

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

Mercredi

20-10-2021

Après-midi

Woensdag

20-10-2021

Namiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	Parti Socialiste
VB	Vlaams Belang
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	Partij van de Arbeid – 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

Les trains de nuit. Débat d'actualité et questions jointes de	1	De nachttreinen. Actualiteitsdebat en toegevoegde vragen van	1
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état de la question en ce qui concerne les trains de nuit" (55020339C)	1	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zake betreffende de nachttreinverbindingen" (55020339C)	1
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation en ce qui concerne les trains de nuit" (55020353C)	1	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken m.b.t. de nachttreinen" (55020353C)	1
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les perspectives d'avenir du train de nuit" (55020432C)	1	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van de nachttrein" (55020432C)	1
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains de nuit et la liaison Bruxelles-Malmö" (55020612C)	1	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Nachttreinen en de verbinding Brussel-Malmö" (55020612C)	1
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le soutien aux trains de nuit" (55021929C)	1	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De steun voor de nachttreinen" (55021929C)	1
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains de nuit" (55022079C) <i>Orateurs: Kim Buyst, Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Nicolas Parent, Marianne Verhaert, Mélissa Hanus, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	1	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nachttreinen" (55022079C) <i>Spreekers: Kim Buyst, Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Nicolas Parent, Marianne Verhaert, Mélissa Hanus, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	1
Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les sanctions alternatives à la SNCB" (55020044C) <i>Orateurs: Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	7	Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Alternatieve straffen bij de spoorwegen" (55020044C) <i>Spreekers: Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	7
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'usage des sillons gérés par Infrabel" (55020097C) <i>Orateurs: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	8	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van rijpaden bij Infrabel" (55020097C) <i>Spreekers: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	8
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'application permettant l'achat de tickets automatisé à la SNCB" (55020098C) <i>Orateurs: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	9	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De automatische ticketapp bij de NMBS" (55020098C) <i>Spreekers: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	9
Questions jointes de	10	Samengevoegde vragen van	10
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation du projet pilote de zone de stationnement gratuit pendant 24 heures pour les vélos" (55020101C)	10	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van het proefproject 24U Zone voor gratis fietsparkeren" (55020101C)	10

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les consignes pour vélos dans les gares" (55020395C)	10	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Fietskluizen aan stations" (55020395C)	10
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les emplacements pour les vélos dans les gares" (55021757C) <i>Orateurs: Kim Buyst, Tomas Roggeman, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	10	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Fietsenparkings in stations" (55021757C) <i>Sprekers: Kim Buyst, Tomas Roggeman, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	10
Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport de Vias sur la sécurité routière pour le premier semestre 2021" (55020220C) <i>Orateurs: Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	12	Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verkeersveiligheidsrapport van Vias voor de eerste helft van 2021" (55020220C) <i>Sprekers: Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	12
Questions jointes de	14	Samengevoegde vragen van	14
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nomination du président du conseil d'administration de skeyes" (55020296C)	14	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De benoeming van de voorzitter van de raad van bestuur van skeyes" (55020296C)	14
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nominations dans les conseils d'administration de skeyes et de Brussels Airport Company" (55022041C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	14	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De benoemingen in de raden van bestuur van skeyes en Brussels Airport Company" (55022041C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	14
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances occasionnées par un terrain en friche de la SNCB" (55020301C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	15	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overlast met een braakliggend terrein van de NMBS" (55020301C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	15
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux à la gare d'Audenarde" (55020431C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	16	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken in het station van Oudenaarde" (55020431C) <i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	16
Questions jointes de	17	Samengevoegde vragen van	17
- Julie Chanson à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en activité des caméras ANPR sur les communes de Theux, Pépinster et Sprimont" (55020468C)	17	- Julie Chanson aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inbedrijfstelling van de ANPR-camera's in Theux, Pépinster en Sprimont" (55020468C)	17
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'installation des caméras ANPR sur les communes de Theux, Pepinster et Sprimont" (55020533C) <i>Orateurs: Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	17	- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ANPR-camera's in de gemeenten Theux, Pepinster en Sprimont" (55020533C) <i>Sprekers: Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	17

Questions jointes de	18	Samengevoegde vragen van	18
- Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Louvain" (55020507C)	18	- Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Leuven" (55020507C)	18
- Katrien Houtmeyers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les infiltrations d'eau dans la gare de Louvain" (55020933C)	18	- Katrien Houtmeyers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Wateroverlast in het station van Leuven" (55020933C)	18
- Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Haasrode" (55021397C)	18	- Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Haasrode" (55021397C)	18
- Eva Platteau à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude de faisabilité concernant la gare de Haasrode" (55021598C)	18	- Eva Platteau aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De haalbaarheidsstudie over het station Haasrode" (55021598C)	18
- Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Haasrode" (55022024C)	18	- Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Haasrode" (55022024C)	18
<i>Orateurs:</i> Els Van Hoof, Katrien Houtmeyers, Eva Platteau, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Els Van Hoof, Katrien Houtmeyers, Eva Platteau, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	20	Samengevoegde vragen van	20
- Katleen Bury à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La présence de dépôts rouges dans la commune de Machelen" (55019938C)	20	- Katleen Bury aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Rood stof in de gemeente Machelen" (55019938C)	20
- Katleen Bury à Frank Vandenbroucke (VPM Affaires sociales et Santé publique) sur "La présence de dépôts rouges dans la commune de Machelen" (55019939C)	20	- Katleen Bury aan Frank Vandenbroucke (VEM Sociale Zaken en Volksgezondheid) over "Rood stof in de gemeente Machelen" (55019939C)	20
<i>Orateurs:</i> Katleen Bury, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Katleen Bury, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne Marbehan – Croix-Rouge" (55021753C)	21	Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorlijn Marbehan – Croix-Rouge" (55021753C)	21
<i>Orateurs:</i> Benoît Piedboeuf , président du groupe MR, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Benoît Piedboeuf , voorzitter van de MR-fractie, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	22	Samengevoegde vragen van	22
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La durée du trajet entre Bruxelles et Luxembourg" (55020299C)	22	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De reistijd Brussel-Luxembourg" (55020299C)	22
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le financement de la modernisation de l'Axe 3" (55021200C)	22	- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiering van de modernisering van As 3" (55021200C)	22
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les investissements supplémentaires sur l'axe Bruxelles-Luxembourg" (55021811C)	22	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bijkomende investeringen op de as Brussel-Luxembourg" (55021811C)	22
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Mélissa Hanus, Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Frank Troosters, Mélissa Hanus, Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	

