solliciter une assistance.

(En français) Les vélos seront acceptés mais sans garantie de place pour eux. Si on ne peut monter dans le train avec un vélo, on pourra se faire rembourser la réservation.

(En néerlandais) Aucun incident notable n'a eu lieu pendant le week-end test, sauf un problème de files d'attente à Bruxelles-Midi et avec quelques voyageurs qui n'ont pas tout de suite trouvé le billet week-end lors de la réservation en ligne.

(En français) Une amélioration de la gestion de flux est en cours, incluant une amélioration de la signalisation et une visibilité accrue de l'information aux voyageurs.

(En néerlandais) La SNCB continue de suivre les protocoles sanitaires. Pendant les week-ends et les vacances scolaires, ces destinations sont parfois

vereniging of een naaste met een toegang tot de NMBS-website. De reservatie kan ook worden afgedrukt.

(Frans) Meer dan 1.000 reizigers hebben in het kader van het proefproject een plaats gereserveerd in de Kust-Express.

(Nederlands) Brussel was het meest gebruikte station, gevolgd door Luik, Antwerpen en Gent. Aan de kust was het meest benutte station Oostende, gevolgd door Blankenberge, De Panne en Knokke.

(Frans) Het project had niet tot doel het aantal reizigers in kaart te brengen. Het was de bedoeling de praktische uitrol en de reserveringscapaciteit te testen en de reizigersstromen te kanaliseren.

(Nederlands) De NMBS heeft de reizigers die deze treinen namen, uitgebreid ondervraagd over hun ervaringen en mogelijke verbeterpunten. De tevredenheid van de gebruikers over het product zelf lag met 90 % zeer hoog en 75 % stelde de trein weer te zullen nemen, indien mogelijk. Pluspunten zijn de zekerheid van een zitplaats, het vermijden van overvolle treinen en de tijdswinst. Van de respondenten reserveert 40 % enkel de heenrit, om de terugreis flexibel te kunnen houden.

Na de evaluatie is er al een aantal verbeteringen aangebracht: men moet nu pas vijftien minuten vooraf reserveren en personen met beperkte mobiliteit kunnen een beroep doen op assistentie.

(Frans) Men mag een fiets meenemen in de trein, maar er is geen garantie voor een plaats voor de fiets. Als men niet met zijn fiets kan opstappen, kan men de reserveringskosten terugbetaald krijgen.

(Nederlands) Tijdens het testweekend waren er geen noemenswaardige incidenten, behalve een probleem met wachtrijen in Brussel-Zuid en met enkele reizigers die het weekendticket niet meteen terugvonden tijdens de onlineboeking.

(Frans) Er wordt gewerkt aan een verbetering van het beheer van de reizigersstromen; dat houdt ook een verbetering van de bewegwijzering en een betere zichtbaarheid van de informatie ten behoeve van de reizigers in.

(Nederlands) De NMBS blijft de gezondheidsprotocollen volgen. Tijdens de weekends en de schoolvakanties kan het immers

très courues, mais il n'est pas possible que le nombre de réservations excède le nombre de places disponibles.

(En français) La SNCB gardera des trains de réserve pour réagir aux imprévus.

(En néerlandais) Pour moi, le projet pilote a été le moyen idéal d'analyser une offre de trains supplémentaires vers le littoral et de faire ainsi du train une solution plus attrayante afin de remplacer la voiture.

(En français) Cette opération fera l'objet d'une évaluation en septembre.

(En néerlandais) Je souhaite encore renforcer la liberté regagnée grâce au train, afin d'encourager encore davantage son utilisation.

(En français) Cette opération n'est pas parfaite mais elle est susceptible d'attirer des voyageurs vers le rail.

01.12 Jef Van den Bergh (CD&V): Je félicite la SNCB pour cette offre supplémentaire. Il est logique que les grandes villes qui offrent un nombre suffisant de voyageurs potentiels obtiennent la préférence, étant donné les défis logistiques et opérationnels. Je n'ai pas bien compris ce qu'il en est désormais des vélos à bord de ces trains.

Nous attendons l'évaluation de septembre.

01.13 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il est bon qu'il y ait plus de trains et qu'ils soient plus rapides mais, autrefois, il y avait plus de trains vers la mer en été pour lesquels il n'était pas nécessaire de réserver. Une nouvelle classe est à présent de nouveau organisée. Il est étrange par ailleurs que l'accès des personnes handicapées soit déjà possible selon le service clientèle de la SNCB alors que le ministre déclare que ce ne sera réglé qu'à partir du 3 juillet. Il faudra aussi plus de personnel de Securail pour le Côte-Express, alors que la société souffre déjà d'une forte pénurie de personnel actuellement.

Nous ne sommes pas favorables à un système de réservation car tout le monde doit avoir accès et il faut qu'il y ait suffisamment de trains.

01.14 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Nous sommes heureux que le projet du Côte-Express soit appelé à se poursuivre. Il est particulièrement incompréhensible que le PTB, grand défenseur des transports publics, s'oppose à présent à une

erg druk worden op deze bestemmingen, maar er kunnen nooit meer reizigers reserveren dan er zitplaatsen zijn.

(Frans) De NMBS voorziet in reservetreinen om te kunnen inspelen op onvoorziene omstandigheden.

(Nederlands) Voor mij was het proefproject een ideale manier om extra treinaanbod naar de kust te onderzoeken. Zo stimuleren we de trein als aantrekkelijker alternatief voor de auto.

(Frans) De operatie zal in september geëvalueerd worden.

(Nederlands) De vrijheid die men terugwint dankzij de trein, wil ik nog versterken om het gebruik nog meer te stimuleren.

(Frans) De nieuwe Kust-Express is niet perfect, maar zal zeker meer mensen ertoe aanzetten de trein te nemen.

01.12 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik feliciteer de NMBS met dit extra aanbod. Het is logisch dat er, gelet op de logistieke en operationele uitdaging, gekozen wordt voor grote steden met voldoende reizigerspotentieel. Ik heb wel niet goed begrepen hoe het nu zat met de fiets op die treinen.

We kijken uit naar de evaluatie in september.

01.13 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Meer en snellere treinen zijn een goede zaak, maar vroeger waren er in de zomer meer treinen naar de zee waarvoor niet gereserveerd moest worden. Nu wordt opnieuw een nieuwe klasse georganiseerd. Daarnaast is het vreemd dat de toegang voor mensen met een beperking volgens de NMBS-klantendienst al mogelijk was, terwijl de minister zegt dat het pas vanaf 3 juli geregeld zal zijn. Voor de Kust-Express zal er ook meer personeel van Securail nodig zijn, terwijl er daar nu al een groot personeelstekort is.

We zijn geen voorstander van een reservatiesysteem omdat iedereen toegang moet hebben en er dan maar voldoende treinen moeten zijn.

01.14 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Wij zijn blij dat het project van de Kust-Express voortgezet wordt. Het is bijzonder onbegrijpelijk dat de PVDA, als grote verdediger van het openbaar vervoer, zich nu verzet tegen een uitbreiding van het aanbod.

extension de l'offre. Il faut se demander jusqu'où une société de transports en commun peut aller pour être proche de ses clients. (*Protestations de Mme Vindevoghel*)

J'espère qu'à l'avenir, ce projet sera élargi à toutes les gares des chefs-lieux de province.

Hoe klantvriendelijk kan een openbare vervoersmaatschappij eigenlijk zijn? (*Protest van mevrouw Vindevoghel*)

Ik hoop dat dit project in de toekomst wordt uitgebreid naar een vertrek vanuit alle provinciehoofdsteden.

01.15 Tomas Roggeman (N-VA): Il est dommage qu'il ait fallu un an et demi pour que des démarches soient entreprises, mais mieux vaut tard que jamais. Nous espérons que les nuisances traditionnelles dans les gares appartiendront dorénavant au passé. Je n'ai toutefois pas entendu pourquoi il a été opté pour un système complètement distinct. Il pourrait en effet également faire office de complément à l'offre fixer, par exemple en réservant un wagon ou une partie d'une rame.

01.15 Tomas Roggeman (N-VA): Het is jammer dat het anderhalf jaar moest duren vooraleer er iets werd gerealiseerd, maar beter laat dan nooit. We hopen dat de traditionele overlast in de stations voortaan tot het verleden behoort. Ik hoorde echter niet waarom er voor een volledig gescheiden systeem werd gekozen. Het zou toch ook kunnen doorgaan als aanvulling op het vast aanbod, bijvoorbeeld door een wagon of deel van een reisstel voor te behouden.

01.16 Frank Troosters (VB): Le projet en lui-même n'est pas problématique, mais les arguments avancés – gain de temps et de confort – ne valent en tout cas pas pour les Limbourgeois. Il est choquant que n'ai pas obtenu de réponse à ma question en la matière. Quel manque de respect envers les Limbourgeois!

01.16 Frank Troosters (VB): Met het project op zich is er geen probleem, maar de gebruikte argumenten – sneller en comfortabeler – gaan alvast niet op voor de Limburgers. Het is stuitend dat ik op de vraag ter zake geen antwoord heb gekregen. Wat een gebrek aan respect voor de Limburgers!

01.17 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Il est indéniable que cette mesure temporaire supplémentaire destinée à rendre les déplacements en train plus sains et plus sûrs peut présenter une plus-value. Je me réjouis qu'il soit possible d'emporter un vélo, même si aucune réservation n'est possible pour cette option. Espérons que le système assure une meilleure répartition de la foule des voyageurs.

01.17 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Deze bijkomende tijdelijke maatregel om met de trein reizen gezonder en veiliger te maken, kan zeker een meerwaarde hebben. Ik ben blij dat het mogelijk is om de fiets mee te nemen, ook al is dat niet te reserveren. Hopelijk zorgt het systeem voor een betere spreiding van de drukte.

01.18 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): La gestion des flux améliorée et des liaisons plus rapides peuvent en effet attirer un nouveau public. J'espère que les questions de la fracture numérique et de la réservation pour les vélos seront abordées lors de l'évaluation de septembre.

01.18 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Dankzij de betere inschatting van de reizigersstromen en de snellere verbindingen kan de NMBS een nieuw publiek aantrekken. Ik hoop dat de digitale kloof en de reservatie van plaatsen voor fietsen ter sprake zullen komen bij de evaluatie in september.

Pour aller de Huy à Ostende, il faut trois heures en semaine, trois heures quarante le week-end: il y a donc une marge de progression. Vous avez exprimé votre volonté d'améliorer l'offre SNCB le week-end et c'est important pour tous les voyageurs, partout dans le pays.

Een treinrit van Hoi naar Oostende duurt drie uur op weekdagen, en drie uur en veertig minuten in het weekend: er is dus nog ruimte voor verbetering. U wilt naar eigen zeggen het treinaanbod in het weekend verbeteren. Dat is belangrijk voor alle reizigers, in het hele land.

01.19 Laurence Zanchetta (PS): On ne peut nier les avantages de ce système de réservation: garantie d'une place assise, gestion du flux des voyageurs pour éviter les trains bondés. Je regrette qu'il ne soit pas plus accessible.

01.19 Laurence Zanchetta (PS): We kunnen niet om de voordelen van dat reservatiesysteem heen: de reizigers zijn zeker van een zitplaats en de reizigersstromen kunnen beter ingeschat worden zodat overvolle treinen voorkomen worden. Ik betreurt dat het systeem niet toegankelijker is.

01.20 Pieter De Spiegeleer (VB): Ce système est actuellement salué avec enthousiasme et devrait être élargi à l'avenir à tous les chefs-lieux de province et même à d'autres villes plus petites mais ce n'est pas là l'objet de mon plaidoyer. Le désenclavement de la région de la Dendre en direction de la côte fait partie des possibilités mais n'est pas concrétisée. Certaines régions et certains contribuables restent encore et toujours privés d'une liaison rapide et confortable vers la côte.

Motions

Le **président**: En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

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

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Frank Troosters

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

- vu les plans de mobilité du gouvernement visant à inciter davantage de gens à faire usage du train;

- vu les plans du gouvernement visant à augmenter sensiblement l'offre ferroviaire;

- vu l'offre ferroviaire de la SNCB déjà limitée dans la province du Limbourg;

- vu la décision d'ajouter des trains Côte-Express supplémentaires afin de transporter les voyageurs dans des conditions sûres par rapport au coronavirus;

- vu que les Limbourgeois souhaitent également bénéficier de conditions sûres et confortables pour se rendre à la côte;

- vu que la SNCB ne prévoit aucun train Côte-Express supplémentaire depuis/vers le Limbourg;

demande au gouvernement

de prendre sans délai les mesures nécessaires pour que le Limbourg soit également inclus dans le plan ferroviaire Côte-Express de la SNCB au travers d'une liaison Côte-Express propre et d'ainsi garantir aux voyageurs du Limbourg des conditions de transport vers la côte confortables et sûres par rapport au coronavirus."

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

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

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

01.20 Pieter De Spiegeleer (VB): Dit systeem wordt nu bejubeld en zou in de toekomst worden uitgebreid naar alle provinciehoofdsteden en zelfs een aantal kleinere steden, maar daar gaat mijn pleidooi niet over. De ontsluiting van de Denderstreek richting de kust is voorhanden, maar wordt niet gebruikt. Bepaalde regio's en bepaalde belastingbetalers blijven nog steeds verstoken van een snelle en comfortabele ontsluiting richting kust.

Moties

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

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

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Frank Troosters

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

- overwegende de mobiliteitsplannen van de regering om meer mensen tot het gebruik van de trein te leiden;

- overwegende de plannen van de regering om het spooraanbod gevoelig uit te breiden;

- overwegende het al beperkte NMBS-spooraanbod in de provincie Limburg;

- overwegende de beslissing tot het inleggen van extra Kust-Expresstreinen die treinreizigers op coronaveilige wijze naar de kust moeten vervoeren;

- overwegende het feit dat ook Limburgers graag op veilige en comfortabele wijze met de trein de kuststreek willen kunnen bezoeken;

- overwegende het feit dat er door de NMBS geen enkele Kust-Expresstrein van/naar Limburg voorzien wordt;

vraagt de regering

onmiddellijk de nodige maatregelen te nemen opdat ook Limburg middels een eigen Kust-Expresstreinverbinding zal opgenomen worden in het Kust-Expresstreinplan van de NMBS en de Limburgse treinreizigers op die manier verzekerd worden van een coronaveilige en comfortabele treinreis naar de kust."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Nicolas Parent.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

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

(55015616C)

02.01 Wouter Raskin (N-VA): Le 17 mars, le ministre a confirmé que la gare de Hamont serait adaptée afin que des trains plus longs puissent s'y arrêter.

Quels travaux sont-ils prévus? Quel est le calendrier et quel est le coût?

02.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Les quais existants seront allongés. Il s'agira d'un quai de hauteur moyenne. Peut-être sera-t-il donc nécessaire de transformer l'ensemble du quai en un quai de hauteur supérieure. La demande de permis d'environnement doit être déposée au cours du second semestre 2021. La procédure d'appel d'offres pour le rehaussement des quais a déjà été lancée. Les travaux débuteront au printemps 2022 et dureront environ un an. Une somme approximative d'un demi-million d'euros a été libérée. Si la totalité du quai est rehaussé, un budget supplémentaire devra être dégagé et les travaux prendront également plus de temps.

L'incident est clos.

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

03.01 Reccino Van Lommel (VB): Le secteur de l'aviation semble décidément réticent à investir dans l'hydrogène comme alternative au kérosène, car cela nécessiterait trop d'espace. Cette source d'énergie pourrait toutefois être utilisée pour les vols court-courriers. Les centrales et les investissements sont toutefois trop peu nombreux par rapport à d'autres nouveaux combustibles.

Le ministre s'est-il déjà concerté avec le secteur? De quelle manière le gouvernement essaie-t-il d'encourager l'utilisation de l'hydrogène dans le secteur de l'aviation?

03.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): De nombreux carburants alternatifs semblent constituer une solution facile, mais la solution parfaite n'existe pas. Le biodiesel semble être une alternative durable jusqu'à ce que l'utilisation de l'hydrogène se généralise dans le secteur de l'aviation à partir de 2035-2040.

Je prendrai des mesures afin de soutenir toutes les initiatives dans les domaines de la recherche, du développement et des investissements dans notre

Hamont" (55015616C)

02.01 Wouter Raskin (N-VA): Op 17 maart bevestigde de minister dat het station van Hamont zou worden aangepast zodat er langere treinen kunnen stoppen.

Om welke werken gaat het? Wat is de timing en wat is de kostprijs?

02.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De bestaande perrons worden verlengd. Het gaat om een middelhoog perron, dus wellicht is het nodig om het volledige perron om te bouwen tot een hoger perron. In de tweede helft van 2021 zou de omgevingsaanvraag ingediend worden. De aanbestedingsprocedure voor het ophogen van de perrons is reeds opgestart. De werken zullen in het voorjaar van 2022 starten en zullen ongeveer één jaar duren. Er werd ongeveer een half miljoen euro uitgetrokken. Als het perron volledig verhoogd wordt, moet er daarvoor nog extra budget worden uitgetrokken en zullen de werken ook langer duren.

Het incident is gesloten.

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

03.01 Reccino Van Lommel (VB): De luchtvaartsector lijkt maar niet te willen investeren in waterstof als alternatief voor kerosine, omdat die te veel ruimte zou vragen. De energiebron zou echter wel gebruikt kunnen worden voor kortereafstandsvluchten. Er zijn echter te weinig krachtcentrales en investeringen in vergelijking met andere nieuwe brandstoffen.

Heeft de minister al overleg gepleegd met de sector? Op welke manier tracht de regering het gebruik van waterstof in de luchtvaartsector aan te moedigen?

03.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Vele alternatieve brandstoffen lijken een gemakkelijke oplossing, maar de perfecte oplossing bestaat niet. Biodiesel lijkt een duurzaam alternatief te zijn tot het gebruik van waterstof algemene ingang vindt in de luchtvaartsector vanaf 2035-2040.

Ik zal maatregelen nemen om alle initiatieven op het vlak van onderzoek, ontwikkeling en investeringen in ons land te ondersteunen. Op internationaal

pays. À l'échelon international, j'appuierai les avancées en matière de réglementation. Pour certaines applications concrètes, il faudra patienter trois à cinq législatures avant d'en voir les résultats tangibles. La recherche scientifique fait partie, par parenthèse, des attributions des Régions et des Communautés.

03.03 Reccino Van Lommel (VB): Le biodiesel n'est pas toujours aussi durable que d'autres le prétendent. Accroître la durabilité dans le secteur aérien est un refrain bien connu seriné par le parti du ministre, mais les ambitions exprimées aujourd'hui par le ministre sont totalement en porte-à-faux avec cet objectif.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

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

04.01 Wouter Raskin (N-VA): Le permis de conduire à points est entré dans la loi en 1990 déjà, mais il n'a jamais été mis en œuvre. Cette fois le gouvernement veut enfin s'y atteler.

Quelle est la situation actuelle? Une étude a-t-elle déjà été lancée? Une concertation a-t-elle déjà eu lieu avec les entités fédérées à ce sujet?

04.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): L'une des initiatives que le gouvernement souhaite prendre dans la lutte contre la récidive est de lancer une étude au sujet du permis de conduire à points. L'étude qui compare le contexte belge et celui des pays voisins sera menée par l'institut Vias, lequel a déjà mené une étude similaire en 2018. Un plus grand nombre de pays européens, avec et sans permis de conduire à points, feront l'objet d'une comparaison dans la nouvelle étude. Y seront examinés notamment la sécurité routière, le contrôle et les divers systèmes de lutte contre la récidive. L'étude sera prête fin 2021.

Je compte bien sûr collaborer étroitement avec les entités fédérées pour réaliser ce projet.

La mise en place d'un système de permis à points n'est bien entendu pas gratuite. L'étude de 2018 incluait les coûts liés aux TIC, à la gestion du système, aux campagnes de communication, aux adaptations juridiques et au contrôle. Les coûts éventuels des formations qui permettraient de

niveau zal ik vooruitgang op regelgevend vlak steunen. Voor bepaalde concrete toepassingen zullen er pas resultaten zijn over drie tot vijf regeerperiodes. Het zijn tussen haakjes de Gewesten en Gemeenschappen die bevoegd zijn voor wetenschappelijk onderzoek.

03.03 Reccino Van Lommel (VB): Biodiesel is niet altijd zo duurzaam als wordt beweerd. De partij van de minister heeft altijd maar de mond vol van verduurzaming van de luchtvaart, maar dat staat in schril contrast met de ambities die hij hier vandaag toont.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

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

04.01 Wouter Raskin (N-VA): Het rijbewijs met punten werd al in 1990 in de wet ingeschreven, maar het is nooit uitgevoerd. Deze keer wil de regering er eindelijk werk van maken.

Wat is de stand van zaken? Is er al een studie opgestart? Is hierover al overlegd met de deelstaten?

04.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Een studie over het rijbewijs met punten is een van de initiatieven die de regering wil nemen in de strijd tegen recidive. De studie, die de Belgische context vergelijkt met die in andere landen, zal worden uitgevoerd door Vias institute, dat reeds in 2018 een gelijkaardige studie heeft gedaan. In de nieuwe studie zullen meer Europese landen – mét en zonder puntenrijbewijs – in de vergelijking worden opgenomen, waarbij onder meer wordt gekeken naar de verkeersveiligheid, de handhaving en de diverse systemen om recidive te bestrijden. Eind 2021 wordt de studie opgeleverd.

Uiteraard wil ik nauw samenwerken met de deelstaten om dit project te realiseren.

Het opzetten van een puntensysteem is natuurlijk niet gratis. In de studie van 2018 werd onder meer gewezen op de kosten voor ICT, voor het beheer van het systeem, voor communicatiecampagnes, voor juridische aanpassingen en voor de handhaving. De mogelijke kosten van opleidingen in

recupérer les points et le permis de conduire perdus n'avaient alors pas été calculés.

Lorsque le permis à points a été prévu dans la loi en 1990, il n'existait pas de banque de données où étaient enregistrées toutes les infractions au Code de la route. Depuis 2018, cette banque de données existe: il s'agit de MaCH. Le traitement des amendes routières a également été progressivement automatisé depuis lors.

Lors de l'instauration du système, nous devons toutefois tenir compte des sanctions administratives communales et régionales en Flandre et en Wallonie qui ne sont pas encore enregistrées dans la banque de données MaCH.

Depuis 2020, les policiers peuvent contrôler sur le terrain si les conducteurs possèdent un permis de conduire valable et ils peuvent, le cas échéant, empêcher immédiatement les conducteurs sans permis de conduire de poursuivre leur route.

Il faudra tenir compte, en outre, des évolutions enregistrées ces dernières années dans les différentes bases de données et les applications.

04.03 Wouter Raskin (N-VA): Le Vias institute présentera les résultats de son étude à la fin de cette année. C'est une bonne nouvelle, mais j'espère qu'ensuite, le projet sera concrètement mis en œuvre. Je n'ai pas compris si, à ce stade, le ministre a déjà engagé la concertation avec les entités fédérées.

Peu importe les coûts afférents à l'instauration d'un permis de conduire à points si celui-ci permet d'éviter les récidives, mais surtout les drames vécus par les familles lors d'accidents de la route.

L'incident est clos.

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

05.01 Frank Troosters (VB): Le groupe de travail Affaires institutionnelles a récemment organisé trois auditions au Parlement flamand sur le thème de la mobilité, auxquelles de nombreux acteurs importants ont été conviés. À leur grand étonnement, les organisateurs de ces auditions ont appris de la CEO de la SNCB, Mme Dutordoir, qu'elle n'y participerait pas.

Comment cela se fait-il? Le ministre trouve-t-il cette réaction appropriée?

het kader van punten- en rijbewijsrecuperatie werden toen zelfs niet berekend.

Toen het rijbewijs met punten in 1990 in de wet werd ingeschreven, bestond er nog geen databank waarin alle verkeersovertredingen werden geregistreerd. Sinds 2018 is dat wel het geval, met de MaCH-databank. Ook de verwerking van verkeersboetes werd sindsdien gradueel geautomatiseerd.

Bij de invoering van het systeem zullen we wel rekening moeten houden met de gemeentelijke en gewestelijke administratieve sancties in Vlaanderen en Wallonië, die nog niet in de MaCH-databank worden geregistreerd.

Sinds 2020 kunnen politieagenten op het terrein controleren of bestuurders beschikken over een geldig rijbewijs en kunnen zij bestuurders zonder rijbewijs meteen uit het verkeer halen.

Ook zal er rekening moeten worden gehouden met de ontwikkelingen die de verschillende databanken en toepassingen de jongste jaren hebben gekend.

04.03 Wouter Raskin (N-VA): De studie van Vias institute wordt eind dit jaar opgeleverd. Dat is een goede zaak, maar ik hoop dat het project nadien ook echt uitgevoerd zal worden. Het is mij niet helemaal duidelijk of de minister in deze fase al heeft overlegd met de deelstaten.

De invoering van een rijbewijs met punten mag wat geld kosten, als we daarmee recidive en vooral de drama's waarmee families worden geconfronteerd bij verkeersongevallen, kunnen voorkomen.

Het incident is gesloten.

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

05.01 Frank Troosters (VB): Onlangs heeft de werkgroep Institutionele Zaken drie hoorzittingen rond mobiliteit georganiseerd in het Vlaams Parlement waarop heel wat belangrijke spelers werden uitgenodigd. Tot hun grote verbazing vernamen de organisatoren van de CEO van de NMBS, mevrouw Dutordoir, dat ze niet aanwezig zou zijn.

Hoe komt dat? Vindt de minister dat een verstandige reactie?

05.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La SNCB est toujours disposée à participer à des auditions pertinentes. Cela a par exemple été le cas lors des auditions de la commission de la Mobilité de la Chambre, tant concernant l'impact du Covid-19 que sur le plan de transport, l'accessibilité des trains et des gares, la sécurité d'exploitation et la ponctualité.

En réponse à l'invitation du Parlement flamand, la SNCB a immédiatement pris contact avec le secrétariat du groupe de travail consacré aux Affaires institutionnelles afin d'obtenir des informations additionnelles au sujet de ces auditions. Étant donné qu'il s'agissait d'un thème à forte connotation institutionnelle et sans doute également politique et que le SPF Mobilité était déjà invité, la SNCB a informé le secrétariat que le SPF lui-même était mieux placé pour donner un exposé à ce sujet. Le secrétariat a parfaitement compris ce point de vue.

05.03 Frank Troosters (VB): Pour moi, le fait que la SNCB ait été absente lors d'une audition où tant d'autres acteurs importants dans le domaine de la mobilité étaient au contraire présents constitue une occasion manquée. La SNCB ne vit pas sur une île en matière de mobilité. De surcroît, la Flandre finance certaines lignes et certains projets ferroviaires et il existe donc, là aussi, un lien manifeste.

L'incident est clos.

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

06.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Depuis une décennie au moins, les ouvriers ferroviaires néerlandais sont exposés à une forte concentration de silice, un matériau cancérogène. Le danger se cache dans le ballast. Celui-ci est également utilisé en Belgique pour la pose des voies et pour assurer l'écoulement des eaux.

Depuis quand Infrabel est-il informé de ce danger? L'entreprise est-elle en mesure d'estimer le nombre de travailleurs en Belgique – de l'entreprise et des sous-traitants – en contact avec ce matériau dans le cadre de travaux sur les voies? Infrabel procède-t-il à des mesures lors de l'exécution de chantiers ferroviaires? Quels sont les types de ballast utilisés pour les travaux sur les voies? Qui fixe la norme? Infrabel utilise-t-il le même type de ballast que ProRail aux Pays-Bas? L'entreprise est-elle

05.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De NMBS is steeds bereid om deel te nemen aan relevante hoorzittingen. Dat was bijvoorbeeld het geval voor de hoorzittingen van de Kamercommissie voor Mobiliteit, zowel over de impact van COVID-19 als over het vervoersplan, de toegankelijkheid van treinen en stations, de exploitatieveiligheid en de punctualiteit.

De NMBS heeft in antwoord op de uitnodiging van het Vlaams Parlement meteen het secretariaat van de werkgroep Institutionele Zaken gecontacteerd om extra informatie te krijgen over deze hoorzittingen. Aangezien het ging om een thema met een hoog institutioneel en wellicht ook politiek gehalte en de FOD Mobiliteit al was uitgenodigd, heeft de NMBS het secretariaat ingelicht dat de FOD zelf beter geplaatst is om hierover een uiteenzetting te geven. Het secretariaat had daar alle begrip voor.

05.03 Frank Troosters (VB): Ik vind het een gemiste kans dat de NMBS afwezig was op een hoorzitting waar zovele andere belangrijke actoren in het mobiliteitsveld wél aanwezig waren. De NMBS zit inzake mobiliteit niet op een eiland. Bovendien financiert Vlaanderen bepaalde spoorlijnen en -projecten, dus ook daar is een duidelijke link.

Het incident is gesloten.

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

06.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Nederlandse spoorwerkers zijn al zeker tien jaar lang blootgesteld aan een hogere concentratie van het kankerverwekkende kwartsstof. Het gevaar schuilt in de ballaststenen. Deze worden ook bij ons gebruikt om de sporen te leggen en water af te laten voeren.

Sinds wanneer is Infrabel op de hoogte van dit gevaar? Kan Infrabel inschatten hoeveel werknemers – eigen werknemers en onderaannemers – er in België tijdens spoorwerken in contact komen met deze stof? Laat Infrabel metingen uitvoeren tijdens de werken aan het spoor? Welke specifieke types van ballaststenen gebruikt men bij werken op het spoor? Wie bepaalt de norm? Maakt Infrabel gebruik van hetzelfde type ballaststenen als het Nederlandse ProRail? Weet

informée de l'existence de ballast à faible teneur en silice, voire sans silice?

06.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La situation en Belgique est tout à fait différente de celle des Pays-Bas. Bien que la société Infrabel suive avec attention le dossier néerlandais sur la silice, elle ne connaît pas ou du moins pas dans la même mesure les mêmes problèmes que ceux auxquels doit faire face ProRail. Infrabel impose des obligations strictes à ses fournisseurs notamment dans le secteur des carrières. Ainsi, le ballast ne peut contenir qu'un certain pourcentage de particules fines. Le pourcentage appliqué par Infrabel dans ses dispositions techniques est plus strict que la norme européenne. Afin de respecter les normes strictes d'Infrabel, tous les fournisseurs doivent laver leur ballast. Infrabel utilise en outre essentiellement des concassés de porphyre comme ballast. Il s'agit d'un type de pierre très dure avec peu de quartz. Infrabel privilégie par ailleurs le circuit court. On travaille avec des carrières belges, ce qui signifie qu'à l'arrivée, le ballast est souvent encore humide. Plus le ballast est humide, moins il produit de poussière. Comme le circuit est court, moins de manipulations sont nécessaires et moins de particules fines sont libérées.

Infrabel respecte la législation. L'exposition aux substances dangereuses doit rester sous les valeurs limites d'exposition professionnelle à des agents chimiques. La liste des valeurs limites figure dans le Code du bien-être au travail, ainsi que dans l'arrêté royal du 11 mars 2002. Depuis la publication de l'arrêté royal du 12 janvier 2020, certaines activités liées à la manipulation de la silice cristalline apparaissent sur la liste des procédés dégageant des agents cancérogènes. Cela figure, en outre, dans l'annexe du Code du bien-être au travail.

Les travailleurs qui manipulent le ballast sont tenus de porter un appareil de protection respiratoire, tel qu'un masque buccal équipé de filtres T3. Les agents d'Infrabel potentiellement en contact avec la silice durant des travaux ferroviaires sont ceux chargés de l'entretien des voies, le personnel de surveillance lors de travaux exécutés par des entrepreneurs et les opérateurs des engins lourds de chantier. Infrabel n'est pas en mesure d'estimer le nombre de travailleurs employés par des entreprises et des sous-traitants exposés à la silice lors de l'exécution de chantiers ferroviaires. Infrabel n'a connaissance d'aucun dossier médical faisant état d'une pathologie liée à la silice.

Infrabel effectue régulièrement des mesures. La mesure la plus récente date de janvier 2020. La

Infrabel dat er ook kwartsarme en zelfs kwartsvrije ballaststenen bestaan?

06.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De situatie in België is helemaal anders dan in Nederland. Infrabel volgt het Nederlandse dossier over kwartsstof wel zeer nauwgezet op, maar kent de problemen waarmee ProRail kampt, niet of toch zeker niet in dezelfde mate. Infrabel legt strenge verplichtingen op aan zijn leveranciers, met name de steengroeven. Zo mag ballast maar een bepaald percentage aan fijne deeltjes bevatten. Het percentage dat Infrabel hanteert in zijn technische bepalingen, is strenger dan de Europese norm. Om aan de strenge Infrabelnormen te voldoen, moeten alle leveranciers hun ballast wassen. Infrabel gebruikt bovendien overwegend porfiersteen als ballast. Dat is een zeer harde steensoort met weinig kwarts. Daarnaast hanteert Infrabel de korte keten. Er wordt gewerkt met Belgische steengroeven waardoor ballast vaak nog in natte toestand aankomt. Hoe natter de ballast, hoe minder stofvorming. Omdat de keten kort is, zijn ook minder handelingen nodig, waardoor minder fijnstof vrijkomt.

Infrabel volgt de wetgeving op. De blootstelling aan gevaarlijke stoffen moet onder de grenswaarde van beroepsmatige blootstelling aan chemische agentia blijven. De lijst met de grenswaarden is opgenomen in de codex over het welzijn op het werk en staat in het KB van 11 maart 2002. Sinds de publicatie van het KB van 12 januari 2020 zijn bepaalde werkzaamheden inzake kristallijn siliciumdioxide opgenomen in de lijst van procedés van kankerverwekkende agentia. Dat is eveneens overgenomen in de bijlage van de codex over het welzijn op het werk.

De medewerkers die met ballast werken, moeten verplicht ademhalingsbescherming dragen, zoals een mondkap met T3-filters. De werknemers van Infrabel die potentieel in contact kunnen komen met kwartsstof tijdens spoorwerken, zijn zij die instaan voor het onderhoud van de sporen, het toezichtspersoneel bij werken uitgevoerd door aannemers en de operatoren van de zware werktuigen. Infrabel kan geen inschatting maken van het aantal werknemers van aannemers en onderaannemers dat in contact komt met kwartsstof tijdens spoorwerken. Bij Infrabel is geen enkel medisch dossier bekend waarbij een ziektebeeld opduikt dat gelinkt is aan kwartsstof.

Infrabel voert regelmatig metingen uit. De meest recente meting dateert van januari 2020. De

valeur mesurée était inférieure à la moitié de la valeur limite. De nouvelles mesures sont programmées pour 2021.

Aucune carrière n'a jusqu'à présent demandé l'obtention de la qualification pour des pierres de ballast du type olivine. On ignore, à l'heure actuelle, si ces pierres répondent aux exigences techniques.

06.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De toute évidence, Infrabel se donne beaucoup de mal pour faire en sorte que les pierres contiennent le moins possible de particules fines. Je me fais surtout du souci pour les sous-traitants, qui ne portent peut-être pas les équipements de protection nécessaires, d'autant plus que cet aspect est moins contrôlé.

L'incident est clos.

07 Question jointes de

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation du site ministériel afin de servir la politique du parti" (55017475C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation privée du site web du cabinet par le ministre" (55018205C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation du site internet du cabinet par le ministre de la Mobilité" (55019168C)

07.01 Wouter Raskin (N-VA): Le ministre de la Mobilité dispose d'un site internet propre à son cabinet (<https://gilkinet.belgium.be>), sur lequel on retrouve également des messages de nature essentiellement politicienne et qui ne sont publiés que sur la version française du site.

Le ministre estime-t-il nécessaire qu'un cabinet consacre des moyens publics à un site internet propre? Trouve-t-il approprié d'y publier des messages politiques? Ces messages ne devraient-ils pas plutôt être publiés sur une autre plateforme? Une distinction claire entre le ministre et l'homme politique n'est-elle pas souhaitable? Comment le ministre justifie-t-il les versions différentes du site internet de son cabinet? Ces versions différentes sont-elles légales et appropriées?

07.02 Frank Troosters (VB): Le ministre utilise le site internet officiel de son cabinet pour diffuser toutes sortes de messages politiques, et ce uniquement sur la partie francophone de celui-ci.

Comment peut-il le justifier? Tel ne peut être l'objet du site de son cabinet! Comment justifie-t-il en outre

gemeten waarde lag lager dan de helft van de grenswaarde. Nieuwe metingen zijn geprogrammeerd voor 2021.

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

06.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Infrabel doet duidelijk veel moeite, opdat de stenen zo weinig mogelijk fijnstof bevatten. Ik maak mij vooral zorgen over de onderaannemers, die misschien niet de nodige bescherming dragen, des te meer omdat daar minder controle op is.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van de kabinetswebsite voor partijpolitieke doeleinden" (55017475C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het privégebruik van de website van het kabinet door de minister" (55018205C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van de kabinetswebsite door de minister van Mobiliteit" (55019168C)

07.01 Wouter Raskin (N-VA): De minister van Mobiliteit beschikt over een kabinetswebsite (<https://gilkinet.belgium.be>), waarop men ook berichten terugvindt van veeleer partijpolitieke aard en dan nog enkel op de Franstalige versie van de website.

Vindt hij het nodig dat een kabinet overheidsmiddelen besteedt aan een eigen website? Vindt hij het zetten van partijpolitieke berichten daarop gepast? Dienen die boodschappen niet eerder op een ander platform te verschijnen? Is een duidelijke grens tussen de minister en de politicus niet wenselijk? Hoe verklaart de minister de verschillende versies van zijn kabinetswebsite? Is dit wettelijk en gepast?

07.02 Frank Troosters (VB): De minister gebruikt de officiële website van zijn kabinet om allerlei politieke boodschappen te ventileren en dan nog enkel via het Franstalige deel ervan.

Hoe kan hij zoiets verantwoorden? Daarvoor dient de website van zijn kabinet toch niet? Hoe

que la législation linguistique ne soit pas correctement appliquée? Le ministre déclarera-t-il l'utilisation à des fins privées du site internet de son cabinet comme un avantage de toute nature?

07.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le site du cabinet du ministre, Belgian Platform, contient de nombreuses interviews servant la politique du parti.

Pourquoi les publier précisément à cet endroit? N'existe-t-il pas d'autres sites à cet effet? Est-ce un choix délibéré de publier des messages différents en fonction de la langue choisie?

07.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): J'ai publié les messages en question sur ma page Facebook personnelle en avril. En ma qualité de vice-premier ministre et de responsable politique, je me sens concerné par ces questions et je partage mes réflexions à leur sujet. Ces messages ont d'abord été publiés sur un site officiel mais afin de leur donner davantage de visibilité, j'ai diffusé les textes complets par le biais de ma page Facebook. Ainsi, les textes peuvent être lus dans leur intégralité et peuvent également être partagés plus facilement. On ne les trouve plus aujourd'hui sur mon site officiel. Sur celui-ci, je veille à ce que les textes publiés soient disponibles dans les trois langues nationales le plus rapidement possible.