Question et interpellations jointes de	24	Samengevoegde vraag en interpellaties van	24
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La taxe sur les billets d'avion" (55022043C)	24	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vliegtuigtaks" (55022043C)	24
- Theo Francken à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La taxe CO2 sur les billets d'avion" (55000187I)	24	- Theo Francken aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De CO2-vliegtaks" (55000187I)	24
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La taxe CO2 sur les billets d'avion ou taxe d'embarquement" (55000190I) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Theo Francken, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	24	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De CO2-vliegtaks of inschepingstaks" (55000190I) <i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Theo Francken, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	24
<i>Motions</i>	27	<i>Moties</i>	27
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La composition du cadre du personnel de Securail" (55020617C) <i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	29	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De samenstelling van het personeelskader bij Securail" (55020617C) <i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	29
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des objectifs de ponctualité réalistes pour la SNCB" (55020631C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	29	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een realistische stiptheidsdoelstelling voor de NMBS" (55020631C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	29
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'éventuelle réouverture de lignes ferroviaires" (55020629C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	30	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mogelijke heropening van spoorlijnen" (55020629C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	30
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La participation du CCE et du CNT à l'élaboration des contrats de gestion" (55020635C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	31	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De participatie van de CRB en de NAR bij de opmaak van de beheerscontracten" (55020635C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	31
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tarifs scolaires de la SNCB pour les jeunes qui suivent une formation en alternance" (55020636C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	32	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De schooltarieven van de NMBS voor jongeren die alternerend leren" (55020636C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	32
Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne Charleroi-Maubeuge" (55020654C)	32	Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De lijn Charleroi-Maubeuge" (55020654C)	32

<i>Orateurs:</i> Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	34	Samengevoegde vragen van	34
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des trains autonomes sur notre réseau ferroviaire" (55020672C)	34	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Zelfrijdende treinen op ons spoornet" (55020672C)	34
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains autonomes" (55022073C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	34	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Zelfrijdende treinen" (55022073C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	34
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le traitement préférentiel dont bénéficie Reprocover dans le cadre d'adjudications publiques" (55020677C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	35	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voorkeursbehandeling voor Reprocover bij openbare aanbestedingen" (55020677C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	35
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'automatisation de tâches dans le secteur ferroviaire" (55020680C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	36	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De automatisering van taken in de spoorsector" (55020680C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	36
Questions jointes de	37	Samengevoegde vragen van	37
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'abonnement de train spécial pour télétravailleurs" (55020781C)	37	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het speciale treinabonnement voor telewerkers" (55020781C)	37
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote d'abonnements flexibles à la SNCB" (55021022C) <i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Laurence Zanchetta, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	37	- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het proefproject inzake flexibele abonnementen bij de NMBS" (55021022C) <i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Laurence Zanchetta, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	37
Question de Jean-Marc Delizée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état des lieux et l'appel à projets européen concernant la liaison ferroviaire Dinant-Givet" (55020816C) <i>Orateurs:</i> Jean-Marc Delizée, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	38	Vraag van Jean-Marc Delizée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stavaza en de Europese projectoproep inzake de treinverbinding Dinant-Givet" (55020816C) <i>Sprekers:</i> Jean-Marc Delizée, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	38
Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La dépollution de sites pollués" (55020861C) <i>Orateurs:</i> Benoît Piedboeuf , président du groupe MR, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	39	Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sanering van vervuilde terreinen" (55020861C) <i>Sprekers:</i> Benoît Piedboeuf , voorzitter van de MR-fractie, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	39
Questions jointes de	40	Samengevoegde vragen van	40
- Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Park & Ride de Viville"	40	- Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De park-and-ride in Viville"	40

(55020862C)		(55020862C)	
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Park & Ride de Viville" (55021409C)	40	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De park-and-ride in Viville" (55021409C)	40
<i>Orateurs:</i> Benoît Piedboeuf , président du groupe MR, Josy Arens , Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Benoît Piedboeuf , voorzitter van de MR-fractie, Josy Arens , Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Une intégration tarifaire européenne des titres de transport ferroviaire" (55020921C)	42	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een Europese tariefintegratie voor vervoersbewijzen per spoor" (55020921C)	42
<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	42	Samengevoegde vragen van	42
- Joris Vandebroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rejet de l'accord social aux chemins de fer" (55021034C)	42	- Joris Vandebroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verwerping van het sociaal akkoord bij het spoor" (55021034C)	42
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les négociations sur l'accord social 2021-2022 aux chemins de fer" (55021053C)	42	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onderhandelingen over het sociaal akkoord 2021-2022 bij het spoor" (55021053C)	42
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rejet de l'accord social par les syndicats" (55021080C)	42	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verwerping van het sociaal akkoord door de vakbonden" (55021080C)	42
<i>Orateurs:</i> Joris Vandebroucke , Frank Troosters , Tomas Roggeman , Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Joris Vandebroucke , Frank Troosters , Tomas Roggeman , Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	44	Samengevoegde vragen van	44
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement des ambitions en matière de transport ferroviaire de marchandises d'ici 2030" (55021059C)	44	- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken m.b.t. de ambitions inzake het goederenvervoer per spoor tegen 2030" (55021059C)	44
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prolongation des mesures de soutien corona au transport ferroviaire de marchandises" (55021180C)	44	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verlenging van de coronasteun voor het goederenvervoer per spoor" (55021180C)	44
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel , Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel , Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	45	Samengevoegde vragen van	45
- Melissa Depraetere à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes des conducteurs de train de la SNCB, en particulier au dépôt de Courtrai" (55021116C)	45	- Melissa Depraetere aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problematiek van de treinbestuurders van de NMBS, in het bijzonder in het depot van Kortrijk" (55021116C)	45
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les heures supplémentaires structurelles des conducteurs de train au dépôt de Courtrai" (55021297C)	45	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het structureel presteren van overuren door treinbestuurders in het depot van Kortrijk" (55021297C)	45

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

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

Questions jointes de	47	Samengevoegde vragen van	47
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les déclarations de Paul Magnette relatives à la gratuité des transports en commun" (55021148C)	47	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitspraken van Paul Magnette met betrekking tot gratis openbaar vervoer" (55021148C)	47
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gratuité du train pour tous" (55021289C)	47	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gratis reizen met de trein voor iedereen" (55021289C)	47
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les annonces sur la gratuité des transports en commun" (55021411C)	47	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitspraken rond gratis openbaar vervoer" (55021411C)	47
- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les annonces relatives à la gratuité des transports en commun" (55022102C)	47	- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aankondigingen met betrekking tot het gratis openbaar vervoer" (55022102C)	47
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel , Josy Arens , Tomas Roggeman , Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel , Josy Arens , Tomas Roggeman , Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	

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

du

MERCREDI 20 OCTOBRE 2021

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 20 OKTOBER 2021

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 17 par M. Jean-Marc Delizée, président.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.17 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

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

01 Les trains de nuit. Débat d'actualité et questions jointes de

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

01 De nachttreinen. Actualiteitsdebat en toegevoegde vragen van

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

01.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): La volonté de plusieurs opérateurs ferroviaires de mettre en place des trains de nuit a été une bonne nouvelle au printemps dernier pour toute personne souhaitant voyager plus durablement. En effet, les trains de nuit constituent une alternative durable à l'avion pour les voyages à l'intérieur de l'Europe. Malheureusement, la liaison entre Bruxelles et Malmö n'a pas fait l'objet d'une offre; de même, la liaison avec les domaines skiables autrichiens ne

01.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Dat meerdere spooroperatoren nachttreinen wilden inleggen was dit voorjaar goed nieuws voor wie duurzamer wil reizen. Nachttreinen vormen immers een duurzaam alternatief voor het vliegtuig bij reizen binnen Europa. Jammer genoeg kwam er geen aanbod voor de verbinding Brussel-Malmö en ook de verbinding met de Oostenrijkse skigebieden komt er niet.

sera pas mise en place.