En tant que vice-premier ministre, je continuerai d'aborder les questions de l'énergie, du climat, du dumping social et d'autres questions sociétales. En tant qu'homme politique, je continuerai de me battre pour des valeurs importantes, mais en faisant la différence entre mon site officiel de ministre de la Mobilité et mes médias sociaux.

07.05 Wouter Raskin (N-VA): Je me réjouis de cette humble réponse du ministre. Il ne convient pas du tout qu'il utilise son site officiel en tant que ministre de la Mobilité pour des messages qu'il y a publiés.

07.06 Frank Troosters (VB): Le fait que le ministre ait apporté les modifications qui s'imposaient en dit long bien sûr. Nous sommes, nous aussi, favorables à la liberté d'expression, mais elle doit s'exercer sur les plates-formes appropriées. C'est ce que le ministre a l'intention de faire dorénavant et il adaptera aussi son site *web* officiel dans les trois langues nationales.

07.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Sur son site internet officiel, un ministre fédéral se doit de publier des informations concernant tant la Flandre que la Wallonie. Or jusqu'à présent, ce principe n'était pas systématiquement respecté.

verantwoordt hij bovendien dat de taalwetgeving niet correct wordt toegepast? Zal de minister het privégebruik van de website van zijn kabinet aangeven als een voordeel van alle aard?

07.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Op de website van het kabinet van de minister, Belgian Platform, staan heel wat partijpolitieke interviews.

Waarom net daar? Daar bestaan toch andere sites voor? Is het een bewuste keuze om, al naargelang de taalkeuze, verschillende berichten te publiceren?

07.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De mededelingen waarover sprake, heb ik in april op mijn persoonlijke Facebookpagina gepost. Als vice-eersteminister en als politicus voel ik me aangesproken door die onderwerpen en deel ik mijn beschouwingen daarover. Deze berichten stonden eerst op een officiële website, maar om er meer zichtbaarheid aan te geven heb ik de volledige teksten verspreid via mijn Facebookpagina. Zo worden de teksten in hun geheel gelezen en ook makkelijker gedeeld. Ze zijn ondertussen niet meer te vinden op mijn officiële website. Op die officiële webstek zorg ik ervoor dat teksten zo spoedig mogelijk beschikbaar zijn in de drie landstalen.

Als vice-eersteminister zal ik blijven praten over energie, klimaat, sociale dumping en andere maatschappelijke onderwerpen. Als politicus zal ik blijven vechten voor belangrijke waarden, maar met een onderscheid tussen mijn officiële website als minister van Mobiliteit en mijn sociale media.

07.05 Wouter Raskin (N-VA): Ik ben blij met dit nederige antwoord van de minister. Hij hoort zijn officiële website helemaal niet te gebruiken voor bepaalde boodschappen die hij daarop postte.

07.06 Frank Troosters (VB): Het feit dat de minister de nodige aanpassingen heeft gedaan, is natuurlijk veelzeggend. Ook wij zijn voor de vrijheid van meningsuiting, maar dat moet wel gebeuren op het geschikte platform. Dat is de minister voortaan ook van plan en hij zal zijn officiële website nu ook aanpassen aan de drie landstalen.

07.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De communicatie van een federaal minister via zijn officiële website moet zowel over zaken in Vlaanderen als over zaken in Wallonië handelen en dit was tot dusver zeker niet systematisch het geval.

L'incident est clos.

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

08.01 Tomas Roggeman (N-VA): Infrabel veut, à terme, fermer tous les passages à niveau de plain-pied et les remplacer, si possible, par un pont ou un tunnel. À l'heure actuelle, la commune de Herzele compte six passages à niveau de plain-pied.

Quels passages à niveau la société Infrabel entend-elle fermer dans cette commune? Une concertation a-t-elle déjà été menée à ce sujet avec l'administration locale? Qu'en est-il de la concertation avec la population plus large?

08.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): En mai, Infrabel a soumis à la commune de Herzele, en guise de premier pas, un projet proposant une solution alternative pour chaque passage à niveau. Un calendrier concret n'a pas encore été fixé à cet effet. Des entretiens ont déjà eu lieu entre Infrabel et l'administration communale, pour l'instant sans accord. Une fois qu'un accord aura été conclu, des séances d'information seront organisées.

08.03 Tomas Roggeman (N-VA): Nous sommes d'accord sur la nécessité de modifier la législation relative à la fermeture des passages à niveau de plain-pied. J'ai déposé une proposition de loi à cet effet.

L'incident est clos.

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

09.01 Tomas Roggeman (N-VA): Les mêmes règles pour le transport ferroviaire sont d'application dans les zones portuaires et sur le réseau principal. Le port d'Anvers demande un cadre distinct pour les voies portuaires afin de pouvoir travailler de façon plus efficace et plus flexible.

Le ministre en est-il informé? Quelle est sa vision et quel est le point de vue d'Infrabel? Est-il possible de donner aux ports un cadre propre? Quelles modifications sont-elles possibles pour une exécution plus fluide du premier et du dernier kilomètre?

09.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*):

Het incident is gesloten.

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

08.01 Tomas Roggeman (N-VA): Infrabel wil op termijn alle gelijkgrondse spoorovergangen sluiten en waar mogelijk vervangen door een brug of een tunnel. Momenteel telt de gemeente Herzele zes gelijkgrondse spoorovergangen.

Welke spoorovergangen wil Infrabel daar sluiten? Is dat al overlegd met het lokaal bestuur? Wat met het overleg met de bredere bevolking?

08.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): In mei heeft Infrabel aan de gemeente Herzele als een eerste aanzet een concept voorgelegd met een alternatief voor elke overweg. Hiervoor is er nog geen concrete timing. Er zijn al gesprekken geweest tussen Infrabel en het gemeentebestuur, voorlopig zonder akkoord. Eens dat akkoord er is, volgen de informatiemomenten.

08.03 Tomas Roggeman (N-VA): We zijn het eens over de noodzaak tot aanpassing van de wetgeving inzake de sluiting van gelijkgrondse overwegen. Ik heb daarvoor een wetsvoorstel ingediend.

Het incident is gesloten.

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

09.01 Tomas Roggeman (N-VA): In havengebieden gelden dezelfde regels voor het spoorvervoer als op het hoofdnet. De Antwerpse haven vraagt een apart kader voor havenspooren om efficiënter en flexibeler te kunnen werken.

Is de minister hiervan op de hoogte? Wat is zijn visie en wat is de visie van Infrabel? Is het wel mogelijk om havens een eigen kader te geven? Welke wijzigingen zijn er mogelijk voor een vlottere uitvoering van de *first and last mile*?

09.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik

Je suis, tout comme Infrabel, convaincu de la nécessité d'un cadre ferroviaire séparé pour les ports, compte tenu surtout de notre objectif de doubler le transport de marchandises par voie ferrée d'ici 2030. Nous devons examiner ce point dans le cadre des règles européennes, en tenant compte de la complexité de l'application des règles sur le terrain et de la sécurité opérationnelle. Le cadre doit stimuler l'efficacité et réaliser la transparence au sein de la chaîne.

Infrabel examinera avec la Régie portuaire d'Anvers la manière de développer un cadre distinct qui pourra ensuite servir de modèle à d'autres ports et zones industrielles. Les restrictions actuelles offrent trop peu de flexibilité. Le facteur temps n'est pas optimal, ce qui a un effet négatif sur le prix du transport ferroviaire et sur le transfert modal en général.

En rendant plus fluides les déplacements du premier et du dernier kilomètre (*first and last mile*), nous pouvons simplifier la procédure d'utilisation locale de l'infrastructure ferroviaire par des sociétés non ferroviaires et améliorer la flexibilité dans les zones non signalisées.

L'incident est clos.

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

10.01 Tomas Roggeman (N-VA): Sophie Dutordoir, la CEO de la SNCB, est partisane d'un abandon progressif des recrutements statutaires. À terme, elle souhaite évoluer entièrement vers des emplois contractuels. Une évaluation des emplois statutaires est prévue dans l'accord de gouvernement.

Combien de collaborateurs statutaires quitteront-ils la SNCB pas le biais de départs naturels au cours de cette année et des prochaines? Combien HR Rail en recrutera-t-il pour la SNCB? Une volte-face au niveau de la politique de recrutement est-elle nécessaire en vue de la libéralisation du transport de personnes? Quel cadre d'emploi le ministre privilégie-t-il pour les futures entreprises ferroviaires privées? À cet égard, la loi de 1926 doit-elle être revue? Quel est l'impact de certains éléments sur la concertation sociale? La SNCB subira-t-elle un handicap concurrentiel une fois que les entreprises privées, qui emploieront uniquement du personnel contractuel, feront leur apparition sur le marché? Le ministre fera-t-il en sorte que les recrutements contractuels deviennent la règle à la SNCB?

ben samen met Infrabel overtuigd van de noodzaak van een apart spoorkader voor havens, zeker in het licht van onze doelstelling om tegen 2030 het goederenvervoer per spoor te verdubbelen. We moeten dit bekijken binnen de Europese regels, rekening houdend met de complexiteit van de toepassing van de regels op het terrein en met de operationele veiligheid. Het kader moet efficiëntie aanmoedigen en transparantie in de keten realiseren.

Infrabel zal samen met het Havenbedrijf Antwerpen onderzoeken hoe een apart kader kan worden ontwikkeld, dat vervolgens een blauwdruk kan zijn voor andere havens en industriegebieden. De huidige beperkingen bieden te weinig flexibiliteit. De tijdsduur is ook erg hoog, wat een negatieve impact heeft op de prijs van het spoortransport en op de modal shift in het algemeen.

Met een vlottere uitvoering van de *first and last mile*-verplaatsingen kunnen we zorgen voor een vereenvoudiging van de procedure voor lokaal gebruik van spoorinfrastructuur door niet-spoorwegondernemingen en voor een verhoging van de flexibiliteit in niet-beseinde zones.

Het incident is gesloten.

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

10.01 Tomas Roggeman (N-VA): Sophie Dutordoir, de CEO van de NMBS, is voorstander van een uitdoofscenario voor statutaire aanwervingen. Op termijn zou ze volledig willen overschakelen naar contractuele arbeid. In het regeerakkoord wordt een evaluatie van de statutaire arbeid vooropgesteld.

Hoeveel statutaire werknemers zullen dit jaar en de komende jaren op natuurlijke wijze afvloeien bij de NMBS? Hoeveel zal HR Rail er voor de NMBS in dienst nemen? Is er een ommezwaai in het beleid nodig met het oog op de liberalisering van het personenvervoer? Welk tewerkstellingskader verkiest de minister voor de toekomstige private spoorwegbedrijven? Moet daartoe de wet van 1926 worden herzien? Wat betekent een en ander voor het sociaal overleg? Zal de NMBS een concurrentienadeel ondervinden wanneer privébedrijven met enkel contractueel personeel de markt betreden? Zal de minister van contractuele aanwervingen de regel maken bij de NMBS?

10.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Quoi qu'il en soit, la réponse à la dernière question est non.

La SNCB estime que cette année, environ 1 100 ETP statutaires seront supprimés par le biais de départs volontaires et encore environ 920 l'année prochaine. Tant cette année que la prochaine, entre 800 et 850 collaborateurs statutaires seront recrutés. Étant donné que le personnel qui quittera l'entreprise dispose de davantage d'ancienneté, ces départs auront un impact positif sur les frais de personnel. Cet effet sera en partie compensé par le fait qu'un petit nombre de profils très spécialisés seront recrutés sur une base contractuelle.

Le gouvernement souhaite que les entreprises publiques concilient les objectifs de compétitivité avec un rôle exemplaire dans le domaine du dialogue social avec le personnel. J'encouragerai la SNCB et Infrabel à consacrer une réflexion à la gestion du personnel, en concertation avec les partenaires sociaux.

La SNCB doit s'efforcer de mettre en place une gestion du personnel dynamique, axée sur les formations permanentes, l'égalité des chances, la promotion de la diversité et la lutte contre le dumping social, y compris chez les sous-traitants. Nous devons mettre à profit le savoir-faire du personnel ferroviaire de manière optimale, tout en le préparant aux évolutions futures, telles que la numérisation et la libéralisation du marché.

Il convient de recruter et d'intégrer une nouvelle main d'œuvre. L'effectif du personnel doit refléter la diversité au sein de la société, y compris sur le plan du genre. Nos entreprises ferroviaires pourront ainsi être des employeurs exemplaires, modernes et attractifs.

Le dialogue social aux chemins de fer repose sur la loi de 1926, qui a été adaptée aux circonstances au fil des années. Le climat social actuel, caractérisé par un faible nombre de grèves, est le fruit de ce dialogue et de la concertation avec les partenaires sociaux.

Pour certains organes, le dialogue social a aussi été fixé par les résultats des élections sociales de 2018. Ce cadre légal devra être respecté au cours des trois prochaines années.

10.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): La Belgique demeure quasi le seul pays de la planète où le

10.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Het antwoord op de laatste vraag is alvast neen.

Volgens de NMBS zullen dit jaar naar schatting 1.100 statutaire vte's uitstromen en volgend jaar ongeveer 960. Zowel dit als volgend jaar zullen er tussen 800 en 850 statutaire personeelsleden worden aangeworven. Omdat het vertrekkend personeel een hogere anciënniteit heeft, zal er een positieve impact zijn op de personeelskosten. Dat effect wordt deels getemperd omdat ook een beperkt aantal sterk gespecialiseerde profielen op contractuele basis zal worden aangeworven.

De regering wil dat overheidsbedrijven doelstellingen inzake het concurrentievermogen verzoenen met een voorbeeldrol op het vlak van de sociale dialoog met het personeel. Ik zal de NMBS en Infrabel aanmoedigen om na te denken over het personeelsbeleid, in overleg met de sociale partners.

De NMBS moet streven naar een dynamisch personeelsbeleid dat inzet op permanente opleidingen, gelijke kansen, promotie van diversiteit en de strijd tegen sociale dumping, ook bij onderaannemers. We moeten de knowhow van het spoorwegpersoneel optimaal benutten en hen tegelijk klaarstomen voor toekomstige evoluties, zoals de digitalisering en de liberalisering van de markt.

Nieuwe arbeidskrachten moeten worden aangeworven en geïntegreerd. Het personeelsbestand moet de diversiteit in de samenleving, ook op het vlak van gender, weerspiegelen. Zo kunnen onze spoormaatschappijen voorbeeldige, moderne en aantrekkelijke werkgevers zijn.

De sociale dialoog bij de spoorwegen is gebaseerd op de wet van 1926, die in de loop der jaren is aangepast aan de omstandigheden. Het huidige sociale klimaat, met heel weinig stakingen, is de vrucht van deze dialoog en van het overleg met de sociale partners.

Voor bepaalde organen is de sociale dialoog ook vastgesteld door de uitslag van de sociale verkiezingen van 2018. De komende drie jaar moet dat wettelijk kader worden gerespecteerd.

10.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): België is ongeveer het laatste land op de planeet waar het

transport ferroviaire de personnes est assuré par des fonctionnaires statutaires. Il me paraît avoir compris que, contrairement à la CEO de la SNCB, le ministre refuse de miser sur l'embauche d'agents contractuels. Or l'accord de gouvernement indique qu'en matière de politique du personnel, la SNCB doit se préparer à un marché concurrentiel. Je serais intéressé de connaître l'opinion des alliés libéraux de la coalition à ce sujet.

L'incident est clos.

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

11.01 Katleen Bury (VB): Lors de la réutilisation d'une plaque d'immatriculation pour un autre véhicule, le courtier en assurance inscrit le nouveau véhicule.

Qui, dès lors, est civilement responsable en cas de problèmes sur la voie publique? Qu'est-ce qui est plus important: les données dans la base de données ou les pièces justificatives sous format papier dans la voiture?

11.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Lors de l'immatriculation via WebDIV, le courtier reçoit la confirmation que le nouveau véhicule a été immatriculé en conservant la plaque minéralogique. À partir de ce moment, l'ancien véhicule n'est plus immatriculé ni assuré. La responsabilité incombe au conducteur. L'immatriculation à la DIV prime. Je demanderai à la DIV d'examiner l'opportunité d'éventuellement clarifier ces informations sur le site internet.

L'incident est clos.

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

12.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le mouvement Générations sans tabac est composé de citoyens, d'organisations et d'administrations communales qui, ensemble, veulent réduire l'exposition des enfants à la cigarette. Il est encore toujours possible de fumer sur les quais. Aux Pays-Bas, il est interdit

personenvervoer per spoor met statutaire ambtenaren werkt. Ik heb begrepen dat de minister, in tegenstelling tot de CEO van de NMBS, niet wil inzetten op de aanwerving van contractuele medewerkers. Nochtans staat er in het regeerakkoord dat de NMBS zich in haar personeelsbeleid moet voorbereiden op een competitieve markt. Ik ben benieuwd wat zijn liberale coalitiegenoten daarvan denken.

Het incident is gesloten.

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

11.01 Katleen Bury (VB): Bij het veranderen van voertuig met behoud van de nummerplaat schrijft de verzekeringmakelaar het nieuwe voertuig in.

Wie is er dan aansprakelijk bij problemen op de openbare weg? Wat primeert er: de gegevens in de databank of de papieren bewijsstukken in de wagen?

11.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Bij de inschrijving via WebDIV krijgt de makelaar een bevestiging dat het nieuwe voertuig werd ingeschreven met behoud van de kentekenplaat. Vanaf dat ogenblik is het oude voertuig niet langer ingeschreven of verzekerd. De aansprakelijkheid ligt bij de bestuurder. De inschrijving in de DIV primeert. Ik zal de DIV vragen om te kijken of deze informatie eventueel verduidelijkt moet worden op de website.

Het incident is gesloten.

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

12.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Generatie Rookvrij is een beweging die bestaat uit burgers, organisaties en gemeentebesturen die er samen voor willen zorgen dat kinderen minder geconfronteerd worden met roken. Op perrons mag er nog steeds gerookt worden. In Nederland zijn de

de fumer sur les quais depuis 2020 déjà.

Le ministre est-il favorable à une interdiction de fumer dans l'ensemble de la gare, y compris sur les quais et dans les bâtiments de gare? Que pense le ministre de la proposition de la ville de Malines d'utiliser la gare de Malines pour un projet pilote?

12.02 Karin Jiroflée (Vooruit): Nous avons lu que le ministre souhaitait demander une étude pour voir comment interdire de fumer sur les quais, dans les gares et à hauteur des entrées et sorties. La ville de Malines souhaite interdire de fumer dans ses deux gares. Nous soutenons la campagne de Générations sans tabac qui doit permettre aux enfants de grandir à l'abri de la fumée.

Le ministre envisage-t-il d'autres projets pilotes encore? Combien de temps la période d'essai durera-t-elle? Quand la loi sera-t-elle modifiée?

12.03 Tomas Roggeman (N-VA): Le ministre a annoncé son intention d'examiner quelles initiatives il y a lieu de prendre pour que les alentours de la gare deviennent des zones non-fumeurs.

Combien de plaintes la SNCB reçoit-elle chaque année de voyageurs incommodés par les gens qui fument aux alentours des gares? Quels avantages y a-t-il à interdire la cigarette en plein air? Quels aménagements l'instauration de cette interdiction requerrait-elle? Par qui le respect d'une réglementation en ce sens devrait-il être vérifié? Quel serait le montant des amendes? Le ministre est-il partisan d'une interdiction généralisée de fumer en plein air?

12.04 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): L'opération Génération sans tabac veut éviter aux enfants la vision de personnes qui fument. Selon la Fondation contre le cancer, les enfants qui voient fumer ont plus de chances de devenir fumeurs eux-mêmes. La ville de Malines a demandé à la SNCB de faire de sa gare une gare pilote sans tabac.

Êtes-vous favorable à une interdiction de fumer dans les gares, y compris sur les quais et aux entrées des bâtiments? D'autres projets pilotes sont-ils prévus? Quand aura-t-on les résultats de celui-ci?

12.05 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La SNCB entend miser sur des gares et des quais totalement non-fumeurs. Cette volonté correspond à ma vision personnelle de la santé publique. Le tabagisme est la principale cause évitable de cancer. Les fumeurs passifs subissent également

perrons al sinds 2020 rookvrij.

Is de minister er voorstander van om het hele station rookvrij te maken, met inbegrip van de perrons en de stationsgebouwen? Wat vindt de minister van het voorstel van de stad Mechelen om het station van Mechelen te gebruiken als proefproject?

12.02 Karin Jiroflée (Vooruit): Wij lezen dat de minister wil laten onderzoeken hoe de perrons, de stations en de in- en uitgangen rookvrij gemaakt kunnen worden. De stad Mechelen wil haar twee stations rookvrij maken. Wij steunen de campagne van Generatie Rookvrij die moet toelaten dat kinderen rookvrij kunnen opgroeien.

Kijkt de minister nog naar andere proefprojecten? Hoelang zal de proefperiode lopen? Wanneer komt er een wetswijziging?

12.03 Tomas Roggeman (N-VA): De minister wil onderzoeken welke stappen er nodig zijn om de volledige stationsomgevingen rookvrij te maken.

Hoeveel klachten ontvangt de NMBS op jaarbasis van reizigers die hinder ondervinden van het roken in de nabijheid van stations? Welke voordelen zijn er in het volledig rookvrij maken van locaties in de open lucht? Welke aanpassingen zijn daarvoor nodig in de wetgeving? Wie moet zo iets handhaven? Hoeveel bedragen de boetes? Is de minister een voorstander van een algemeen rookverbod in open lucht?

12.04 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Met de campagne 'Generatie Rookvrij' wil men voorkomen dat kinderen mensen zien roken. Volgens de Stichting tegen Kanker is er meer kans dat kinderen die zien roken, zelf ook rokers worden. De stad Mechelen heeft de NMBS gevraagd het station Mechelen bij wijze van proef rookvrij te maken.

Bent u voorstander van een rookverbod in de stations, met inbegrip van de perrons en de ingangen van de gebouwen? Zijn er andere proefprojecten gepland? Wanneer krijgen we de resultaten van het proefproject in Mechelen?

12.05 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De NMBS wil inzetten op volledig rookvrije stations en perrons. Dat sluit wel degelijk aan bij mijn persoonlijke visie op de volksgezondheid. Roken is de belangrijkste vermijdbare oorzaak van kanker. Ook wie ongewild meerookt, ondervindt daarvan

les effets néfastes de la cigarette sur leur santé.

(En français) Mes collègues ont fourni d'autres arguments pertinents.

Il est interdit de fumer dans les gares et sur les quais couverts. La loi sur la police des chemins de fer, qui autorise de fumer à l'air libre sur les quais, devra être modifiée pour une interdiction totale. J'ai demandé à mon cabinet d'examiner les étapes à franchir. Avec la SNCB, le travail est en cours.

(En néerlandais) S'il convient d'élargir la portée de l'infraction, le mode de constatation et de sanction peut rester identique. La SNCB a proposé de se concerter avec la ville de Malines concernant le projet pilote.

(En français) Il n'y a pas d'autres projets pilotes de ce type mais, le cas échéant, ils seront accueillis positivement.

(En néerlandais) Le service clientèle de la SNCB ne dispose pas de chiffres sur les plaintes.

12.06 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Je suis ravie que la SNCB veuille évoluer vers des gares et des quais entièrement non-fumeurs. L'objectif n'est pas de culpabiliser les fumeurs mais surtout de protéger les non-fumeurs. Si les espaces où les enfants et les jeunes se rassemblent deviennent des espaces non-fumeurs, le fait de ne pas fumer deviendra la norme. Notre groupe politique prendra également l'initiative d'adapter la loi.

12.07 Karin Jiroflée (Vooruit): Si la modification de la loi devait prendre du temps, un maximum de projets pilotes pourraient peut-être déjà être mis en place et ainsi convaincre les opposants.

12.08 Tomas Roggeman (N-VA): S'il est logique de ne pas fumer dans les trains, dans la gare ou sur un quai couvert, il l'est beaucoup moins de l'interdire aux abords des gares. Les campagnes de dissuasion sont déjà nombreuses et les mesures financières pour inciter à ne plus fumer aussi. Si les gens décident malgré tout de fumer en plein air, il faut leur permettre de le faire. Pourquoi devrions-nous soudainement l'interdire? Il n'appartient pas aux pouvoirs publics de se montrer plus paternalistes encore. Le ministre est responsable de la mobilité, il n'est pas le ministre de la "réglementite aiguë".

12.09 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Je suis

schadelijke gezondheidseffecten.

(Frans) Mijn collega's hebben nog andere afdoende argumenten aangevoerd.

In de stations en op de overdekte perrons geldt er een rookverbod. Voor een totaalverbod moet de wet op de politie van de spoorwegen, krachtens welke het toegestaan is in de openlucht op de perrons te roken, gewijzigd worden. Ik heb mijn kabinet gevraagd te onderzoeken welke stappen er gezet moeten worden. Samen met de NMBS wordt er daar momenteel werk van gemaakt.

(Nederlands) De reikwijdte van de overtreding moet worden uitgebreid, de manier van vaststellen en sanctioneren kan echter hetzelfde blijven. De NMBS heeft voorgesteld om met de stad Mechelen te overleggen over het proefproject.

(Frans) Er lopen geen andere proefprojecten van die aard, maar als die er komen, zullen ze met applaus begroet worden.

(Nederlands) De klantendienst van de NMBS beschikt niet over cijfers over het aantal klachten.

12.06 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Ik ben blij dat de NMBS wil evolueren naar volledig rookvrije stations en perrons. Het is niet de bedoeling om rokers te culpabiliseren, maar vooral om niet-rokers te beschermen. Als plaatsen waar kinderen en jongeren samenkomen, rookvrij worden gemaakt, wordt het rookvrij zijn de norm. Onze fractie zal mee het initiatief nemen om de wet aan te passen.

12.07 Karin Jiroflée (Vooruit): Als de wetswijziging op zich zou laten wachten, kunnen er misschien wel al zoveel mogelijk proefprojecten opgezet worden. Dat zal de tegenstanders misschien kunnen overtuigen.

12.08 Tomas Roggeman (N-VA): Het is logisch dat er niet gerookt wordt in de treinen, in het station of op een overdekt perron, maar het is veel minder logisch om het ook te gaan verbieden in de omgeving van stations. Er zijn al veel ontradingcampagnes en er is ook de financiële ontmoediging. Als mensen ondanks alles toch beslissen om te roken in de open lucht, moet dat toch kunnen? Waarom moeten we dat ineens gaan verbieden? Het is niet aan de overheid om nog meer te gaan betuttelen. De minister is bevoegd voor Mobiliteit, hij is toch niet minister van Betutteling!

12.09 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Ik ben

satisfait de la dynamique enclenchée à la SNCB et qui doit être poursuivie. Au niveau légal, nous devons prendre l'initiative. Les expériences pilotes doivent se poursuivre aussi. L'aspect pédagogique est intéressant.

J'entends parler de liberté, mais au nom de la sécurité routière, il n'est pas autorisé de circuler à 200 km à l'heure à contresens sur l'autoroute ou de stationner sur un passage à niveau. La liberté doit être régulée, quand il y a des décès et qu'il s'agit de prévention pour la population. Nous plaçons la santé publique au-dessus de tout. Il y a 14 000 décès par an, sans compter les hospitalisations et les enfants victimes de tabagisme passif. La SNCB doit être exemplaire. Je ne comprends pas qu'on conteste cette approche au nom de la liberté.

L'incident est clos.

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

13.01 Frank Troosters (VB): La durée de validité de la carte Standard Multi varie selon qu'on l'achète ou non par l'entremise de la Ligue des familles.

Pourquoi les membres de la Ligue bénéficient-ils de privilèges? Le règlement existant sera-t-il revu?

13.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Des motifs logistiques expliquent cette distinction. Les cartes Multi achetées par le biais de la Ligue des familles sont imprimées en grandes quantités et distribuées plus tard. Leur validité ne peut, dès lors, prendre cours dès la date d'achat. La SNCB ne prévoit pas de revoir le règlement en vigueur en matière de validité de ces cartes. Il ressort d'une étude que presque toutes les cartes Multi sont achetées le jour de leur première utilisation.

L'incident est clos.

Présidente: Kim Buyst

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

tevreden over de dynamiek die bij de NMBS op gang gekomen is en die niet doorbroken mag worden. Op het wettelijke vlak moeten wij het initiatief nemen. Ook de proefprojecten moeten voortgezet worden. Het pedagogische aspect is interessant.

Er wordt geschermd met het argument van de vrijheid, maar ter wille van de verkeersveiligheid heeft men ook niet de vrijheid om met een snelheid van 200 km per uur in de verboden rijrichting te rijden op de autosnelweg of stil te staan op een overweg. Wanneer er sprake is van sterfgevallen en het over preventie ten bate van de bevolking gaat, moet de vrijheid gereguleerd worden. We plaatsen de volksgezondheid boven alles. Roken leidt tot 14.000 sterfgevallen per jaar, en dan heb ik het nog niet over de ziekenhuisopnames en de kinderen die het slachtoffer worden van passief roken. De NMBS heeft een voorbeeldrol. Ik begrijp niet dat men die benadering in naam van de vrijheid zou contesteren.

Het incident is gesloten.

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

13.01 Frank Troosters (VB): De geldigheidsperiode van een Standard Multi rittenkaart verschilt naargelang men het vervoerbewijs koopt via de Gezinsbond of niet.

Waarom worden er privileges toegekend aan de leden van de Gezinsbond? Zal de huidige regeling worden herzien?

13.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het onderscheid heeft logistieke redenen. Multi rittenkaarten via de Gezinsbond worden in bulk gedrukt en op een later tijdstip verdeeld. Daarom kunnen ze niet vanaf de datum van aankoop geldig worden gemaakt. De NMBS plant geen herziening van de huidige geldigheidsregeling. Onderzoek leert dat bijna alle Multi rittenkaarten aangekocht worden op de dag van het eerste gebruik.

Het incident is gesloten.

Voorzitster: Kim Buyst

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

14.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les inspecteurs aéroportuaires – qui ont reçu à l'origine une formation d'inspecteurs de police – ont été transférés vers la société en charge de l'exploitation de l'aéroport lorsque celui-ci a été privatisé en 2004. Au fil des ans, il est devenu de plus en plus difficile de savoir qui les dirigeait. Ce manque de clarté a des conséquences sur leurs conditions de travail mais aussi sur la sécurité à l'aéroport. Le nombre croissant de contrôles effectués par des sociétés privées de gardiennage pose également des problèmes.

Combien d'inspecteurs aéroportuaires travaillent-ils aujourd'hui à l'aéroport de Bruxelles? Combien y en avait-il en 2004? Qui est responsable du cadre du personnel, de ses conditions de travail et de ses horaires?

La commission d'enquête parlementaire sur les attentats de 2016 a recommandé que les inspecteurs aéroportuaires relèvent de la compétence des pouvoirs publics. De même, la loi du 27 juin 1937 dispose que dans l'exercice de leurs compétences ces inspecteurs ne peuvent recevoir aucune instruction de l'exploitant de l'aéroport. Comment le ministre perçoit-il ces contradictions? Réaffectera-t-il les inspecteurs aéroportuaires à la direction générale du Transport aérien (DGTA)? Qu'advient-il de leur statut? Que pense le ministre du rôle joué par les sociétés privées de gardiennage à l'aéroport de Bruxelles?

14.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je ne dispose pas de chiffres pour 2004. En 2006, le nombre d'inspecteurs aéroportuaires était de 91 ETP. À l'heure actuelle, 85 ETP sont repris dans le cadre du personnel, abstraction faite de la diminution temporaire de l'occupation en conséquence de la crise du covid. S'agissant de ces chiffres, il doit notamment être tenu compte du transfert de missions, entre autres, vers la Direction de la sécurisation de la police fédérale, qui a repris en 2018 des missions de sécurisation pour 58 ETP au total.

L'exploitant aéroportuaire BAC est responsable des conditions et horaires de travail.

Lors de la privatisation de l'aéroport en 2014, l'intention du législateur n'était nullement que les inspecteurs aéroportuaires continuent d'exercer leur fonction indépendamment de l'exploitant de l'aéroport. Les inspecteurs aéroportuaires sont sous l'autorité de l'inspecteur en chef adjoint de l'inspection aéroportuaire, un employé de BAC, qui se voit conférer un mandat à cet effet en vertu de l'article 17 de l'arrêté royal de 1999.

14.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De luchthaveninspecteurs – die oorspronkelijk als politie-inspecteur werden opgeleid – werden bij de privatisering van de luchthaven in 2004 overgedragen aan de luchthavenuitbater. Doorheen de jaren is er alsmaar meer onduidelijkheid gegroeid over wie hen aanstuurt. Dit heeft gevolgen voor hun werkomstandigheden, maar ook voor de veiligheid op de luchthaven. Ook het toenemend aantal controles door private bewakingsfirma's zorgt voor problemen.

Hoeveel luchthaveninspecteurs zijn er vandaag aan de slag op Brussels Airport? Hoeveel waren dat er in 2004? Wie is verantwoordelijk voor het personeelskader, hun werkomstandigheden en hun werkroosters?

De parlementaire onderzoekscommissie over de aanslagen van 2016 heeft aanbevolen dat de luchthaveninspecteurs onder bevoegdheid van de overheid zouden staan. Ook bepaalt de wet van 27 juni 1937 dat zij bij de uitoefening van hun bevoegdheden geen instructies van de luchthavenexploitant mogen ontvangen. Hoe kijkt de minister naar deze tegenstrijdigheden? Zal hij de luchthaveninspecteurs opnieuw onder het directoraat-generaal van de Luchtvaart (DGLV) brengen? Wat gebeurt er met hun statuut? Wat is de mening van de minister over de rol van de private beveiligingsfirma's op Brussels Airport?

14.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Voor 2004 zijn er geen cijfers beschikbaar. In 2006 waren er 91 vte-luchthaveninspecteurs. Vandaag zijn er in het personeelskader 85 vte's opgenomen, exclusief de tijdelijk verminderde bezetting ten gevolge van de covidcrisis. Bij die cijfers moet onder meer rekening worden gehouden met de overdracht van taken naar onder meer de directie Beveiliging van de federale politie, die in 2018 beveiligingstaken heeft overgenomen voor in totaal 58 vte's.

De luchthavenuitbater BAC is verantwoordelijk voor de werkomstandigheden en de werkroosters.

Bij de privatisering van de luchthaven in 2004 was het geenszins de intentie van de wetgever dat de luchthaveninspecteurs onafhankelijk zouden blijven fungeren van de luchthavenuitbater. De luchthaveninspecteurs staan onder het gezag van de adjunct-hoofdinspecteur van de luchthaveninspectie, een werknemer van BAC, die daartoe een mandaat ontvangt volgens artikel 17 van het KB van 1999.

Président: Jean-Marc Delizée

Les inspecteurs aéroportuaires reçoivent un mandat de la DGTA pour l'exécution de tâches qui demandent une compétence spéciale. L'employeur assure la formation, et les examens sont en partie organisés par lui et en partie par la DGTA.

Brussels Airport Company assume ses responsabilités en matière de sécurisation sous le contrôle de la DGTA, laquelle intervient comme autorité de contrôle, conformément à la réglementation européenne. Tant la DGTA que la Commission européenne effectuent des inspections et des audits.

Les agents de surveillance des sociétés de gardiennage privées y interviennent comme agents auxiliaires de l'inspection aéroportuaire ou de la sécurité aéroportuaire avec un mandat de la DGTA. Ils sont également placés sous l'autorité de l'inspecteur en chef adjoint. Leurs activités font en même temps l'objet d'une inspection et d'un audit de l'autorité de contrôle.

14.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les recommandations de la commission d'enquête ont clairement fait ressortir l'importance de placer l'inspection aéroportuaire sous administration publique. Brussels Airport est une entreprise privée et ne peut par conséquent assumer la responsabilité en matière d'inspection de la sécurité dans l'aéroport.

L'incident est clos.

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

15.01 Wouter Raskin (N-VA): Les conducteurs belges ne sont pas toujours très regardants sur les règles de la circulation et ne sont pas un modèle de courtoisie au volant. Cela s'explique peut-être par le caractère obsolète de notre code de la route. Où en est la réforme prévue de ce code? Comment la ministre flamande de la Mobilité, Mme Peeters, a-t-elle réagi à l'analyse juridique sur ce point?

Le code existant serait évalué, et ce, à l'avantage des usagers actifs. Où en est la première phase, ayant trait aux articles à revoir? La deuxième phase, laquelle englobe une vaste enquête auprès des parties concernées, a-t-elle déjà démarré? De quelles parties s'agit-il et quand les résultats seront-

Voorzitter: Jean-Marc Delizée

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

BAC vult zijn verantwoordelijkheden op het vlak van beveiliging in onder toezicht van het DGLV, dat optreedt als toezichthoudende autoriteit, conform de Europese regelgeving. Zowel het DGLV als de Europese Commissie voeren inspecties en audits uit.

De bewakingsagenten van de privébeveiligingsfirma's zijn daar actief als hulpagent van de luchthaveninspectie of -beveiliging met een mandaat van het DGLV. Zij staan eveneens onder het gezag van de adjunct-hoofdinspecteur. Hun activiteiten worden tevens geïnspecteerd en geauditeerd door de toezichthoudende autoriteit.

14.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): In de aanbevelingen van de onderzoekscommissie kwam duidelijk naar voren dat het belangrijk is dat de luchthaveninspectie onder de bevoegdheid van de overheid valt. Brussels Airport is een privébedrijf en mag daarom de verantwoordelijkheid inzake de inspectie van de veiligheid op de luchthaven niet dragen.

Het incident is gesloten.

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

15.01 Wouter Raskin (N-VA): De Belgische bestuurders nemen het niet altijd even nauw met de verkeersregels en zijn geen voorbeeld van hoffelijkheid in het verkeer. Wellicht is er een verband met onze verouderde wegcode. Wat is de stand van zaken van de geplande herziening daarvan? Hoe reageerde Vlaams minister van Mobiliteit Peeters op de juridische analyse in dat verband?

De huidige wegcode zou worden geëvalueerd, ten voordele van actieve weggebruikers. Wat is de stand van zaken van de eerste fase, die betrekking heeft op de te herziene artikelen? Is de tweede fase, met de bredere bevraging van de betrokken partijen, al van start gegaan? Om welke partijen

ils communiqués?

gaat het en wanneer worden de resultaten bekendgemaakt?

15.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Mon cabinet a reçu le 16 février 2021 de l'administration flamande la réaction à la note comportant l'analyse juridique. Après analyse de cette réaction, nous verrons comment poursuivre au mieux le processus. Une première concertation suivra, en juillet. Nous travaillons le plus vite possible, mais toujours en concertation avec les entités fédérées.

15.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Mijn kabinet ontving op 16 februari 2021 van de bevoegde Vlaamse administratie de reactie op de nota met de juridische analyse. Na een studie van de reactie zal worden bekeken hoe er nu best wordt verdergewerkt. In juni volgt een eerste overleg. We werken zo snel mogelijk, maar steeds in overleg met de deelgebieden.