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

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

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

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

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

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

01.04 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Rendre opérationnelles les liaisons pour les trains de nuit constitue un défi logistique, opérationnel et financier. Vous avez annoncé l'octroi d'un budget pour soutenir ces trains.

Welke nachttreinverbindingen krijgen van Infrabel groen licht? Wanneer zullen ze starten en wat wordt hun frequentie? Waarom kwam er geen bod voor de verbinding met Malmö? Gaat de minister daarover in gesprek met mogelijke operatoren? Was er hierover al overleg met zijn Zweedse, Deense en Duitse collega's? Hoe vorderen de werkzaamheden op het International Rail Passenger Platform? Aan welke initiatieven wordt er daar gewerkt?

01.02 Frank Troosters (VB): Waarom kwamen er geen inschrijvingen op de aanbesteding van de Zweedse overheid voor de nachttreinverbinding tussen Malmö en Brussel? Heeft de minister initiatieven ter zake genomen of zal hij dat alsnog doen?

Graag kreeg ik een overzicht van de aanvragen voor rijpaden voor nachttreinen. Wat is daar de stand van zaken?

01.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De heer Roggeman voerde vorige week aan dat de nachttrein dankzij de liberalisering weer aan populariteit zou winnen. Ik stel echter vast dat het goed uitgebouwde nachtnet van voor de liberalisering bijna helemaal verdwenen is. Ook de geplande nachttreinverbinding tussen Brussel en Malmö is intussen dood en begraven. Dat er geen enkel bod werd uitgebracht, maakt duidelijk dat er wat schort aan het systeem.

We moeten nu politieke beslissingen nemen om de nachttrein nog een rol te laten spelen in het halen van de klimaatdoelstellingen voor 2030. Het Europese Jaar van de spoorwegen is daartoe een geschikt moment. Van de 30 miljoen euro inkomsten die de vliegtaks moeten opbrengen, moet er 2 miljoen euro naar de nachttreinen kunnen vloeien.

Is de minister bereid nachttreinverbindingen als publieke dienstverlening te erkennen? Hoe wil hij van Brussel een internationale treinhub maken? Past de nachttrein in dat plaatje? Zal de minister de nachttrein opnemen in de beheersovereenkomst met de NMBS?

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

Comment sera-t-il utilisé? D'autres soutiens de la part du fédéral sont-ils prévus? Qu'en est-il des projets en cours, notamment l'*European Sleeper*? Pourquoi aucune offre n'a-t-elle été soumise pour la liaison Bruxelles-Malmö? Avez-vous pris contact avec les pays concernés?

01.05 Marianne Verhaert (Open Vld): *Il ressort d'un sondage réalisé par le SPF Mobilité que le train de nuit suscite un énorme intérêt. Néanmoins, sa (re)mise en service traîne. Le ministre a réservé deux millions d'euros pour promouvoir le train de nuit.*

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

01.06 Mélissa Hanus (PS): D'après une enquête du SPF Mobilité, 62 % des Belges sont intéressés par les trains de nuit. Les annonces de réouvertures de lignes se succèdent en Europe. Si on veut que le train devienne une vraie alternative à l'avion, il faudra faire plus, plus vite. La taxation sur les billets d'avion pour les trajets courts et la baisse de prix des sillons pour les nouveaux entrants sont des pas dans la bonne direction, tout comme une révision des taxes sur le carburant de l'aviation.

Au départ réticente, la SNCB s'inscrit désormais dans une coopération réelle avec des opérateurs internationaux. Il est temps de faire preuve de plus d'initiative.

Pourquoi la SNCB n'est-elle pas citée parmi les partenaires de l'accord entre les opérateurs allemand, suisse et autrichien? Comment vos homologues et la Commission européenne ont-ils accueilli votre demande de revoir le cadre européen en matière de subsides et de taxation? La SNCB est-elle en contact avec les deux opérateurs qui ont introduit une demande de sillons?

Président: Tomas Roggeman

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

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

01.05 Marianne Verhaert (Open Vld): *Een peiling van de FOD Mobiliteit wees uit dat er een grote interesse bestaat voor de nachttrein. De (her)invoering ervan loopt echter niet zo vlot. De minister trok 2 miljoen euro uit voor de promotie van de nachttrein.*

Welke vormen van steun zijn er mogelijk in een vrije markt? Welke concrete initiatieven worden er genomen? Zal de steun worden verleend aan startende lijnen of wordt er gedacht aan langdurige steun?

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

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

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

Voorzitter: Tomas Roggeman

01.07 Tomas Roggeman (N-VA): Kan de minister bevestigen dat de steun voor nachttreinen alleen bedoeld is voor treinen die 's nachts rijden? Geldt de steun enkel voor internationaal reizigersvervoer? Kan de NMBS verzocht worden om haar rollend materieel uit te lenen aan buitenlandse particuliere of publieke spoorwegondernemingen?

publiques?

01.08 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Une enquête du SPF Mobilité révèle l'intérêt grandissant de nos concitoyens pour les voyages en train de nuit internationaux. Sur ma proposition, le gouvernement a libéré un premier budget de deux millions d'euros pour 2022, afin de soutenir les opérateurs et d'encourager les nouveaux prestataires à se lancer par une prise en charge des frais de sillon ou un soutien direct. C'est une des mesures à prendre pour renforcer le rôle de plaque tournante ferroviaire de notre pays.