Sur la base de questions précédentes, l'administration a dressé une liste d'articles à réviser, mais avant de formuler des propositions, je vais d'abord entendre les autres parties intéressées. Ce matin, par exemple, les membres de la Commission fédérale pour la sécurité routière (CFSV) ont été interrogés. L'objectif est d'élaborer sur la base des réponses un projet qui adapte le code de la route afin de promouvoir les usagers actifs de la route.

Op grond van eerdere vragen heeft de administratie een aantal te herziene artikelen opgesteld, maar voor ik met voorstellen kom, zal ik eerst de andere betrokken partijen horen. Vanmorgen werden bijvoorbeeld de leden van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid (FCVV) bevraagd. Doel is om op basis van de antwoorden een ontwerp op te stellen dat het verkeersreglement aanpast ter bevordering van de actieve weggebruikers.

15.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Je ne veux pas soumettre le ministre à la pression du temps parce qu'il s'agit d'un exercice complexe. J'espère qu'il disposera rapidement des points de vue des entités fédérées avec lesquelles il aura un premier tour de table en juin. Dans l'intervalle, les parties prenantes seront invitées à donner leur avis.

15.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Ik wil de minister niet onder tijdsdruk zetten, want het gaat om een complexe oefening. Ik hoop dat hij snel over de standpunten van de deelgebieden beschikt, waarmee hij in juni een eerste keer rond de tafel gaat zitten. Intussen worden de stakeholders bevraagd.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

16.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): *La décision de rendre payant le stationnement aux abords de la gare de Haaltert n'a guère été accueillie avec enthousiasme par la population. Le ministre peut-il la commenter?*

16.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): *Het betalend maken van de stationsparking van Haaltert kan op weinig begrip van de pendelaars rekenen. Kan de minister deze beslissing toelichten?*

16.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Aucune diminution du nombre de voyageurs n'a été constatée dans les gares où le stationnement a été rendu payant. On observe en revanche un glissement vers le vélo et d'autres modes de transport non polluants. Le parking payant a surtout pour vocation de garantir que les usagers du train trouveront une place de parking. Les gens choisissent le train sur la base de l'offre et payer pour se garer ne constitue dès lors pas un obstacle insurmontable.

16.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Het aantal treinreizigers in stations waar de parking betalend is gemaakt, is niet afgenomen. Wel is er een verschuiving naar de fiets of andere zachte vervoerswijzen. Betalend parkeren wordt vooral ingevoerd om een parkeerplaats te garanderen aan treinreizigers. Mensen kiezen voor de trein op basis van het aanbod, betalen om te parkeren is dan ook geen onoverkoombaar obstakel.

La SNCB établit toujours son plan de mobilité en

De NMBS stelt altijd een gezamenlijk mobiliteitsplan

concertation avec les pouvoirs locaux. Ce fut également le cas à Haaltert. Une nouvelle voie de désenclavement sera aménagée. Les travaux débiteront à l'automne de cette année. Deux cents nouvelles places de stationnement seront aménagées, plus de 200 places pour les vélos ordinaires et 16 places pour les vélos spéciaux. Cette proportion a pour vocation d'induire un changement des modes de transport choisis pour se rendre à la gare.

16.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Certaines aires de stationnement aux abords des gares sont devenues payantes et elles ne sont plus guère fréquentées. La crise du coronavirus a modifié les habitudes de travail et de déplacements entre les lieux de résidence et de travail. Les recettes de la SNCB s'en trouveront réduites. Plutôt que de tout mettre en œuvre afin d'attirer les voyageurs, la SNCB fait le contraire. Ces choix dénotent une absence de vision et de compréhension des usagers.

L'incident est clos.

17 Questions jointes de

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

17.01 Marianne Verhaert (Open Vld): La crise du coronavirus a eu un grand impact sur les activités ferroviaires mais aussi sur les détenteurs de concessions dans les gares.

Combien de commerces ont-ils déjà fait usage de la possibilité de report de paiement offerte par la SNCB? La réduction de 20 % est-elle automatiquement octroyée? Combien de commerces ont-ils dans l'intervalle mis la clé sous le paillason? Quels efforts supplémentaires la SNCB consentira-t-elle afin d'aider les indépendants qui exercent leur activité dans une gare?

17.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): L'avenir de tous ces concessionnaires me cause bien du souci parce que ce sont eux qui assurent l'animation dans les gares.

(En français) J'espère que la fin progressive des mesures sanitaires contribuera à cette reprise. La nouvelle version de l'arrêté ministériel covid, publiée le 4 juin, permet d'enlever occasionnellement son masque dans les gares et sur les quais pour

op met de lokale autoriteiten. Dat is ook in Haaltert gebeurd. Er komt een nieuwe ontsluitingsweg. De werken daarvoor starten dit najaar. Er komen 200 autoparkeerplaatsen, meer dan 200 plaatsen voor gewone fietsen en 16 plaatsen voor speciale fietsen. Met deze verhouding mikt de NMBS op een wijziging in de keuze voor het vervoer naar het station.

16.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Er zijn stationsparkings die betalend werden en die nu zo goed als leeg staan. Door de coronacrisis zijn de werk- en pendelgewoontes veranderd. Daardoor zullen de inkomsten voor de NMBS afnemen. In plaats van er alles aan te doen om pendelaars aan te trekken, doet de NMBS het omgekeerde. Dat getuigt van een gebrek aan visie en voeling met het terrein.

Het incident is gesloten.

17 Samengevoegde vragen van

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

17.01 Marianne Verhaert (Open Vld): De coronacrisis heeft niet alleen een grote economische impact op de spoorbedrijven, maar ook op de concessiehouders in de stations.

Hoeveel zaken hebben al gebruikgemaakt van de mogelijkheid tot uitstel van betaling aan de NMBS? Wordt de korting van 20 % automatisch toegekend? Hoeveel zaken hebben ondertussen de boeken neergelegd? Welke extra inspanningen zal de NMBS leveren om de zelfstandigen in de stations te helpen?

17.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik maak mij grote zorgen over de toekomst van alle concessiehouders, want zij houden mee onze stations levendig.

(Frans) Ik hoop dat de geleidelijke opheffing van de coronamaatregelen tot dit herstel zal bijdragen. De nieuwe versie van het ministerieel besluit 'COVID-19', dat op 4 juni bekendgemaakt werd, staat toe dat mensen occasioneel hun mondkmasker in de

manger ou pour boire.

Au-delà des mesures de soutien du gouvernement, la SNCB a élaboré un plan de mesures commerciales pour faciliter la reprise. Il s'agit, au-delà du fait qu'une partie des redevances est proportionnelle au chiffre d'affaires et a donc diminué, d'une réduction de la redevance mensuelle et du report de leur paiement de mars à décembre via un plan d'apurement sans intérêt étalé sur 24 mois, et d'une prolongation de contrat de 6 mois.

Les inquiétudes exprimées le 12 mai par la fédération horeca de Bruxelles et le SNI ont été relayées directement vers la SNCB qui, à ma demande, a rencontré la fédération horeca. La SNCB examine la possibilité de prolonger la durée des contrats de concession. Une 2^e réunion est programmée.

(En néerlandais) La SNCB entretient des contacts permanents avec les commerces établis dans les gares et examine leurs demandes. J'ai demandé à la SNCB de chercher des solutions afin d'aider ces commerces au mieux.

(En français) Ces activités se développent en dehors du cadre du contrat de gestion de la SNCB de 2008, avec lequel je dois fonctionner.

(En néerlandais) Le 17 mai 2021, les trois quarts des concessions étaient ouvertes. Au début de cette année, la SNCB a enregistré deux faillites dans l'ensemble du pays et huit demandes tendant à mettre un terme à la concession. Il y a plus de 400 concessionnaires et leur nombre augmente sans cesse.

17.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Je me félicite que la SNCB accède aux demandes des concessionnaires. Chaque faillite est une faillite de trop. J'espère qu'il n'y en aura pas davantage car le nombre des voyageurs est loin d'avoir retrouvé son niveau normal.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 55017885C et 55017886C de Mme Buyst sont transformées en questions écrites.

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

stations en op de perrons afzetten om te eten of te drinken.

Naast de steunmaatregelen van de regering heeft de NMBS een plan met commerciële maatregelen opgesteld om het herstel te bevorderen. Naast het feit dat een deel van de retributies evenredig is met de omzet en dus gedaald is, betreft het een verlaging van de maandelijkse retributie en het uitstel van de betaling ervan van maart tot december via een renteloos aflossingsplan gespreid over 24 maanden, en een contractverlenging van 6 maanden.

De bezorgdheid die de Brusselse horecafederatie en het NSZ op 12 mei geuit hebben, werd rechtstreeks aan de NMBS meegedeeld, die op mijn verzoek een ontmoeting gehad heeft met de horecafederatie. De NMBS onderzoekt de mogelijkheid om de duur van de concessieovereenkomsten te verlengen. Er zal een tweede vergadering plaatsvinden.

(Nederlands) De NMBS houdt permanent contact met de handelszaken in de stations en onderzoekt hun verzoeken. Ik heb de NMBS gevraagd om naar oplossingen te zoeken om deze zaken zo goed mogelijk te helpen.

(Frans) Die activiteiten worden ontwikkeld buiten het kader van het beheerscontract met de NMBS van 2008, waarmee ik moet werken.

(Nederlands) Op 17 mei 2021 was driekwart van de concessies geopend. Begin dit jaar telde de NMBS twee faillissementen in heel het land en acht aanvragen tot contractbeëindiging. Er zijn meer dan 400 concessiehouders en er komen nog steeds nieuwe bij.

17.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Het is positief dat de NMBS toegevingen doet. Elk faillissement is er een te veel. Ik hoop dat er geen bij zullen komen, want de reizigersaantallen zitten nog lang niet op het normale niveau.

Het incident is gesloten.

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

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

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

18.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Dans le cadre d'une réglementation européenne imposant aux constructeurs automobiles l'obligation d'installer toute une série d'applications de sécurité dans leurs voitures, il est question d'une assistance intelligente à la vitesse ou ISA (Intelligent Speed Assistance). Une proposition technique ambitieuse à ce sujet a été réduite à un signal sonore en cas de vitesse excessive, qui peut également être désactivé manuellement.

Quelle est la position du ministre concernant ces propositions? Quand les applications de sécurité seront-elles discutées au Conseil européen? Comment rendre les propositions encore plus strictes? Quelle est la position du ministre concernant l'ISA?

18.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le règlement UE2019/2144 sur la sécurité générale des véhicules, adopté en novembre 2019, fait référence à un certain nombre de nouveaux systèmes de sécurité qui doivent obligatoirement être installés sur les véhicules à moteur. La Commission européenne doit à présent finaliser les règlements d'application dans lesquels les exigences techniques de chacun des systèmes doivent être spécifiées dans des actes délégués séparés qui ont déjà été établis ou qui le seront prochainement.

Pour l'ISA, les exigences techniques devraient être fixées dans un acte délégué qui sera publié avant l'été. Les États membres n'interviennent guère dans ce processus mais les experts du SPF Mobilité et Transports participent aux discussions au sein du comité technique, avec les experts de la Commission européenne et des autres États membres. Ils exigent le plus haut niveau d'ambition possible. S'agissant d'un règlement européen, toutes les dispositions sont pleinement et directement applicables dans tous les États membres. Une transposition ou des mesures supplémentaires ne sont donc pas nécessaires.

Le règlement ne contient pas de dispositions spécifiques pour le parc automobile existant et il n'y a pas de nouvelles exigences à cet égard. Certains systèmes de sécurité peuvent, à terme, devenir des outils intéressants pour sanctionner les contrevenants au code de la route – l'avenir nous le dira. Nous attendons les résultats des projets pilotes de l'institut Vias, dont un projet concernant la

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

18.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): In het raam van een Europese verordening die autofabrikanten verplicht om een hele reeks veiligheidstoepassingen te plaatsen in hun auto's, wordt er gesproken over intelligente snelheidsondersteuning of Intelligent Speed Assistance (ISA). Een vérstrekkend technisch voorstel ter zake werd afgezwakt tot een geluidssignaal bij overdreven snelheid dat ook manueel kan worden uitgeschakeld.

Hoe staat de minister tegenover deze voorstellen? Wanneer worden de veiligheidstoepassingen besproken op de Europese Raad? Hoe kan men de voorstellen nog aanscherpen? Wat is het standpunt van de minister over ISA?

18.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Verordening EU2019/2144 over de algemene veiligheid van voertuigen, die in november 2019 werd goedgekeurd, verwijst naar een aantal nieuwe veiligheidssystemen die verplicht moeten worden geïnstalleerd op motorvoertuigen. De Europese Commissie moet nu de laatste hand leggen aan de uitvoeringsverordeningen waarin de technische voorschriften voor elk van de systemen dient te worden gespecificeerd in afzonderlijk gedelegeerde handelingen die al zijn vastgesteld of binnenkort zullen worden vastgesteld.

Voor ISA moeten de technische voorschriften worden vastgelegd in een gedelegeerde handeling die voor de zomer moet worden bekendgemaakt. De lidstaten hebben hierin weinig inspraak, maar de experts van de FOD Mobiliteit en Vervoer worden wel betrokken bij de besprekingen in het technisch comité, samen met de experts van de Europese Commissie en van de andere lidstaten. Zij pleiten voor een zo hoog mogelijk ambitieniveau. Aangezien het om een Europese verordening gaat, zijn alle bepalingen volledig en rechtstreeks van toepassing in alle lidstaten. Een omzetting of aanvullende maatregelen zijn dus niet nodig.

In de verordening zitten geen specifieke bepalingen voor het bestaande wagenpark en nieuwe vereisten ter zake zijn er ook niet meteen. Sommige veiligheidssystemen kunnen op termijn interessante tools worden bij de bestraffing van verkeersovertreders, maar dat is iets voor later. We wachten op de resultaten van proefprojecten bij Vias institute, met inbegrip van een project rond de

boîte noire.

18.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Je reste inquiet quant au résultat final. Lorsque je considère les décisions prises concernant l'ISA, il me semble que l'on a opté pour un scénario minimaliste.

L'incident est clos.

19 Questions jointes de

- Georges Dallemagne à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les plaintes au sujet de l'utilisation de la piste 01 de l'aéroport de Zaventem" (55017891C)
- Georges Dallemagne à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les quotas de bruit pour les vols de nuit" (55017892C)
- Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La loi aérienne" (55018006C)
- Katleen Bury à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La solution pour les nuisances sonores et l'insécurité juridique de l'aéroport de Bruxelles-National" (55018030C)
- Katleen Bury à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores occasionnées par les vols de nuit" (55019042C)

19.01 Georges Dallemagne (cdH): *Le service de Médiation pour Bruxelles-National a reçu beaucoup de plaintes suite aux atterrissages sur la piste 01 en mars et avril 2021.*

Avez-vous reçu, depuis novembre 2020, ses analyses indiquant que l'utilisation du schéma 01/07 ne respectait ni les instructions ministérielles ni l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 22 octobre 2020?

N'y avez-vous pas donné suite, bien que le non-respect de ces normes oblige l'État à indemniser? N'avez-vous pas à intervenir auprès de skeyes pour réduire les désagréments sur les riverains dans ce cas?

Avez-vous reçu des constats de changement de pistes sur base de prévisions plutôt que de la météo réelle? Cette pratique de skeyes est-elle conforme à son mandat d'assurer la sécurité des vols à Bruxelles-National?

Avez-vous reçu des constats de confusion sur la définition de la vitesse maximale du vent, de la rafale de vent et entre la rafale de vent sous

black box.

18.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Ik blijf ongerust over het eindresultaat. Als ik kijk naar wat er is gebeurd met ISA, lijkt men blijkbaar te kiezen voor een minimalistisch scenario.

Het incident is gesloten.

19 Samengevoegde vragen van

- Georges Dallemagne aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De klachten over het gebruik van baan 01 op Brussels Airport" (55017891C)
- Georges Dallemagne aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidsquota voor nachtvluchten" (55017892C)
- Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vliegwet" (55018006C)
- Katleen Bury aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De oplossing voor de geluidshinder en voor de rechtsonzekerheid van de luchthaven Brussel-Nationaal" (55018030C)
- Katleen Bury aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidsoverlast van nachtvluchten" (55019042C)

19.01 Georges Dallemagne (cdH): *De Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal heeft veel klachten ontvangen naar aanleiding van landingen op baan 01 in maart en april 2021.*

Hebt u sinds november 2020 analyses van de Ombudsdienst ontvangen waaruit blijkt dat er bij het gebruik van het 01-07-schema geen rekening gehouden wordt met de ministeriële instructies noch met het arrest van het hof van beroep van Brussel van 22 oktober 2020?

Hebt u daar geen gevolg aan gegeven, ook al is de Staat verplicht een schadevergoeding te betalen als die normen niet nageleefd worden? Moet u geen stappen ondernemen ten aanzien van skeyes om de hinder voor de omwonenden in deze zaak te beperken?

Hebt u meldingen ontvangen van de wijziging van start- en landingsbanen op basis van weersvoorspellingen eerder dan van de werkelijke weersomstandigheden? Is die praktijk van skeyes in overeenstemming met zijn mandaat om de veiligheid van de vluchten op Brussel-Nationaal te verzekeren?

Hebt u meldingen ontvangen dat er verwarring is over de definitie van de maximumwindsnelheid, rukwinden, rukwinden onder 5 knopen in het PRS

5 nœuds en PRS et le vent en rafales répétées, soit des hausses de vent de plus de 10 nœuds? Comment arrêterez-vous ces pratiques indignes de skeyes?

Les plaintes pour quotas de bruit lors du survol de Bruxelles se multiplient. Vous seriez informé du non-respect des quotas après 23 h 00, notamment par des Boeing 777 interdits de nuit. Le confirmez-vous? Comment arrêterez-vous ces pratiques illégales?

en windstoten, hetzij variaties in de windkracht van meer dan 10 knopen? Hoe zult u die onwaardige praktijken van skeyes een halt toeroepen?

De klachten wegens geluidshinder van toestellen die over Brussel vliegen nemen toe. U zou ervan op de hoogte zijn dat de geluidsnormen na 23 uur niet nageleefd worden, meer bepaald door Boeing 777-toestellen die 's nachts niet toegestaan zijn. Bevestigt u dat? Hoe zult u die illegale praktijken stoppen?

19.02 Tim Vandenput (Open Vld): L'aéroport de Zaventem représente plus de 60 000 emplois directs et indirects dans le Brabant flamand et environs. Ces emplois sont menacés par les normes de bruit contradictoires en vigueur à Bruxelles et en Flandre, par les trajectoires de vol illogiques et dangereuses et par les groupes d'action qui multiplient les actions en justice. Plusieurs entreprises de l'aéroport et de ses environs réclament depuis longtemps une loi sur l'aviation qui offre stabilité et sécurité juridique.

L'accord de gouvernement offre la perspective d'une loi sur l'aviation et la promesse d'une solution aux amendes pour nuisances sonores imposées par Bruxelles. Quel est l'état d'avancement de la loi sur l'aviation? Entrera-t-elle en application au cours de cette législature encore? Quelles initiatives le ministre a-t-il déjà prises à cet égard? Un dialogue initial a-t-il eu lieu avec toutes les parties prenantes? Ne serait-ce pas une solution de suspendre temporairement les amendes pour nuisances sonores et de continuer à négocier de manière constructive?

19.03 Katleen Bury (VB): L'accord de gouvernement annonce une solution pour les nuisances sonores, mais aussi pour l'insécurité juridique.

Qu'en est-il de cet engagement de résultat? La loi sur les procédures de vol verra-t-elle le jour? Le ministre est-il au courant de vols effectués par la compagnie de fret AeroLogic qui transgressent les normes de bruit? De plus, il y aurait eu des abus concernant les certificats. Comment le ministre entend-il empêcher de telles pratiques?

19.04 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): J'hérite avec l'aéroport de Bruxelles-National d'un dossier délicat, aux intérêts particuliers divergents, dans lequel les décisions de justice sont allées dans des sens opposés et pour lequel je veux travailler dans la discrétion avec tous les interlocuteurs. Je reçois régulièrement des avis du service de

19.02 Tim Vandenput (Open Vld): De luchthaven van Zaventem is goed voor meer dan 60.000 directe en indirecte jobs in en rond Vlaams-Brabant. Die jobs worden bedreigd door de uiteenlopende geluidsnormen in Brussel en Vlaanderen, de onlogische en gevaarlijke vluchtroutes en de actiegroepen die zich voortdurend richten tot rechters. Meerdere bedrijven in en rond de luchthaven vragen al langer een vliegwet die stabiliteit en juridische zekerheid biedt.

In het regeerakkoord worden én een vliegwet én een resultaatsbelofte voor een oplossing voor de Brusselse geluidsboetes in het vooruitzicht gesteld. Wat is de stand van zaken van de vliegwet? Komt die er nog in deze regeerperiode? Welke initiatieven heeft de minister ter zake al genomen? Is er al een eerste dialoog geweest met alle actoren? Is het geen oplossing om de geluidsboetes tijdelijk op te schorten en constructief verder te onderhandelen?

19.03 Katleen Bury (VB): Het regeerakkoord wil zowel een oplossing voor de geluidsoverlast als voor de rechtsonzekerheid.

Hoe staat het met die resultaatsverbintenis? Komt die vliegwet er? Heeft de minister weet van vluchten van de vrachtmaatschappij AeroLogic waarbij de geluidsnormen werden overschreden? Bovendien zou er gesjoemeld zijn met certificaten. Hoe wil de minister dergelijke praktijken tegengaan?

19.04 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Met de luchthaven van Zaventem erf ik een heikel dossier, waar uiteenlopende particuliere belangen in het spel zijn en waarin er uiteenlopende rechterlijke beslissingen vielen. Ik wil dan ook discreet te werk gaan met alle gesprekspartners. Regelmatig krijg ik adviezen van de Ombudsdienst. Ik volg die

Médiation et j'en assure systématiquement le suivi avec l'aide de la DGTA, du service juridique du SPF Mobilité et du Conseil d'État. Les avis reçus montrent l'inquiétude légitime des riverains de l'aéroport et des sujets de préoccupation que je souhaite traiter avec le sérieux nécessaire.

La Justice a remis en cause un très grand nombre de décisions des ministres précédents. Aujourd'hui, c'est l'ensemble de l'édifice qu'il faut changer. Je souhaite favoriser le dialogue avec toutes les parties prenantes. Nous devons tous réfléchir à une solution équitable et durable apportant la quiétude aux riverains et la stabilité au secteur du transport aérien. Un cahier des charges a été publié pour trouver un modérateur professionnel et indépendant afin d'animer une plate-forme de concertation. Ses travaux débiteront rapidement.

Un groupe de travail réunit des compagnies aériennes, skeyes, l'aéroport, mon cabinet et la DGTA pour chercher des solutions.

Enfin, je suis en discussion avec skeyes sur la manière pour le contrôleur aérien de contribuer à réduire les effets nocifs de l'activité aérienne sur la santé et la qualité de vie des riverains. On ne peut y parvenir qu'à travers une approche objective, sans partis pris, avec pédagogie, dans le respect et par le dialogue.

(En néerlandais) La loi sur les procédures de vol est considérée comme un ensemble de volets importants qui formeront une base juridique solide et mettront ainsi en place un cadre stable pour l'ensemble des activités aéronautiques de Brussels Airport. Plusieurs éléments sont actuellement en cours d'élaboration, dont l'importante plate-forme de concertation pour déminer les tensions dans ce dossier en vue de solutions durables et emportant l'adhésion de toutes les parties.

Les amendes ressortissent à la législation de la Région de Bruxelles-Capitale. Je ne puis d'aucune manière interférer dans les décisions judiciaires.

19.05 Georges Dallemagne (cdH): Ce dossier est effectivement compliqué. Les nuisances en Région bruxelloise qui impactent la santé des riverains se sont aggravées dès 2003, quand Mme Durant s'est emparée du dossier.

Je suis d'accord sur votre méthodologie. Mais

adviezen systematisch op met behulp van het DGLV, de juridische dienst van de FOD Mobiliteit en de Raad van State. De adviezen geven blijk van de terechte onrust onder de omwonenden van de luchthaven en van aandachtspunten die ik met de nodige ernst wil behandelen.

Het gerecht heeft heel wat beslissingen van vorige ministers op de helling gezet. Vandaag moeten we het volledige systeem veranderen. Ik wil de dialoog met alle stakeholders bevorderen. We moeten allemaal nadenken over een evenwichtige en duurzame oplossing die rust brengt voor de omwonenden en stabiliteit voor de luchtvaartsector. Er werd een bestek gepubliceerd zodat er een professionele en onafhankelijke moderator aangesteld kan worden die een overlegplatform zal aansturen. Die moderator zal zijn of haar werkzaamheden binnenkort aanvangen.

We zoeken naar oplossingen met een werkgroep, waarin luchtvaartmaatschappijen, skeyes, de luchthaven, mijn kabinet en DGLV vertegenwoordigd zijn.

Ten slotte ben ik in gesprek met skeyes over de wijze waarop de luchtverkeersleider kan bijdragen tot het verminderen van de schadelijke effecten van luchtvaartactiviteiten op de gezondheid en de levenskwaliteit van de omwonenden van de luchthaven. Dat kan slechts bereikt worden door een objectieve, onpartijdige benadering die gestoeld is op een pedagogische aanpak, respect en dialoog.

(Nederlands) De vliegwet moet worden gezien als een geheel van belangrijke onderdelen die een rechtsgrondslag zullen vormen en als zodanig een stabiel kader inhouden voor de hele luchthavenactiviteit van Brussels Airport. Momenteel worden meerdere elementen ontwikkeld, waaronder het belangrijke overlegplatform om de spanningen in dit dossier te ontminnen met het oog op gezamenlijk gedragen en duurzame oplossingen.

De boetes vallen onder de wetgeving van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ik kan me niet mengen in rechterlijke beslissingen.

19.05 Georges Dallemagne (cdH): Dit is inderdaad een ingewikkeld dossier. De geluidshinder in het Brussels Gewest, die een impact heeft op de gezondheid van de omwonenden, neemt al toe sinds 2003, toen mevrouw Durant het dossier naar zich toetrok en heeft.

Ik ben het eens met de door u gevolgde methode.

j'espère que ce n'est pas un biais pour retarder le travail. Les riverains bruxellois ne doivent pas être laissés pour compte du développement économique de l'aéroport.

Il serait choquant de voir une suspension des amendes. J'aimerais que vous confirmiez sur le plan politique cette décision de justice. La stabilité viendra si l'on se concerte avec les riverains, à l'instar de Schiphol.

19.06 Tim Vandenput (Open Vld): Ce dossier traîne depuis longtemps déjà. En 2008-2009, il y avait certes un cadre stable avec le plan Schouppe mais en raison de décisions prises unilatéralement par M. Wathelet en 2014 concernant les vols au-dessus de Boitsfort, le vent a tourné. Une loi sur les procédures de vol s'impose parce que l'on est contraint d'utiliser une série de routes aériennes illogiques et offrant peu de garanties de sécurité.

Un pilote auquel skeyes donne pour instruction de suivre une route déterminée risque de perdre sa licence s'il n'obtempère pas. Il s'exécute donc et se voit ensuite infliger une amende pour nuisance sonore, ce qui est parfaitement illogique. Et si la nuit est prolongée jusqu'à la période entre 22 h et 7 h, les dommages économiques seront considérables – il suffit de songer aux anciens vols charters. La loi sur les procédures aériennes doit donc absolument voir le jour sous la présente législature.

19.07 Katleen Bury (VB): La réponse du ministre baigne dans un flou artistique en ce qui concerne la situation actuelle et la "vliegwet", la loi sur les routes aériennes. Je n'ai pas reçu de réponse à mes questions sur les éventuelles magouilles.

19.08 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je me réfère à ma réponse à une question de M. Vandenput sur le même sujet, réponse que j'ai donnée lors d'une réunion précédente de la commission.

L'incident est clos.

20 Questions jointes de

- **Tomas Roggeman** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les liaisons ferroviaires internationales avec la France" (55017895C)
- **Eric Thiébaud** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Le projet de réouverture de la ligne de fret ferroviaire Valenciennes – Mons" (55018797C)

20.01 Tomas Roggeman (N-VA): La Wallonie a aujourd'hui déjà six liaisons ferroviaires

Ik hoop echter dat het geen manier is om de zaak op de lange baan te schuiven. De inwoners van het Brussels Gewest mogen niet de dupe worden van de economische ontwikkeling van de luchthaven.

Het zou schokkend zijn dat er tijdelijk geen boetes meer zouden worden opgelegd. Ik zou willen dat u deze rechterlijke uitspraak op politiek vlak zou bekrachtigen. Er kan enkel stabiliteit komen als er overleg gepleegd wordt met de omwonenden, zoals dat in Schiphol is gebeurd.

19.06 Tim Vandenput (Open Vld): Dit dossier sleept al lang aan. In 2008-2009 was er wel een stabiel kader met het plan-Schouppe, maar door eenzijdige ingrepen van de heer Wathelet in 2014 met vluchten boven Bosvoorde is er heel wat in de soep gedraaid. Een vliegwet is noodzakelijk omdat men vandaag verplicht is om een aantal zeer onveilige en onlogische routes te gebruiken.

Een piloot die instructies krijgt van skeyes om een bepaalde route te gebruiken, kan zijn licentie kwijtspelen als hij die niet opvolgt. Dus voert hij ze uit en dan krijgt hij een geluidsboete, wat heel onlogisch is. En als de nacht wordt uitgebreid tot de periode van 22 uur tot 7 uur, zal er enorm veel economische schade zijn, denk maar aan de vroege charters. De vliegwet moet er nog in deze regeerperiode komen.

19.07 Katleen Bury (VB): De minister blijft enorm vaag over de huidige situatie en over de vliegwet. Op mijn vragen over de mogelijke sjoemelpraktijken heb ik geen antwoord gekregen.

19.08 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik verwijs naar mijn antwoord ter zake op een vraag van de heer Vandenput tijdens een eerdere commissievergadering.

Het incident is gesloten.

20 Samengevoegde vragen van

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

20.01 Tomas Roggeman (N-VA): Wallonië heeft vandaag al zes interlandelijke spoorverbindingen

transfrontalières qui la relie avec la France, la Flandre en a zéro.

À combien estime-t-on le nombre de voyageurs qui utilisent quotidiennement les liaisons avec la France? Quels sont les projets ferroviaires communs réalisés avec la SNCF, et quels sont les projets prévus? Quelle est la vision du ministre de l'avenir des liaisons ferroviaires transfrontalières?

20.02 **Éric Thiébaut** (PS): *Le projet de réouverture de la ligne de fret entre Valenciennes et Mons s'inscrit dans l'objectif gouvernemental de doubler le volume de fret ferroviaire d'ici 2030. Si le feu est vert en Belgique, le silence de la SNCF et des autorités françaises ont fait planer le doute sur l'issue du projet. Aujourd'hui, un comité de pilotage initié par le sous-préfet de Valenciennes aurait, parmi ses priorités, la relance de ce projet.*

Avez-vous connaissance de ce comité de pilotage mis en place par le sous-préfet de Valenciennes? Si oui, des représentants d'Infrabel ou/et de votre cabinet participent-ils aux travaux? Et le projet de réouverture de la ligne de fret Valenciennes-Mons y est-il évoqué? Auriez-vous des informations à ce sujet? Sinon, établirez-vous un contact avec le sous-préfet de Valenciennes? Quels sont les résultats de vos contacts avec vos homologues français sur ce dossier depuis votre entrée en fonction?

20.03 **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): Je suis un partisan de liaisons transfrontalières dans toutes les directions: Pays-Bas, France, Allemagne... C'est ma manière de travailler et la question ne manque dès lors pas de me surprendre un peu.

La SNCB propose quotidiennement au départ des trois Régions des liaisons directes vers et au départ de la France. Je citerai ainsi la liaison Courtrai-Lille avec ses 14 à 16 voyages aller-retour et 2 000 passagers par jour en moyenne. Au départ de Bruxelles, 10 voyages aller-retour sont organisés par jour vers Lille mais le nombre de voyageurs ne peut être communiqué. Au départ de Mons, il y a chaque jour deux voyages aller-retour vers Aulnoye et au départ de Charleroi deux voyages aller-retour vers Maubeuge, avec chaque fois une centaine de passagers par jour. Au départ de Tournai, il y a chaque jour 16 voyages aller-retour vers Lille avec quelque 1 750 passagers par jour.

met Frankrijk, Vlaanderen heeft er nul.

Wat is het geschatte aantal reizigers dat dagelijks gebruikmaakt van de verbindingen met Frankrijk? Welke gemeenschappelijke spoorprojecten met de Franse spoorwegen bestaan er en wat staat er nog op stapel? Wat is de toekomstvisie van de minister voor de grensoverschrijdende spoorverbindingen?

20.02 **Éric Thiébaut** (PS): *Het project voor de heropening van de vrachtspoorlijn tussen Valenciennes en Bergen past in de doelstelling van de regering om het volume van het spoorgoederenvervoer tegen 2030 te verdubbelen. In België staat het licht staat op groen, maar door de uitblijvende reactie van de SNCF en de Franse autoriteiten zijn er twijfels gerezen over de afloop van dat project. Vandaag zou het stuurcomité dat door de onderprefect van Valenciennes opgericht werd, onder meer als prioriteit hebben dat project nieuw leven in te blazen.*

Wist u dat de onderprefect van Valenciennes dat stuurcomité opgericht heeft? Zo ja, nemen vertegenwoordigers van Infrabel en/of van uw kabinet deel aan de werkzaamheden? Wordt het project voor de heropening van de vrachtspoorlijn Valenciennes-Bergen in dat verband besproken? Beschikt u over informatie daarover? Zo niet, zult u contact opnemen met de onderprefect van Valenciennes? Wat hebben de contacten die u sinds uw aantreden gelegd hebt met uw Franse ambtgenoten in verband met dat dossier, opgeleverd?

20.03 **Minister Georges Gilkinet** (Nederlands): Ik ben een voorstander van grensoverschrijdende verbindingen in alle richtingen: Nederland, Frankrijk, Duitsland,... Dat is mijn manier van werken en ik ben dan ook een beetje verbaasd door die vraag.

De NMBS biedt vanuit de drie Gewesten dagelijks rechtstreekse treinverbindingen aan van en naar Frankrijk. Zo is er de verbinding Kortrijk-Rijsel met 14 tot 16 retourritten per dag en gemiddeld 2.100 passagiers per dag. Vanuit Brussel zijn er dagelijks tien retourritten met de HST naar Rijsel, maar reizigersaantallen kunnen niet gecommuniceerd worden. Vanuit Bergen zijn er dagelijks twee retourritten naar Aulnoye en vanuit Charleroi twee retourritten naar Maubeuge, telkens voor een honderdtal passagiers per dag. Vanuit Doornik zijn er dagelijks 16 retourritten naar Rijsel met gemiddeld zo een 1.750 passagiers per dag.

Il n'y a pas de nouveaux projets ferroviaires en préparation.

Les travaux d'infrastructure qui doivent éventuellement être poursuivis sont énumérés dans la déclaration d'intention belgo-française en vue du renforcement de la coopération sur le plan de la mobilité et du transport transfrontalier.

(En français) Parmi les projets franco-belges, le dossier de la liaison Mons-Valenciennes a progressé grâce au travail constructif d'Infrabel, de l'administration et de mon cabinet. Le sous-préfet de Valenciennes, M. Chpilevski, a pris le dossier en main. Une réunion a eu lieu le 15 avril. Du côté belge, la situation a été confirmée d'un point de vue technique et budgétaire. Le représentant de mon cabinet a rappelé mon soutien de principe au projet.

Du côté français, l'aspect financier doit encore être confirmé, mais le sous-préfet est favorable à la recherche de budgets. Le projet français est une liaison de fret. Je suis le dossier de près et l'ai souvent abordé avec le ministre français des Transports. La balle est dans le camp français pour les travaux jusqu'à Valenciennes. Du côté belge, les travaux ont été effectués. Je sens une ouverture, mais je ne me vanterai pas d'avoir gagné la Coupe du monde avant d'avoir marqué un but de plus que les Français en finale.

20.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Le ministre semble suggérer que ma question serait dénuée de sens et non fondée, mais il n'existe pas d'infrastructure directe reliant les réseaux ferroviaires de la Flandre et de la France. Il est regrettable que l'aménagement d'une telle infrastructure ne soit pas prévu. Il existe déjà un trafic intense entre le Nord de la France et la Flandre occidentale. Près de 6 000 travailleurs résidant en France exercent une activité transfrontalière. Le potentiel est donc important.

20.05 **Éric Thiébaud** (PS): Le port d'Anvers est partie prenante dans la réouverture de cette liaison, et participe au financement côté wallon (500 000 euros). Au-delà des clivages Wallonie-Flandre, le port voit un intérêt à de meilleures liaisons France-Belgique.

Je me réjouis que vous souteniez ce projet important pour le Valenciennois et pour la région de Mons-Borinage.

Er zitten geen nieuwe spoorprojecten in de pijplijn.

De infrastructuurwerken die eventueel verder worden uitgewerkt, staan opgesomd in de Frans-Belgische intentieverklaring ter versterking van de samenwerking op het vlak van mobiliteit en grensoverschrijdend transport.

(Frans) Wat de Frans-Belgische projecten betreft, is er dankzij het constructieve werk van Infrabel, de administratie en mijn kabinet vooruitgang geboekt in het dossier van de spoorverbinding Bergen-Valenciennes. De onderprefect van Valenciennes, de heer Chpilevski, heeft de zaak in handen genomen. Op 15 april vond er een vergadering plaats. Aan Belgische zijde werden de technische en budgettaire aspecten bevestigd. De vertegenwoordiger van mijn kabinet heeft mijn principiële steun voor het project herhaald.

Aan Franse zijde moet het financiële aspect nog bevestigd worden, maar de onderprefect is welwillend om de nodige bedragen te zoeken. Het Franse project is een goederenspoorlijn. Ik volg het dossier op de voet en heb het vaak besproken met de Franse minister van Transport. De bal ligt nu bij de Fransen voor de werkzaamheden tot Valenciennes. Aan de Belgische kant zijn de werkzaamheden uitgevoerd. Ik voel dat er een opening is, maar ik zal me niet beroemen op het winnen van de wereldbeker voordat ik in de finale een doelpunt meer heb gescoord dan de Fransen.

20.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): De minister lijkt te suggereren dat mijn vraag niet zou kloppen, maar er bestaat geen directe infrastructuur die de spoornetten van Vlaanderen en Frankrijk met elkaar verbindt. Het is jammer dat die ook niet gepland zijn. Er bestaat al intensief verkeer tussen Noord-Frankrijk en West-Vlaanderen. Bijna 6.000 inwoners van Frankrijk zijn in West-Vlaanderen actief als grensarbeider. Er is dus een groot potentieel.