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

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

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

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

Mes collaborateurs participent à la plateforme IPR qui examine les moyens par lesquels le cadre pour le trafic ferroviaire international peut être amélioré. Un premier rapport de progrès a été présenté au Conseil Transport de l'UE au mois de juin. Ce rapport propose des scénarios et des instruments

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

(Nederlands) Natuurlijk stelt het mij teleur dat de Zweedse regering geen operator heeft gevonden voor de nachttreinverbinding Malmö-Brussel, die nochtans tot aan de Deens-Duitse grens zou worden gesubsidieerd. Ter voorbereiding van het project hadden mijn medewerkers deelgenomen aan een werkgroep, waarin heel goed werd samengewerkt en die ook een duidelijke visie had over de verdere plannen. Samen met onze Zweedse en Europese partners zullen we de pijnpunten onderzoeken, zodat we in de toekomst wel tot een geslaagd project kunnen komen. Het is nu aan de Zweedse regering om te beslissen over een nieuwe aanbesteding, met als nieuw element de financiële steun die de Belgische overheid bereid is te verlenen.

Een betere ondersteuning op Europees niveau zal eveneens noodzakelijk zijn. De Europese Commissie zal eind deze maand de resultaten voorstellen van haar studie over langeafstandstreinen. Op basis daarvan zal een Europees actieplan worden voorgesteld om de randvoorwaarden te verbeteren.

De FOD Mobiliteit heeft een studie opgezet om veelbelovende verbindingen te identificeren in het kader van een modal shift van het vliegtuig naar de trein. Op basis van die resultaten kunnen we gerichte acties nemen, in overeenstemming met het Europees actieplan.

Ik zal bij Europa ook blijven pleiten voor het uitwerken van een steunplan voor de sector.

Mijn medewerkers nemen deel aan het IPR-platform, dat onderzoekt hoe het kader voor het internationale treinverkeer kan worden verbeterd. Een eerste voortgangsrapport werd in juni voorgelegd aan de Raad Vervoer van de EU. Daarin worden scenario's en instrumenten voorgesteld om

pour supprimer les obstacles actuels qui entravent le trafic ferroviaire international. Lors d'une phase ultérieure, la plateforme surveillera ou amorcera des actions.

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

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

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

(En français) Lors du Conseil européen informel de Ljubljana, j'ai examiné avec mes homologues comment mieux soutenir les voyages ferroviaires internationaux et j'ai plaidé pour qu'on assouplisse les règles relatives aux aides d'État en faveur du transport ferroviaire international de passagers et de marchandises.

Nous devons réduire et, si possible, supprimer la concurrence déloyale entre le train et les modes de transport qui utilisent des combustibles fossiles. Chacun doit agir pour notre économie, nos emplois et un avenir durable pour les trains internationaux. J'ai également demandé à la Commission européenne de revoir les règles relatives aux trains de nuit, utiles pour réduire le nombre de trajets courts et moyens de passagers. Pour y arriver, les trains internationaux de jour ou de nuit doivent faire rêver nos concitoyens.

01.09 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le train de nuit constitue une alternative valable à l'avion, mais le secteur ferroviaire a assurément encore d'importants défis à relever, tels que la carence de voitures modernes ou l'absence de bons sites d'information et de réservation. Je me réjouis dès lors d'apprendre que la Belgique assumera la

de huidige obstakels in het internationale treinverkeer weg te werken. In een volgende fase zal het platform acties monitoren of ze zelf initiëren.

België is het komende jaar covoorzitter van de werkgroep inzake digitalisering, die voornamelijk zal focussen op de klantbeleving. Een betere data-uitwisseling, het aanbod van tickets door derde partijen en een betere dienstverlening voor personen met een verminderde mobiliteit vormen de voornaamste actiepunten.

Operatoren kunnen altijd capaciteit aanvragen om nachttreinverbindingen te organiseren. De deadline voor de jaardienst 2022 viel op 12 april. Alle operatoren die capaciteit hebben aangevraagd, hebben intussen een *final offer* ontvangen.

Het is mijn ambitie de positie van Brussel in het internationale treinverkeer te versterken. Volgend jaar mogen we alvast de *European Sleeper* ontvangen, die van Brussel naar Praag zal rijden, en de *Ostende Vienne Orient Experience* die vanuit Oostende naar Milaan spoort. Daarnaast rijdt ook de *Nightjet* drie keer per week van Wenen naar Brussel.

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

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

01.09 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De nachttrein is een goed alternatief voor het vliegtuig, maar er zijn zeker nog belangrijke uitdagingen voor de spoorsector, zoals de nood aan moderne rytuigen of het gebrek aan goede informatie en boekingsites. Daarom verheugt het mij dat België het medevoorzitterschap inzake digitalisering op zich

coprésidence en matière de numérisation. Le train n'est toujours pas en mesure de concurrencer l'avion de manière loyale, même si de plus en plus de pays instaurent une taxe sur le kérosène ou les billets d'avion.

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

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

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

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

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

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

01.12 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): La Belgique fait de réels efforts. L'Europe devra quant à elle jouer un rôle bien plus déterminant, et je vous invite à maintenir la pression.

D'abord mises en doute dans la presse, les lignes

zal nemen. De trein kan nog altijd niet op een eerlijke manier concurreren met het vliegtuig, hoewel steeds meer landen een belasting invoeren op kerosine of vliegtickets.

Gelukkig is in de begroting ook 2 miljoen euro uitgetrokken om de internationale treinverbindingen te ondersteunen. Ik hoop dat we, in overleg met andere Europese landen, van Brussel een internationale treinhub kunnen maken.

01.10 Frank Troosters (VB): Dat geen enkele operator geïnteresseerd is in het project in kwestie, ondanks de oproepen van de regering en de subsidies, toont aan dat de introductie van nachttreinen geen evident verhaal is. Het grote pijnpunt is ongetwijfeld de rendabiliteit.

Men gaat in 2022 2 miljoen euro investeren in het project, maar wat zal daarvan het resultaat zijn? Ook moet erover gewaakt worden dat bij grensoverschrijdend treinverkeer alle betrokken partners – ook Europa – een gelijkwaardige inspanning leveren.

Er wordt een inventaris opgesteld van veelbelovende verbindingen, maar ik betwijfel of er veel rendabele verbindingen zullen bij zijn. Subsidies zullen daarbij sowieso noodzakelijk zijn. De vraag rijst hoever de overheid daarbij wil gaan, want ook op het lokale spoorwegnet zijn de uitdagingen bijzonder groot.

01.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De minister heeft niet geantwoord op mijn vragen. Moet Brussels Airport een internationale treinhub worden? Moeten we van de nachttreinen geen openbare dienst maken? Zal die kwestie ook aan bod komen in de beheersovereenkomst?

Momenteel wordt er nauwelijks vooruitgang geboekt in het dossier, omdat de geliberaliseerde sector daarvoor geen middelen vrijmaakt. Een injectie van 2 miljoen euro zal daaraan weinig veranderen. Bovendien stelt de NMBS vandaag al dat ze te weinig geld heeft om haar gewone opdrachten te vervullen.

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

Over de lijnen naar Berlijn en Milaan werd er in de

vers Berlin et Milan sont à présent confirmées. Je me réjouis du *shift modal* qui sera ainsi rendu possible.

Nous avons voté au Parlement Benelux une recommandation, à l'initiative des verts et des socialistes, pour lever les difficultés en capacité de notre petit pays pour les trains de nuit. La coopération internationale est une piste, notamment au niveau du matériel mais aussi pour améliorer la mobilité transfrontalière. J'espère que la Belgique sera active aussi sur ce volet-là.

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

01.14 **Mélissa Hanus** (PS): Nous avons travaillé au sein de cette commission à l'élaboration d'un texte visant à accompagner le retour des trains de nuit en Belgique. Je suis ravie de constater que le gouvernement donne suite à ce texte. Le train de nuit comporte de nombreux avantages. Contrairement à l'avion, il permet notamment d'arriver au centre-ville des capitales européennes.

Nous espérons une concrétisation plus rapide, mais il faut voir chaque ligne rétablie comme un projet pilote. Il faudra en profiter pour étudier l'évolution de la demande de nos concitoyens en la matière.

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

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

L'incident est clos.

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

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

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

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

01.13 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de wijze van besteding van de middelen. De nachttreinen doen ons dan wel dromen, maar ze vergen uiteraard een efficiënte besteding van de middelen.

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

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

01.15 **Tomas Roggeman** (N-VA): Opnieuw heb ik geen antwoord gekregen op mijn vragen.

01.16 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Ik heb het duidelijk gehad over de internationale nachttreinen. De heer Roggeman moet misschien beter luisteren.

Het incident is gesloten.

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

02.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): In Nederland kan men alternatieve taakstraffen bij de Nederlandse Spoorwegen zelf opleggen aan minderjarigen bij overtredingen in treinen of stations. Op die manier voeren zij hun taakstraf uit in de omgeving waar ze de schade hebben aangericht, waardoor ze zich bewuster zullen worden van hun daden.

qu'ils ont endommagé et seront ainsi plus conscients de leurs actes de vandalisme.

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

02.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La loi sur la police des chemins de fer est entrée en vigueur en novembre 2018 et les premières amendes ont suivi à la mi-2019. Depuis le début de la crise du coronavirus, le nombre de constats a beaucoup diminué, y compris en ce qui concerne les mineurs. C'est en partie pour cette raison que, depuis l'instauration des amendes administratives, la SNCB n'a pas encore eu l'occasion d'utiliser le nouveau processus en mode normal durant une année complète. Jusqu'à présent, aucune peine alternative n'a été infligée à des mineurs. Un vaste exercice d'optimisation du processus est toutefois actuellement en cours. Je suis favorable à un tel système, mais dans des conditions normales.

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

L'incident est clos.

Président: Jean-Marc Delizée

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

03.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Combien de sillons sont-ils attribués par ligne? Quelle est la capacité des sillons utilisés? Quels sont les zones les plus problématiques, selon Infrabel? Selon quels critères Infrabel détermine-t-il le taux d'occupation du réseau?

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

Hoeveel minderjarigen kregen bij ons een alternatieve straf opgelegd in de voorbije drie jaar en hoeveel een geldboete? Is er ruimte om straffen te organiseren naar Nederlands voorbeeld? Overweegt de minister een aanpassing om de rechten van jongeren beter te doen waarborgen door de spoorwegpolitie?

02.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De wet op de spoorwegpolitie trad in werking in november 2018 en de eerste boetes volgden medio 2019. Sinds de start van de coronacrisis is het aantal vaststellingen sterk afgenomen, ook jegens minderjarigen. Mede daarom heeft de NMBS sinds de invoering van de administratieve boete nog niet de gelegenheid gehad om een volledig jaar in normale modus te werken met het nieuwe proces. Tot nu toe werden geen alternatieve straffen opgelegd aan minderjarigen. Er is momenteel wel een brede oefening om het proces te optimaliseren. Ik ben voorstander van een dergelijk systeem, maar dan wel in normale omstandigheden.

02.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Ik heb alle begrip voor de situatie waarin de NMBS zich bevond in 2020. Misschien was dat echter net het moment om bij de NMBS aan te dringen op alternatieve straffen in die omgeving, gezien de pedagogische meerwaarde daarvan.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée

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

03.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Hoeveel rijpaden worden er toegekend per spoorlijn? Welke capaciteit aan rijpaden is er in gebruik? Welke locaties zijn volgens Infrabel de grootste knelpunten? Welke maatstaven gebruikt Infrabel om de bezetting van het net uit te drukken?

03.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Mondelinge vragen die enkel naar statistische gegevens vragen, zijn onontvankelijk. Ik verwijs naar mijn antwoord op een schriftelijke vraag van de heer Roggeman, waarin ik al heb uitgelegd dat Infrabel niet beschikt over deze gegevens.

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

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

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

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

L'incident est clos.

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

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

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

04.02 **Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** L'Innovation Lab de la SNCB a imaginé un système de géolocalisation pour simplifier l'achat des tickets. Dans le cadre de l'expérimentation de ce système, la SNCB proposera quatre produits: le ticket standard, le ticket youth, le ticket week-end et le

Een maatschappelijke kosten-batenanalyse is een van de parameters waarmee rekening gehouden wordt, al is dat niet de enige parameter. Goederenrijpaden genereren weinig inkomsten, terwijl de onderhoudskosten hoog zijn. De spoor aansluiting kan evenwel essentieel zijn.

03.03 **Tomas Roggeman (N-VA):** Ontvankelijkheid betreft parlementaire vragen in hun geheel, niet de deelvragen. Anders zouden er veel vragen geweigerd kunnen worden.

Ik ben het ermee eens dat het gebruik van de spoorweginfrastructuur niet de enige parameter is om de opportuniteit van spoorweginvesteringen te beoordelen, maar het is wel een van de belangrijkste. Daarom vind ik het verwonderlijk dat Infrabel niet over informatie zou beschikken over de capaciteit en mogelijk knelpunten van de rijpaden. Rijpaden verkopen is de kernopdracht van Infrabel. Het gaat om meer dan 700 miljoen euro op jaarbasis, maar wat er precies verkocht werd is een groot mysterie.

Hoe kan men dan aan bedrijfsvoering doen? Welke basis heeft men om beslissingen te nemen en om keuzes te maken tussen infrastructurenprojecten? Er moet een minimum aan transparantie zijn over dergelijke bedragen, ook ten aanzien van de volksvertegenwoordigers en de bevolking.

Het incident is gesloten.

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

04.01 **Tomas Roggeman (N-VA):** De NMBS test een nieuwe applicatie waarbij de reiziger automatisch betaalt op basis van het afgelegde trajet.

Op welke basis worden de deelnemers geselecteerd? Is die groep representatief? Hoe kan fraude worden voorkomen? Waarom worden de gps-gegevens een jaar lang bijgehouden? Is de Gegevensbeschermingsautoriteit (GBA) geraadpleegd? Wat is de kostprijs en op welke return hoopt de NMBS?