20.05 **Éric Thiébaud** (PS): De haven van Antwerpen is eveneens betrokken partij in de heropening van deze verbinding, en draagt bij aan de financiering aan Waalse kant (500.000 euro). Los van de tegenstellingen tussen Wallonië en Vlaanderen onderkent de haven het belang van betere verbindingen tussen Frankrijk en België.

Ik ben blij dat u dit voor de streek van Valenciennes en voor de regio Bergen-Borinage belangrijke project steunt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

21 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le soutien de la SNCB à Eurostar" (55017919C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'aide financière accordée à Eurostar" (55018208C)

21 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De steun van de NMBS aan Eurostar" (55017919C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiële steun aan Eurostar" (55018208C)

21.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le trafic ferroviaire international a été lourdement impacté par la crise du coronavirus. Alors que l'on avait déjà injecté 200 millions d'euros dans Eurostar, celui-ci bénéficie aujourd'hui d'une nouvelle bouée de sauvetage de 290 millions d'euros. Eurostar appartient pour 55 % à la SNCF française, 40 % à des investisseurs canadiens et américains et 5 % à la SNCB.

21.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De coronacrisis hakt zwaar in op het internationale treinverkeer. Nadat eerder al 200 miljoen euro in Eurostar werd gepompt, krijgt het nu opnieuw een reddingsboei van 290 miljoen euro. Eurostar is voor 55 % in handen van de Franse SNCF, 40 % is in handen van Amerikaanse en Canadese beleggers en 5 % is in handen van de NMBS.

Quel est le montant de la contribution de la SNCB au sauvetage d'Eurostar? L'opération s'effectuera-t-elle par le biais d'un emprunt? Les investissements seront-ils impactés? Quelle a été la contribution des investisseurs privés? Pourquoi la SNCB détient-elle des parts dans cette société et quels sont ses projets à cet égard? Quelle est la vision du ministre concernant cet actionnariat?

Hoeveel bedraagt de bijdrage van de NMBS aan de redding van Eurostar? Gebeurt dat via een lening? Is er een impact op de investeringen? Hoeveel hebben de private aandeelhouders bijgedragen? Waarom heeft de NMBS aandelen in het bedrijf en wat zijn de plannen in dat verband? Wat is de visie van de minister op dat aandeelhouderschap?

21.02 Frank Troosters (VB): *Quelle est la part de la SNCB dans le nouveau plan de sauvetage d'Eurostar et quelle forme ce plan adopte-t-il? Quelles obligations financières la SNCB a-t-elle contractées lors de la première injection financière? Pourquoi cet intérêt pour Eurostar reste-t-il vivace? Y a-t-il une plus-value? Dans la négative, la vente des actions est-elle envisagée?*

21.02 Frank Troosters (VB): *Wat is het aandeel van de NMBS in het nieuwe reddingsplan van Eurostar en welke vorm neemt het aan? Welke financiële verplichtingen ging de NMBS aan bij de eerste financiële injectie? Waarom wordt dat belang in Eurostar aangehouden? Is er een meerwaarde? Zo niet, wordt er overwogen de aandelen te verkopen?*

21.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le refinancement d'Eurostar est essentiellement basé sur des emprunts pour lesquels les actionnaires se sont portés garants. Parallèlement, ils ont effectué un apport en capital proportionnel à leur part dans le capital de départ. Cette opération n'a aucun impact sur les investissements futurs de la SNCB.

21.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De herfinanciering van Eurostar is hoofdzakelijk gebaseerd op leningen waarvoor de aandeelhouders zich garant hebben gesteld. Daarnaast hebben ze een kapitaalbreng gedaan in verhouding tot hun aandeel in het kapitaal. Die heeft geen impact op de toekomstige investeringen van de NMBS.

L'actionnariat remonte aux années 80 du siècle précédent, lorsque les chemins de fer belges ont investi dans le développement du réseau à grande vitesse. À moyen terme, l'activité d'Eurostar devrait atteindre le niveau qui était le sien avant la crise, voire même le dépasser. Grâce aux marges opérationnelles importantes, les dettes pourront être amorties et des dividendes pourront à nouveau être distribués à long terme.

Het aandeelhouderschap gaat terug tot de jaren 80 van vorige eeuw, toen de Belgische spoorwegen investeerden in de ontwikkeling van een hogesnelheidsspoorweg. Op middellange termijn zou de activiteit van Eurostar het niveau van voor de crisis moeten bereiken en zelfs overtreffen. Dankzij de aanzienlijke operationele marges zal men de schulden kunnen aflossen en op lange termijn opnieuw dividenden kunnen uitkeren.

L'on sait que je suis un fervent partisan du transport

Het is bekend dat ik een groot voorstander ben van

international de passagers par le train. Eurostar est l'un des principaux opérateurs dans le développement un réseau à grande vitesse. La SNCB est en première ligne dans ce segment spécifique du marché, qui ne cessera de gagner en importance.

Une participation dans des entreprises telles que Thalys et Eurostar permet également à la SNCB de donner à de jeunes travailleurs la possibilité d'acquérir un know-how dont la société pourra ensuite elle-même profiter.

L'incident est clos.

22 Questions jointes de

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

22.01 Tomas Roggeman (N-VA): La SNCB lance un projet de retrait de fruits et de légumes dans les gares.

Le ministre considère-t-il ce service comme une mission essentielle de la SNCB? Où la créativité s'arrêtera-t-elle? Ces activités reposent-elles sur un plan financier solide? Comment les quatre gares concernées – trois en Wallonie, une en Flandre et aucune à Bruxelles – ont-elles été sélectionnées? Comment les fournisseurs seront-ils désignés? Les mesures de lutte contre la propagation du coronavirus s'appliqueront-elles également à ces activités?

22.02 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Je me réjouis du projet pilote auquel participe la SNCB pour dynamiser ses gares et qui met en avant des commerces de proximité, les circuits courts et la vente de produits locaux. Selon vous, on pouvait étendre le projet à d'autres gares en fonction de l'espace disponible, les possibilités logistiques et le soutien local.

Quelles sont les modalités de participation de la SNCB à ce projet? Quelles sont les conditions de participation des producteurs? Quels seront les critères d'évaluation de la réussite du projet? Y aura-t-il des partenariats avec d'autres gares, sur une base volontaire?

22.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Manifestement, M. Roggeman n'aime pas la

internationaal passagiersvervoer per trein. Eurostar is een van de belangrijkste operatoren in de ontwikkeling van een hogesnelheidsnet. De NMBS zit op de eerste rij in dit specifieke marktsegment, dat in de toekomst steeds belangrijker zal worden.

Deelname in bedrijven als Thalys en Eurostar laat de NMBS ook toe jonge werknemers specifieke kennis te laten opdoen, die ze nadien naar de NMBS terugbrengen.

Het incident is gesloten.

22 Samengevoegde vragen van

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

22.01 Tomas Roggeman (N-VA): De NMBS start met een project waarbij groenten en fruit kunnen worden afgehaald in het station.

Beschouwt de minister dit als een kerntaak van de NMBS? Waar liggen de grenzen? Is er een sluitend financieel plan voor deze activiteiten? Hoe werden de vier stations – drie in Wallonië, één in Vlaanderen, nul in Brussel – geselecteerd? Hoe worden de leveranciers aangeduid? Zullen ook daar de coronamaatregelen gelden?

22.02 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Ik ben blij met het proefproject dat de NMBS opgestart heeft om de treinstations te dynamiseren en waarin het accent gelegd wordt op lokale winkels, de korte keten en de verkoop van lokale producten. Volgens u kon het project uitgebreid worden tot andere stations, rekening houdend met de beschikbare ruimte, de logistieke mogelijkheden en de lokale steun.

Welke modaliteiten koppelt de NMBS aan de deelname aan dat project? Op welke voorwaarden kunnen producenten aan het project deelnemen? Aan de hand van welke criteria zal het succes van het project beoordeeld worden? Zullen er op vrijwillige basis partnerschappen gesloten worden met andere stations?

22.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De heer Roggeman houdt duidelijk niet van positieve

créativité, l'innovation et les idées positives. La SNCB a pour mission première de faire circuler les trains, mais il ne lui est pas interdit de développer de nouvelles initiatives et de soutenir les producteurs locaux, tout en faisant des gares des lieux de vie et de rencontres. En effet, les gares peuvent ainsi se transformer en sites fonctionnels offrant des services aux voyageurs comme aux riverains.

Il s'agit simplement de faciliter des activités externes par la mise à disposition d'espaces publics, et de soutenir ainsi l'économie locale.

(En français) Si le test en cours pour un an dans quatre gares est concluant, il pourra être étendu en Flandre, en Wallonie et à Bruxelles, de façon équilibrée – comme toujours à la SNCB.

(En néerlandais) La SNCB met une superficie donnée à la disposition des producteurs pendant 2 à 3 heures par semaine, sans réclamer de frais ni d'efforts particuliers.

(En français) Une quarantaine de candidatures avaient été reçues suite à l'appel lancé les 8 octobre et 9 décembre 2020. Quatre ont été retenues. Quand j'ai inauguré la halte fermière en gare de Braine-le-Comte, j'ai constaté que les entrepreneurs et les consommateurs se réjouissaient de cette formule.

(En néerlandais) Bien évidemment, les mesures sanitaires restent d'application. Les conditions de vente sont stipulées par contrat. Seules les commandes passées et payées à l'avance pourront être retirées dans les gares.

(En français) Tout a été fait dans le respect des règles. Cela ne deviendra pas l'activité principale de la SNCB mais cela complète utilement l'offre de service ferroviaire.

22.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Dire que je m'opposerais à toute idée créative, c'est trop facile. Tout est permis, tant que les trains circulent à l'heure, que l'offre ferroviaire est solide et accessible à tous et que les coûts sont couverts en conséquence. Sur ce point pourtant, la SNCB peut encore faire mieux, et c'est sur cela qu'il faut se concentrer.

22.05 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Il est absurde de penser que les fruits et légumes empêchent les trains de rouler! Je salue le projet de la SNCB qui

verhalen, creativiteit en innovatie. De eerste taak van de NMBS is de trein te doen rijden, maar het is haar ook niet verboden om nieuwe initiatieven te nemen en lokale producenten te ondersteunen om levendige stations te krijgen. Stations groeien immers ook uit tot functionele locaties voor diensten voor treinreizigers en omwonenden.

Het gaat hier enkel om het faciliteren van externe activiteiten door openbare ruimte ter beschikking te stellen, waarmee we de lokale economie ondersteunen.

(Frans) Als de aan de gang zijnde test van één jaar in vier stations positief uitvalt, dan kan een en ander worden uitgebreid in Vlaanderen, Wallonië en Brussel, op een evenwichtige manier, zoals altijd bij de NMBS.

(Nederlands) De NMBS stelt 2 tot 3 uur per week een oppervlakte ter beschikking van producenten. Er zijn geen kosten of inspanningen aan verbonden.

(Frans) Na de oproepen van 8 oktober en 9 december 2020 werden er een veertigtal kandidaturen ontvangen, waarvan er 4 werden geselecteerd. Bij de inhuldiging van het project van de afhaaldienst voor groenten en fruit in het station 's Gravenbrakel heb ik kunnen vaststellen dat de ondernemers en de consumenten opgetogen waren over deze formule.

(Nederlands) Uiteraard blijven de coronamaatregelen van toepassing. De verkoopsvoorwaarden zijn contractueel vastgelegd. Alleen bestellingen die vooraf worden geplaatst en betaald, kunnen worden afgehaald.

(Frans) Alles is volgens de regels verlopen. Dat zal niet de hoofdactiviteit van de NMBS worden, maar het is wel een nuttige aanvulling op het treinaanbod.

22.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Dat ik tegen elk creatief idee zou zijn, is flauw. Alles mag, zolang de treinen maar deftig rijden, er een goed en betaalbaar aanbod is en de kostendekking navenant is. Op dat vlak kan de NMBS nog altijd beter, dus de focus moet daar liggen.

22.05 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Het idee dat een afhaaldienst van groenten en fruit het treinverkeer zou hinderen, is absurd! Ik juich het

bénéficiera aux navetteurs et aux habitants des localités concernées. La phase de test est d'un an. Nous devrions réfléchir à des partenariats avec les acteurs de l'alimentation durable pour certaines autres moyennes et petites gares. Cela favorise aussi le contrôle social et donne vie aux gares.

L'incident est clos.

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

23.01 Tomas Roggeman (N-VA): Infrabel a placé des écrans antibruit le long de la voie à Hansbeke afin de limiter les nuisances sonores. Ces écrans produisent toutefois un effet négatif sur la sécurité routière. En 2019, Infrabel annonçait également la rénovation de la gare de Hansbeke et de ses abords.

Quel est l'état d'avancement de ce dossier? Les travaux seront-ils achevés début 2020? La gare de Hansbeke dispose-t-elle déjà de quais surélevés? Ce problème sera-t-il également résolu? Les murs antibruit seront-ils adaptés? Quel sera l'impact des travaux sur la mobilité locale? Les mesures qui devront être prises dans le cadre de ce dossier feront-elles l'objet d'une concertation avec les pouvoirs locaux?

23.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les travaux ont démarré en septembre 2020. Un contournement a été mis en place et le passage à niveau a été fermé. En février, un nouveau tunnel pour piétons et cyclistes a été aménagé en dessous de la voie ferrée. Ce tunnel est actuellement en voie d'achèvement et les quais surélevés sont en cours d'aménagement, ainsi que les aubettes. Par ailleurs, la voirie autour de la gare est elle aussi réaménagée. La gare rénovée sera prête au début de l'année prochaine.

En cas de rénovation d'une gare, les quais sont systématiquement surélevés.

Dans quelques réclamations, des soucis concernant les écrans antibruit sont en effet évoqués, mais ils ont tous été jugés non fondés.

Plusieurs études de mobilité ont été réalisées afin d'évaluer l'impact sur la mobilité locale.

23.03 Tomas Roggeman (N-VA): La concertation entre Infrabel, les administrations locales et les riverains est très importante. On donne maintenant

project van de NMBS toe. Het zal ten goede komen aan de reizigers en de bewoners van de betrokken gemeenten. De testfase duurt een jaar. We moeten erover nadenken om ook in een aantal andere kleine en middelgrote stations samen te werken met actoren die zich toeleggen op duurzame voeding. Dat zorgt voor sociale controle en doet stations heropleven.

Het incident is gesloten.

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

23.01 Tomas Roggeman (N-VA): Infrabel plaatste geluidsschermen langs het spoor in Hansbeke om geluidsoverlast tegen te gaan, maar dat heeft negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid. In 2019 kondigde Infrabel ook aan om het station en de stationsomgeving van Hansbeke te vernieuwen.

Wat is de stand van zaken? Zullen de werken tegen begin 2022 voltooid zijn, zoals was aangekondigd? Beschikt het stations van Hansbeke al over verhoogde perrons? Wordt dat ook aangepakt? Zullen de geluidsmuren aangepast worden? Wat zal de impact van de werken zijn op de lokale mobiliteit? Wordt er voor het flankerend beleid samengewerkt met het lokaal bestuur?

23.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De werken zijn gestart in september 2020. Een rondweg werd in dienst genomen en de overweg werd gesloten. In februari werd een nieuwe voetgangers- en fietserstunnel onder de spoorweg geschoven. Momenteel wordt die verder afgewerkt en worden er verhoogde perrons aangelegd met schuilmuisjes en wordt de wegenis rondom het station heraangelegd. Het vernieuwde station zal begin volgend jaar klaar zijn.

Bij vernieuwing van stations worden perrons steeds verhoogd.

In enkele bezwaarschriften werden inderdaad bekommernissen geuit over de geluidsschermen, maar die werden allemaal ongegrond bevonden.

Verschillende mobiliteitsstudies werden uitgevoerd om de impact op de lokale mobiliteit na te gaan.

23.03 Tomas Roggeman (N-VA): Overleg tussen Infrabel, de lokale besturen en de omwonenden is van groot belang. Nu wordt de indruk gewekt dat

l'impression qu'Infrabel décide souverainement, sans tenir compte de l'avis des uns et des autres.

Infrabel beslissingen boven hun hoofd neemt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

24 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence de la pandémie de coronavirus sur la politique d'investissement de B-Parking" (55017959C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les revenus générés par les parkings de la SNCB" (55019199C)

24 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de coronapandemie op het investeringsbeleid van B-Parking" (55017959C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De parkinginkomsten van de NMBS" (55019199C)

24.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Le ministre se dit favorable à l'idée de rendre payants les parkings de la SNCB. Afin de rendre les parkings attrayants, il est envisagé à certains endroits d'ériger un bâtiment à cet effet. Le ministre veut se concerter avec la SNCB concernant le management des gares en général.*

24.01 Tomas Roggeman (N-VA): *De minister is voorstander van het betalend maken van de NMBS-parkings. Om deze aantrekkelijk te maken, wordt op sommige locaties de mogelijkheid overwogen om een parkeergebouw op te trekken. De minister wil overleg met de NMBS over het stationsmanagement in het algemeen.*

Quel est l'impact de la pandémie du coronavirus sur l'exploitation des parkings de gare et des revenus de B-Parking pour 2020? Des études relatives à cette question sont-elle en cours? Les investissements prévus ont-ils été mis sur pause ou annulés en raison d'une éventuelle diminution des recettes? Les prix seront-ils augmentés afin de compenser les pertes? Chaque projet de parking de gare doit-il couvrir ses propres coûts? Dans quel délai les frais consentis doivent-ils être récupérés? Le ministre est-il partisan de l'érection et de l'exploitation de bâtiments de parking par la SNCB aux endroits où le stationnement payant existe déjà ou sera instauré? S'est-il déjà concerté avec la SNCB à propos de la manière dont les gares seront gérées? Quels accords ont été conclus concernant le stationnement payant aux abords des gares? Ces accords seront-ils ancrés dans le contrat de gestion?

Wat is de impact van de coronapandemie op de exploitatie van de stationsparkings en op de inkomsten van B-Parking voor 2020? Lopen er onderzoeken naar de impact van de coronapandemie op de NMBS-parkings? Worden er geplande investeringen op pauze gezet of niet meer uitgevoerd omwille van lagere inkomsten? Komen er prijsstijgingen om de verliezen op te vangen? Moet elk stationsparkingproject kostendekkend zijn? Op welke termijn moeten de gemaakte kosten terugverdiend zijn? Is de minister voorstander van het optrekken en uitbaten van parkeergebouwen door de NMBS op locaties waar betalend parkeren bestaat of wordt ingevoerd? Heeft hij reeds overlegd met de NMBS over het stationsmanagement? Welke afspraken inzake betalend parkeren aan stations werden er gemaakt? Worden deze verankerd in het nieuwe beheerscontract?

24.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Un abonnement annuel pour le parking de la gare de Liège coûte 738 euros, ce qui constitue un montant absurde. Les recettes des parkings de gare de la SNCB ont augmenté de presque 75 % entre 2015 et 2019, soit de 15 millions d'euros par an. La SNCB semble utiliser les automobilistes comme des vaches à lait.

24.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Een jaarabonnement voor de parking van Luik kost 738 euro, wat een absurd bedrag is. De inkomsten van de stationsparkings van de NMBS stegen tussen 2015 en 2019 met bijna 75 % tot bijna 15 miljoen euro per jaar. De NMBS lijkt de automobilisten te gebruiken als melkkoe.