04.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Om de aankoop van tickets te vereenvoudigen, werd een systeem met geolocalisatie bedacht door het Innovation Lab van de NMBS. Bij de test van het systeem zal de NMBS vier producten aanbieden: het standaardticket, het youth ticket, het

ticket senior. Une appli conviviale permettra au voyageur de lancer l'enregistrement lorsqu'il approchera du quai et de l'arrêter lorsqu'il a atteint sa destination. Les données GPS permettront de calculer le prix. Le voyageur recevra un décompte final, qui sera automatiquement payé par le biais de l'appli. Le ticket le plus avantageux sera préalablement proposé. Pour réaliser le test avec 10 000 clients durant un an, la SNCB déboursa 150 000 euros.

Les participants seront sélectionnés sur la base de leur motivation, du mode de paiement, des tickets qu'ils achètent, de leur âge et de la région dans laquelle ils habitent. Il existe de nombreuses possibilités techniques pour prévenir la fraude. En outre, l'accompagnateur de train peut scanner le billet.

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

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

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

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

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

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

weekendticket et het seniorenticket. Met een gebruiksvriendelijke app kan de reiziger inchecken wanneer hij het perron nadert en uitchecken wanneer hij zijn bestemming heeft bereikt. Via de gps-gegevens wordt de prijs berekend. De reiziger krijgt een eindafrekening die automatisch via de app wordt betaald. Het beste ticket wordt op voorhand aangeboden. Voor de test met 10.000 klanten gedurende één jaar betaalt de NMBS 150.000 euro.

De deelnemers worden geselecteerd op basis van hun motivatie, de manier van betalen, de tickets die ze kopen, hun leeftijd en de regio waar ze wonen. Er zijn heel wat technische mogelijkheden om fraude te voorkomen. De treinbegeleider kan het ticket bovendien steeds scannen.

De contractuele verjaringstermijn voor het bijhouden van gps-gegevens bedraagt een jaar. Tot dan worden de gegevens bijgehouden om eventuele discussies of fraudegevallen te kunnen oplossen. De leverancier van de technologie is verantwoordelijk voor de verwerking.

Er is geen hoog risico wat de gegevens betreft van de mensen die aan het proefproject deelnemen. Er is dan ook geen voorafgaande consultatie nodig, zoals artikel 36 van de algemene verordening inzake gegevensbescherming bepaalt.

04.03 Tomas Roggeman (N-VA): Dit is een positief initiatief van de NMBS. We moeten wel waken over de bescherming van de data. De consultatie van de GBA is misschien niet verplicht, maar wellicht toch aangeraden.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

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

05.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): In april werd in het station van Antwerpen-Berchem een proefproject rond fietsparkeren georganiseerd, waarbij er 24 uur gratis kon worden geparkeerd vlak bij de perrons. Daarna betaalde men 1,25 euro per uur. Doel is een vrije fietsplaats te garanderen voor

chaque navetteur une place de stationnement vélo libre.

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

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

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

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

Cette information est-elle exacte? Un calendrier a-t-il déjà été fixé? Cette décision a-t-elle été prise sur la base d'une étude des besoins ou est-elle axée sur l'offre? Le budget requis est-il disponible? Quels critères seront pris en compte pour l'attribution des emplacements supplémentaires? Dans quelles gares des parkings vélos ou des emplacements supplémentaires sont-ils déjà planifiés?

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

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

elke pendelaar.

Wat zijn de conclusies en wat zal de NMBS ermee aanvangen? Volgt de NMBS andere systemen met betrekking tot fietsparkeren op in binnen- en buitenland? Welke?

05.02 Tomas Roggeman (N-VA): Als de overheid werk wil maken van de modal shift en de combinatie van fiets en trein wil bevorderen, zal men moeten zorgen voor meer beveiligde of bewaakte fietsenstallingen bij de stations. Een elektrische fiets achterlaten is vandaag een behoorlijk risico. De fietskluis lijkt in dat verband een interessant idee.

In welke Belgische stations zijn er vandaag fietskluizen beschikbaar? Hoe evalueert de NMBS het gebruik ervan? Is de uitbating rendabel? Zijn er nog meer fietskluizen gepland? Wat denkt de minister van dat denkspoor?

05.03 Frank Troosters (VB): *De NMBS wil het aantal plaatsen voor fietsen met 50.000 optrekken.*

Klopt die informatie? Is er al een tijdpad? Werd die beslissing genomen op basis van een behoeftenonderzoek of is ze aanbodgericht? Is het nodige budget beschikbaar? Met welke criteria zal er rekening worden gehouden bij de toewijzing van extra plaatsen? In welke stations zijn er al fietsparkings of extra plaatsen ingepland?

05.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Op 24 september lanceerde de regering haar eerste fietsactieplan Be Cyclist. Zelf wil ik de combinatie fiets-trein bevorderen door het comfort te verhogen. De NMBS volgt binnenlandse proefprojecten rond het stallen van fietsen en zet ook zelf proefprojecten op, daarbij geïnspireerd door met name Nederlandse best practices.

De nieuwe strategie van de NMBS rond intermodaliteit houdt rekening gehouden met de informatie over het proefproject, maar het is nog wachten op het eindrapport. De NMBS vreest wel voor hoge beheerkosten en vreest dat de inzet van personeel noodzakelijk zal zijn. Ook zouden de detectiesystemen niet altijd betrouwbaar zijn. De NMBS verwacht meer van de optische detectiesystemen die in Nederland worden gebruikt. Het proefproject heeft ook uitgewezen dat een

outre, le concept ne répondrait que partiellement aux préoccupations des voyageurs.

La SNCB n'est pas favorable à l'installation de consignes pour vélos, parce qu'elles ne peuvent pas être partagées. Elle préfère les emplacements pour vélos qui prévoient un contrôle d'accès et qui offrent plus de place. Elle gère encore des consignes pour vélos à Mouscron et à Tournai; dans 13 autres gares, c'est la commune qui les gère. Il s'agit à chaque fois de 5 à 19 emplacements.

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

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

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

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

L'incident est clos.

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

assertieve controle nodig zou zijn. Bovendien zou het project slechts ten dele aan de bekommernissen van de reizigers beantwoorden.

De NMBS is geen voorstander van fietskluizen, omdat de fietskluis niet kan worden gedeeld. Ze geeft de voorkeur aan fietsstallingen met toegangscontrole, die meer plaats bieden. De NMBS beheert nog fietskluizen in Moeskroen en Doornik, in 13 andere stations worden ze door de gemeente beheerd. Het gaat telkens om 5 tot 19 plaatsen.

Het is inderdaad de ambitie om het aantal fietsparkeerplaatsen met 50.000 te verhogen. Samen met de NBMS werk ik aan een strategische visie 2021-2032 voor intermodaliteit. Voorts wordt gestreefd naar een uitbreiding van het aanbod van deelfietsen. De strijd tegen fietsdiefstal wordt een prioriteit in de Kadernota Integrale Veiligheid en er loopt een studie naar de invoering van een centraal register tegen fietsdiefstal.

Al die maatregelen moeten ervoor zorgen dat reizigers comfortabel kunnen opteren voor de fiets.

05.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De combinatie fiets en trein is een gouden combinatie, waarin deelfietsen weliswaar een rol kunnen spelen, maar zeker even belangrijk is een goede fietsstalling voor de eigen fiets. Proefprojecten in dat verband vallen toe te juichen. Ik hoop dat de NMBS het project met 24 uur gratis parkeren nog niet meteen afschrijft, maar nagaat hoe de problemen kunnen worden opgelost.

05.06 Tomas Roggeman (N-VA): Zelfs uit beveiligde en gesloten fietsstallingen worden er toch nog fietsen gestolen. Er is dus meer nodig. Ik betreur dan ook dat de minister geen voorstander is van fietskluizen aan stations. Een dure elektrische fiets of speedpedelec kan men vandaag niet veilig achterlaten aan het station. Een individuele fietskluis zou een aanvullende dienstverlening kunnen zijn, naast een publieke collectieve fietsstalling.

Het incident is gesloten.

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

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

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

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

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

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

Les parties prenantes ont été interrogées sur la réforme du code de la route. Il existe une liste de 200 propositions. L'étape suivante consistera en une analyse et un compromis avec les Régions dans le but de traduire ces propositions dans le code de la route. Une modification du code de la route est également en préparation et met l'accent sur les usagers actifs, en particulier pour améliorer la sécurité et la visibilité des cyclistes et introduire la voie centrale dans le code de la route, accordant ainsi davantage d'espace aux cyclistes sur la voie publique. Nous voulons finaliser ce projet avant la fin de l'année.

06.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le Ministre Van

06.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Het Vias-verkeersveiligheidsrapport 2021 is opnieuw niet hoopgevend. Het corona-effect op de verkeerscijfers lijkt al weggeëbd. Op nationaal niveau daalt het aantal slachtoffers nog lichtjes, maar zeker in Vlaanderen bereiken we toch opnieuw de cijfers uit 2019.

Hoe beoordeelt de minister de resultaten? Hoe verklaart hij de grote regionale verschillen? Heeft hij hierover al contact gehad met zijn regionale collega's? Wanneer mogen we de update van de wegcode verwachten?

06.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Uit het rapport blijkt een zeer lichte daling van het aantal verkeersdoden, met een daling met 21 % in Wallonië en een stijging van 24 % in Vlaanderen in vergelijking met vorig jaar. Het is op basis van die cijfers onmogelijk om exact te verklaren waarom de trend in Vlaanderen over die periode zo verschillend is van die in Wallonië. Mogelijk had het verschil inzake de avondklok een beperkte impact.

De cijfers voor de afzonderlijke Gewesten voor de eerste zes maanden van het jaar vertonen wel vaker een grillig patroon. Het is dus moeilijk om daarin nu al een duidelijk patroon te herkennen.

Zowel federaal als regionaal worden er strategieën en maatregelen uitgewerkt om de verkeersveiligheid in de positieve richting om te buigen met het oog op een halvering van de dodelijke en zwaargewonde slachtoffers tegen 2030 en de uitvoering van Vision Zero tegen 2050. Alle doelstellingen en maatregelen zullen in een interfederaal plan worden geïntegreerd. De krijtlijnen hiervan zullen beschikbaar zijn tijdens de komende Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid.

Belanghebbenden werden bevroegd over de herziening van de wegcode. Er is een lijst van 200 voorstellen. De volgende stap is een analyse en een vergelijk met de Gewesten over een vertaling hiervan in de wegcode. Ook een wijziging van het verkeersreglement wordt voorbereid. Er wordt daarbij ingezet op de actieve weggebruikers, in het bijzonder om de veiligheid en de zichtbaarheid van fietsers te verbeteren en om de middenrijbaan in de wegcode te introduceren, waarbij de fietsers meer ruimte op de openbare weg wordt geboden. We willen dit ontwerp nog dit jaar afronden.

06.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Minister Van

Quickenborne accorde une attention particulière à l'augmentation des contrôles routiers. Les régions doivent prendre leurs responsabilités en interdisant le transport de marchandises à proximité des écoles et du centre des villages aux heures de pointe le matin et le soir, en généralisant la zone 30 dans le centre des villages et en sécurisant davantage l'infrastructure.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nomination du président du conseil d'administration de skeyes" (55020296C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nominations dans les conseils d'administration de skeyes et de Brussels Airport Company" (55022041C)

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

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

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

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

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

Quickenborne heeft aandacht voor het opdrijven van de verkeerscontroles. De regio's moeten hun verantwoordelijkheid opnemen via het weren van vrachtvervoer in schoolomgevingen en dorpskernen tijdens de ochtend- of avondspits, de veralgemening van de zone 30 tot algemene regel in dorpskernen en veiligere infrastructuur.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De benoeming van de voorzitter van de raad van bestuur van skeyes" (55020296C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De benoemingen in de raden van bestuur van skeyes en Brussels Airport Company" (55022041C)

07.01 Frank Troosters (VB): De carrousel van politieke benoemingen in de vivaldiregering draait volop rondjes. Zo werd Laurent Vrijdaghs aangesteld als voorzitter van de raad van bestuur bij luchtverkeersleider skeyes, maar dat is nog niet officieel en het voorzitterschap wordt nog steeds waargenomen door de heer Renaud Lorand, een PS-cabinetard die vlot allerlei mandaten en postjes combineert.

Waarom is die aanstelling nog niet officieel? Wat is de impact van die bestuurlijke onzekerheid op het onderhandelen van een nieuwe beheersovereenkomst?

07.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Vivaldi zou komaf maken met de politieke benoemingen in de raden van bestuur van overheidsbedrijven. De realiteit is natuurlijk helemaal anders.

Klopt het dat de heer Vrijdaghs was aangekondigd door minister van Overheidsbedrijven De Sutter als voorzitter van skeyes? Waarom kan dat nog niet doorgaan? Wie heeft vandaag de leiding over skeyes? Wordt er nog steeds onderhandeld met skeyes over een nieuwe beheersovereenkomst? Onder wiens leiding?

Klopt het dat de heer Descheemaeker vandaag geen federaal mandaat meer heeft bij BAC? Wanneer kreeg hij zijn laatste vergoeding van BAC uitbetaald? Hoeveel bedroeg die? Kreeg hij nog een afscheidsvergoeding, zoals destijds die 1,2 miljoen euro van de NMBS? Wie is vandaag de voorzitter van de raad van bestuur van BAC en wie

d'administration de BAC et qui le sera en 2022?

zal dat in 2022 zijn?