Comment le ministre explique-t-il cette augmentation spectaculaire des recettes produites par les parkings de la SNCB? À quoi la SNCB affecte-t-elle ces recettes? Combien de parkings payants exploités par B-Parking seront-ils encore créés dans les années à venir? Les parkings payants peu utilisés redeviendront-ils gratuits? Les

Hoe verklaart de minister die forse stijging van de parkinginkomsten van de NMBS? Waar gebruikt de NMBS ze voor? Hoeveel door B-Parking uitgebate betaalparkings zullen er de komende jaren nog bij komen? Zullen betaalparkings die amper worden gebruikt, opnieuw gratis worden gemaakt? Zal er in de onderhandelingen over het nieuwe

négociations concernant le nouveau contrat de gestion porteront-elles également sur les parkings de gare? Le ministre plaidera-t-il en faveur de la gratuité pour les navetteurs des parkings de voitures et de vélos?

24.03 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB a en effet constaté une forte diminution du taux d'occupation de ses parkings pendant la pandémie. Cette diminution est logique et a un grand impact sur les recettes.

La SNCB étudiera éventuellement l'impact durable de la pandémie. Les investissements dans les parkings qui étaient prévus seront exécutés. Les pertes ne seront pas compensées par une augmentation des prix. La SNCB planche sur une vision stratégique pour la décennie à venir, à l'inclusion du rôle des parkings de voitures et de vélos.

J'ai demandé à la SNCB de concevoir ses parkings de manière à ce qu'ils puissent, le cas échéant, recevoir une autre affectation. La SNCB a acquiescé à cette demande.

Le futur contrat de service public définira les catégories de gares sur la base de critères objectifs. Il fixera également des normes pour l'équipement des gares, la présence physique et l'offre de services, ainsi que les exigences en termes d'accessibilité et d'intermodalité. Dans tous ces domaines, je souhaite définir des objectifs ambitieux.

Il n'y a pas eu de baisse du nombre de clients dans les endroits où le stationnement est payant. On observe toutefois un glissement vers les vélos et autres modes de transport non polluants. En optant pour le stationnement payant, la SNCB veut avant tout garantir qu'il y ait suffisamment de places disponibles pour les usagers du train. Elle élaborera également un plan de mobilité commun en concertation avec les pouvoirs locaux. La SNCB propose également un tarif préférentiel pour les voyageurs et un *kiss-and-ride* gratuit.

Avec les communes, nous tentons de prévoir un abonnement de nuit pour les riverains ainsi qu'un tarif de soirée et de week-end.

Pour ce qui concerne les possibilités de stationnement, je pourrai vous donner davantage de détails lors d'une prochaine réunion, dans la mesure où la question de Mme Vindevoghel a été déposée tardivement. Il importe en tout état de cause que l'activité de stationnement constitue une

beheerscontract ook aandacht gaan naar de NMBS-parkings? Zal de minister aansturen op gratis auto- en fietsparkings voor de pendelaars?

24.03 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De NMBS stelt inderdaad een forse daling vast van de bezettingsgraad op haar parkings tijdens de pandemie. De daling is logisch en heeft een grote impact op de inkomsten.

De NMBS zal de eventueel blijvende impact van de pandemie bestuderen. De geplande investeringen in parkings worden uitgevoerd. De verliezen zullen niet met een prijsstijging worden opgevangen. De NMBS werkt aan een strategische visie voor het komende decennium, inclusief de rol van auto- en fietsparkings.

Ik heb de NMBS gevraagd nieuwe parkings zo te ontwerpen dat ze, mocht dat nodig zijn, vlot een andere bestemming kunnen krijgen. De NMBS heeft zich akkoord verklaard.

In het toekomstig openbaredienstcontract zullen de categorieën van stations worden gedefinieerd op basis van objectieve criteria. Ook zullen daarin normen inzake de uitrusting van de stations, de fysieke aanwezigheid en het dienstenaanbod worden bepaald, net als vereisten inzake de toegankelijkheid en intermodaliteit. Op al die vlakken wens ik ambitieuze doelstellingen af te spreken.

Er is geen daling van het aantal klanten op plaatsen waar parkeren betalend is. Wel is er een verschuiving naar de fiets en andere zachte vervoersmodi. Met betalend parkeren wil de NMBS vooral garanderen dat er genoeg plaatsen beschikbaar zijn voor NMBS-reizigers. Ook stelt ze eerst een gezamenlijk mobiliteitsplan op in overleg met de lokale overheden. De NMBS heeft ook een voorkeurtarief voor reizigers en een gratis *kiss-and-ride*.

Samen met de gemeenten proberen we om in een nachtabonnement voor buurtbewoners te voorzien, evenals in een avond- en weekendtarief.

Over de parkeerpolitiek kan ik meer details geven in een volgende vergadering, aangezien de vraag van mevrouw Vindevoghel erg laat is ingediend. Het is in elk geval belangrijk dat de parkeeractiviteit budgettair autonoom is.

activité autonome.

24.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les montants élevés nous ont réellement surpris. Les parkings qui deviennent payants, comme à Audenarde, se transforment souvent en parkings fantômes. L'objectif est de faire en sorte que les gens optent pour le train, pas qu'ils doivent payer un prix trop élevé pour pouvoir stationner leur voiture. Nous demandons donc si le prix de la place de stationnement ne pourrait être compris dans l'abonnement.

L'incident est clos.

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

25 Questions jointes de

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

25.01 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): La ligne 163 entre Bastogne à Libramont a été fermée en 1993 et l'autorisation de démontage accordée le 27 février 2009. Un RAVeL a pris sa place. Toutefois, Le *Moniteur* mentionne toujours cette ligne comme fermée provisoirement, Infrabel est toujours propriétaire de l'assiette et la SNCB verse annuellement une dotation au TEC pour garantir une relation bus entre ces deux villes. Je défends un transport fiable, léger et écologique qui relierait Bastogne via Libramont à l'axe Bruxelles-Luxembourg. Des solutions train-tram ont été déployées avec succès dans de nombreux pays limitrophes.

Une étude de potentiel ou de faisabilité sur le retour de la ligne ferroviaire 163 a-t-elle été réalisée ou le sera-t-elle?

25.02 Josy Arens (cdH): Nous nous battons pour la réouverture de la ligne 163 en province de Luxembourg. Les Amis du Rail défendent la création d'un *hub* marchandises à Molinfaing qui réduirait le trafic des camions sur les routes de la

24.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Wij zijn erg geschrokken van de bedragen. Parkings die betalend worden, zoals in Oudenaarde, worden vaak spookparkings. Het is de bedoeling om mensen op de trein te krijgen, niet om ze veel te laten betalen voor het parkeren van hun auto. Onze vraag is dus of een parkeerplaats niet in het abonnement inbegrepen kan zijn.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vraag nr. 55017980C van mevrouw Cornet wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

25 Samengevoegde vragen van

- Cécile Thibaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van lijn 163 Libramont-Bastenaken" (55017997C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De oprichting van een goederenhub in Molinfaing" (55018216C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De heropening van lijn 163" (55018461C)
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van lijn 163 Libramont-Bastenaken" (55019191C)

25.01 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): Lijn 163 tussen Bastenaken en Libramont werd gesloten in 1993. Op 27 februari 2009 werd toestemming gegeven om de lijn af te breken. Er kwam een RAVeL-weg in de plaats. Niettemin wordt de lijn in het *Staatsblad* nog steeds vermeld als een lijn die voorlopig gesloten werd, blijft Infrabel eigenaar van de spoorbedding en stort de NMBS jaarlijks een dotatie aan de TEC om een busverbinding tussen beide steden te verzorgen. Ik pleit voor een betrouwbaar, licht en ecologisch vervoermiddel dat Bastenaken via Libramont met de as Brussel-Luxemburg verbindt. In veel buurlanden werden er met succes trein-tramverbindingen uitgewerkt.

Werd er een potentieelstudie of een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de heropening van spoorlijn 163 of is er een dergelijke studie gepland?

25.02 Josy Arens (cdH): Wij zetten ons in voor de heropening van lijn 163 in de provincie Luxemburg. De vzw Amis du Rail pleit voor het ontwikkelen van een goederenknooppunt in Molinfaing. Dat zou tot minder vrachtwagenverkeer in de provincie

province de Luxembourg. La ligne 163 passe près des zonings.

Quelle est la position de la SNCB? Lui demanderez-vous de prévoir les investissements nécessaires à ce projet?

Le schéma de développement des territoires de la Région wallonne prévoit quatre mesures pour les prochaines années, parmi lesquelles la réouverture de la ligne 163 Libramont-Bastogne. Celle-ci est demandée par de nombreux citoyens de la province de Luxembourg.

Êtes-vous en contact avec vos homologues de la Région wallonne à ce sujet? Encouragerez-vous ce projet? Et est-il possible de déployer une ligne à deux voies parallèle au RAVeL? J'espère des réponses positives!

25.03 Méliissa Hanus (PS): *Un projet RAVeL prendrait forme sur l'ancienne ligne 163 Libramont-Bastogne. C'est une bonne nouvelle pour une mobilité alternative et la préservation de l'environnement. Mais de nombreux citoyens luxembourgeois craignent que ce projet ne tienne pas compte de certains critères, comme un possible retour du rail. Pour rappel, cette ligne est prévue pour 2 voies de chemin de fer.*

Avez-vous des nouvelles de l'avancement de ce projet RAVeL? Nous assurez-vous qu'il ne remettra pas en cause une voie ferrée entre Libramont et Bastogne? Quel est l'avenir de la ligne 163 en tant que voie ferrée? Que pensez-vous des jumelages voie ferrée et voie lente, pratique courante en Allemagne?

25.04 Georges Gilkinet, ministre (en français): Vous avez rappelé l'histoire de cette ligne 163, défermée en 2011. Depuis, Infrabel garde intacte l'assiette de cette ligne pour permettre sa reconstruction si le trafic le nécessite. La réalisation du RAVeL ne modifie en rien la situation.

Si cette ligne était réhabilitée, il s'agirait d'une reconstruction, qui nécessiterait la mise à disposition d'un budget conséquent. De nombreux investissements sont indispensables au renouvellement du rail. Je suis déterminé à trouver des moyens, notamment via le Plan européen pour la relance et la résilience. J'ai interrogé la SNCB et Infrabel pour savoir si des études de potentiel et de

Luxemburg leiden. Lijn 163 ligt in de buurt van industrieterreinen.

Wat is het standpunt van de NMBS? Zult u de NMBS vragen om in de nodige investeringen te voorzien voor dat project?

Het ruimtelijk ontwikkelingsplan van het Waals Gewest omvat vier maatregelen voor de komende jaren, waaronder de heropening van de spoorlijn 163 Libramont-Bastenaken. Tal van burgers uit de provincie Luxemburg zijn daar vragende partij voor.

Hebt u daarover contacten met uw ambtgenoten van het Waalse Gewest? Zult u uw schouders onder dit project zetten? Is het mogelijk om parallel met het RAVeL-netwerk (een netwerk voor de trage weggebruiker op jaagpaden en oude spoorlijnen) een lijn met twee sporen aan te leggen? Ik hoop op positieve antwoorden!

25.03 Méliissa Hanus (PS): *Naar verluidt krijgen de RAVeL-plannen op de voormalige lijn 163 Libramont-Bastenaken vastere vorm. Dat is goed nieuws vanuit het oogpunt van een alternatieve mobiliteit en natuurbeschoud. Tal van Luxemburgse burgers vrezen echter dat er bij dit project geen rekening gehouden wordt met bepaalde aspecten, zoals een eventuele heropening van de spoorlijn. Ter herinnering: de plannen voor die lijn omvatten twee sporen.*

Hebt u nieuws over de voortgang van dat RAVeL-project? Kunt u ons verzekeren dat de spoorlijn tussen Libramont en Bastenaken niet in het gedrang komt door dat project? Welke toekomst staat lijn 163 als spoorlijn te wachten? Hoe denkt u over het aan elkaar koppelen van spoorlijnen en trage wegen, wat in Duitsland een gangbare praktijk is?

25.04 Minister Georges Gilkinet (Frans): U hebt een kort overzicht gegeven van de geschiedenis van lijn 163, die in 2011 ontmanteld werd. Sindsdien houdt Infrabel de bedding van deze lijn intact, zodat ze kan worden heraangelegd als dat nodig zou zijn voor het treinverkeer. Het RAVeL-project verandert niets aan de situatie.

Als die lijn weer in gebruik zou worden genomen, zou het over een heraanleg gaan, waarvoor er een aanzienlijk budget zou moeten worden uitgetrokken. Er moet flink geïnvesteerd worden in de vernieuwing van het spoor. Ik ben vastbesloten middelen te vinden, meer bepaald via het Europese Plan voor herstel en veerkracht. Ik heb de NMBS en Infrabel gevraagd of er potentieel- en

faisabilité ont été menées. J'attends ces réponses avant de me prononcer.

25.05 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): L'accord de gouvernement ne prévoit aucune création de ligne, il s'agit bien d'une réouverture. Je suis impatiente de lire les réponses de la SNCB et d'Infrabel.

25.06 Josy Arens (cdH): Ne vous contentez pas de demander des avis ou une étude: le ministre doit frapper du poing sur la table.

25.07 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): J'ai omis de vous répondre sur Molinfaing. Votre question ne concerne plus tellement la SNCB: depuis la libéralisation du fret ferroviaire, cette activité a été filialisée d'abord et ensuite privatisée. Je rencontre les acteurs du transport de marchandises pour développer un plan de report vers le rail. Nous voulons doubler le volume de marchandises transportées. Un convoi ferroviaire permet de remplacer au moins 50 poids-lourds, avec des effets bénéfiques sur la mobilité, la sécurité, la santé publique et le climat.

Le projet sera analysé en fonction de son potentiel et de son coût. J'essaie d'affecter les moyens là où ils sont utiles pour diminuer le volume de marchandises transportées par la route et laisser la liberté aux entrepreneurs de choisir le train.

25.08 Josy Arens (cdH): Votre réponse est en partie positive. Il faut rappeler aux opérateurs que la ligne 163 est à nouveau ouverte. Tout doit être fait pour la rentabiliser. Je compte sur vous pour frapper du poing sur la table du CA de la SNCB et montrer aux entrepreneurs que le transport par voie ferrée est moins polluant.

25.09 Mélissa Hanus (PS): Cette ligne a un potentiel dans la province de Luxembourg. Je voudrais connaître les critères ayant permis de formuler l'étude, dont j'attends les résultats avec hâte. Elle répondra certainement à une demande des navetteurs. Je retiens que vous ne semblez pas défavorable à l'idée de rouvrir des lignes.

L'incident est clos.

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

26.01 Tim Vandenput (Open Vld): *Brussels Airport mise sur l'accessibilité multimodale de l'aéroport.*

haalbaarheidsstudies uitgevoerd werden. Ik wacht hun antwoorden in alvorens uitspraken te doen.

25.05 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): In het regeerakkoord staat niet dat er nieuwe lijnen bijkomen, het gaat wel degelijk over een heropening. Ik ben benieuwd naar de antwoorden van de NMBS en Infrabel.

25.06 Josy Arens (cdH): U mag geen genoeg nemen met het vragen van adviezen of van een studie: als minister moet u hard op de tafel kloppen.

25.07 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Ik ben vergeten om een antwoord te geven op uw vraag over Molinfaing. Die vraag betreft niet meer zozeer de NMBS: sinds de liberalisering van het goederenvervoer per trein werd die activiteit eerst bij een dochterbedrijf ondergebracht en later geprivatiseerd. Ik sta in contact met de actoren van het goederenvervoer om een plan uit te werken waarin er meer op spoorvervoer ingezet wordt. Een trein neemt de plaats in van minstens 50 vrachtwagens, wat voordelig is op het vlak van mobiliteit, veiligheid, klimaat en volksgezondheid.

Het project zal geanalyseerd worden in functie van het potentieel en het prijskaartje ervan. Ik probeer de middelen in te zetten waar ze nodig zijn om het volume van het vrachtverkeer over de weg te verminderen en de ondernemers de mogelijkheid te bieden om voor de trein te kiezen.

25.08 Josy Arens (cdH): Uw antwoord is deels positief. Men moet de operatoren erop attenderen dat lijn 163 heropend zal worden. Alles moet in het werk gesteld worden om de lijn rendabel te maken. Ik reken op u om met de vuist op tafel te slaan bij de raad van bestuur van de NMBS en om de ondernemers duidelijk te maken dat spoorvervoer minder vervuילend is.

25.09 Mélissa Hanus (PS): Deze lijn heeft potentieel in de provincie Luxemburg. Ik zou willen weten op basis van welke criteria de studie uitgevoerd wordt. Ik kijk reikhalzend uit naar de resultaten ervan. De lijn zal zeker tegemoetkomen aan de vraag van de pendelaars. Ik onthoud dat u niet gekant lijkt tegen de heropening van lijnen.

Het incident is gesloten.

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

26.01 Tim Vandenput (Open Vld): *Brussels Airport zet in op een multimodale bereikbaarheid*

Outre le vélo, le train joue également un rôle important à cet égard. L'aéroport ne dispose toutefois pas d'une liaison directe avec les trains à grande vitesse et cela pose problème s'agissant de la position concurrentielle de l'aéroport.

Quels sont les projets et le calendrier pour la mise en service d'une liaison à grande vitesse avec les pays voisins?

26.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Stargate constitue sans aucun doute un beau projet s'agissant d'intermodalité, projet dont profiteront les voyageurs mais aussi le personnel de l'aéroport et l'ensemble des entreprises établies à proximité. La coopération avec la SNCB revêt un caractère positif.

Le SPF Mobilité et Transport examine actuellement les formules qui pourraient remplacer certains vols de courte distance par des trains internationaux. La liaison internationale avec Bruxelles-National fait partie de ces possibilités. Les résultats de l'étude sont attendus pour septembre 2021 mais Thalys n'est pas visé par cette mission de service public. Il convient en tout état de cause de tenir compte de l'attractivité commerciale des liaisons.

Une révision de la liaison directe existante entre Brussels Airport et Amsterdam n'est pas à l'ordre du jour.

26.03 Tim Vandenput (Open Vld): Je me félicite que le SPF Mobilité examine la possibilité de mettre en service une liaison TGV sur l'aéroport de Bruxelles. Cette initiative revêt une importance capitale s'agissant de mettre un terme aux vols de courte distance sans menacer l'emploi à l'aéroport. Si nous n'investissons pas, notre aéroport implosera.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 33.

van de luchthaven. Naast de fiets speelt ook de trein daar een belangrijke rol in. De luchthaven heeft echter geen rechtstreekse verbinding met een hogesnelheidstrein en dat is een probleem voor de concurrentiepositie van de luchthaven.

Wat zijn de plannen en de timing om een HST-verbinding met de buurlanden te realiseren?

26.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Stargate is alvast een mooi project rond intermodaliteit, dat niet alleen de reizigers ten goede zal komen, maar ook het personeel dat op de luchthaven werkt en de bedrijvencluster eromheen. De samenwerking met de NMBS is positief.

De FOD Mobiliteit en Vervoer onderzoekt momenteel de mogelijkheden om bepaalde kortereafstandsvluchten te vervangen door internationale treinen. De internationale verbinding met Brussel-Nationaal hoort daarbij. De resultaten worden tegen september 2021 verwacht, maar Thalys valt niet onder de opdracht inzake openbaar nut. Er moet sowieso rekening worden gehouden met de commerciële aantrekkelijkheid van de verbindingen.

Een herziening van de bestaande rechtstreekse verbinding tussen Brussels Airport en Amsterdam is niet aan de orde.

26.03 Tim Vandenput (Open Vld): Ik ben blij dat de FOD Mobiliteit de mogelijkheid van een hst-verbinding op Brussels Airport onderzoekt. Dat is cruciaal om de kortereafstandsvluchten te stoppen zonder dat dit ten koste van de tewerkstelling op de luchthaven gaat. Als we niet investeren, zal onze luchthaven imploderen.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.33 uur.