07.03 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): En tant qu'entreprise publique autonome, skeyes est liée par la loi portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. L'article 18 prévoit que le Roi nomme, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, un nombre de membres ordinaires proportionnel aux droits de vote attachés aux actions détenues par les autorités publiques. Nous attendons à présent les noms des futurs administrateurs afin que nous puissions les nommer. Le plus tôt sera le mieux car il s'agit d'une étape importante en vue des négociations sur le futur contrat de gestion de skeyes.

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

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

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

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

L'incident est clos.

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

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

07.03 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Als autonoom overheidsbedrijf is skeyes gehouden aan de wet over de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Artikel 18 bepaalt dat de Koning bij in Ministerraad overlegd besluit een aantal gewone leden benoemt volgens het aantal stemmen dat overeenstemt met de aandelen van de overheid. We wachten nu op de namen van de toekomstige beheerders zodat wij hen kunnen benoemen. Hoe eerder, hoe beter, want dat is belangrijk met het oog op de onderhandelingen over het toekomstige beheerscontract voor skeyes.

Brussels Airport Company is een privaatrechtelijke onderneming die grotendeels in handen van privé-investeers is. De benoeming van de voorzitter van de raad van bestuur is een beslissing van de privéaandeelhouders en de publieke aandeelhouders samen. De verantwoordelijke is de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij FPIM en dus is de minister van Financiën bevoegd.

07.04 Frank Troosters (VB): Blijkbaar zit er ergens binnen de regering hierover ruis op de lijn. Een juridische onverenigbaarheid lijkt me inderdaad onwaarschijnlijk, want dat was eerder ook nooit een probleem.

07.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Een tijd geleden slaakten de medewerkers van skeyes in een Kamerhoorzitting een noodkreet over het aanslepende sociale conflict bij het bedrijf. Vandaag hoor ik eens te meer praten over zeer moeizaam sociaal overleg en een mogelijke stakingsaanzegging. Hier moet men dringend knopen doorhakken.

En in de Brussels Airport Company heeft de overheid toch nog altijd een minderheidsaandeel en bijgevolg ook enige inspraak.

Het incident is gesloten.

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

08.01 Frank Troosters (VB): In Hoeilaart is er al enige tijd ophef over de overlast door een groot stuk braakliggende bouwgrond van de NMBS vlak bij spoorlijn 161, dat wordt overwoekerd door onkruid.

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

Heeft de minister daar weet van? Hoe zal hij hieraan verhelpen en speelt ditzelfde probleem ook op andere terreinen? Heeft de NMBS onvoldoende budget voor alle noodzakelijke onderhoudsinterventies? Zal de minister daar extra middelen voor vrijmaken? Met wie was er al contact over de situatie in Hoeilaart? Kan de minister in dezen het verschil duiden tussen 'esthetische redenen' en 'redenen van overlast'?

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

08.02 Minister **Georges Gilkinet** (Nederlands): Het is helaas niet duidelijk over welk terrein de heer Troosters het heeft. Als hij meer details heeft, kan ik dit navragen bij de NMBS of Infrabel.

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

In het algemeen stelt het – terechte – verbod op chemische herbiciden de NMBS voor uitdagingen en momenteel zoekt men naar oplossingen om de ontwikkeling en invasie van gevaarlijke planten te stoppen en tegelijk de natuur te beschermen. Van de lente tot de zomer probeert de NMBS drie tot vier keer onkruid te verwijderen doorheen het hele land. Dit jaar moest de NMBS dit tot vier à vijf keer doen ten gevolge van de natte zomer. Daarbij moet het bedrijf ook altijd rekening houden met de specifieke veiligheidsrichtlijnen.

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

De NMBS geeft voorrang aan de plaatsen waar klanten en medewerkers in rechtstreeks contact kunnen komen met het onkruid. Daarna wordt de omgeving rond stations aangepakt en vervolgens komen de zones aan bod waar geen direct contact mogelijk is. De NMBS probeert zoveel en zo spaarzaam mogelijk te voldoen aan aanvragen tot onkruidverwijdering.

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

08.03 **Frank Troosters** (VB): Mijn vraag was of er budget beschikbaar is, omdat uit een antwoord van de NMBS bleek dat dit niet zo was. Hopelijk kan het extra budget van 250 miljoen euro hier soelaas bieden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

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

09.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Deze zomer zijn er werken gestart in het station van Oudenaarde. Daarbij moesten ook de roltrappen worden verwijderd, wat voor hinder zorgde voor heel wat minder mobiele mensen en voor mensen met kinderwagens. Ook waren veel mensen niet op

personnes n'étaient pas informées des travaux.

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

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

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

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

09.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): La réduction des heures d'ouverture des guichets ainsi que la réduction du nombre de sous-chefs de gare se traduit souvent, dans la pratique, par une diminution de l'aide apportée aux usagers. Nous espérons donc que des investissements seront également réalisés dans le personnel.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

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

de hoogte van de werken.

Sinds wanneer zijn de roltrappen buiten gebruik? Hoe oud waren ze? Waren er technische problemen? Neemt men maatregelen om de hinder te beperken, bijvoorbeeld door assistentie te verlenen?

Welke andere werkzaamheden worden er gepland in het station van Oudenaarde? Wie zal die werken financieren? Wanneer zullen de nieuwe roltrappen worden geïnstalleerd en gekeurd? Hoeveel kosten deze ingrepen in het station?

09.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Infrabel en de NMBS hebben een gezamenlijk plan uitgewerkt om een aantal stations toegankelijker te maken. Het station van Oudenaarde is ook in dat plan opgenomen. De ruwbouwwerken worden uitgevoerd door Infrabel, de afwerking gebeurt door de NMBS, onder voorbehoud van de uiteindelijke investeringsbudgetten.

De roltrappen in Oudenaarde waren 30 jaar oud. Ze waren vaak defect. Daarom werden ze in juli uitgebroken. De werken hebben geen invloed op de mogelijkheid om assistentie aan te vragen. Begin mei werden nieuwe roltrappen besteld, die in oktober zullen worden geplaatst. Daarna moeten ze nog worden afgewerkt en moet er tijdelijk een hellend vlak worden geïnstalleerd om het hoogteverschil met de huidige perronhoogte te overbruggen. De nieuwe roltrappen zijn immers reeds ontworpen voor de nieuwe perrons. De keuring en indienstneming zijn gepland voor eind november. Het plaatsen van de drie roltrappen kost iets meer dan een half miljoen euro.

09.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Doordat loketten minder vaak open zijn en er ook minder onderstationschefs aanwezig zijn, kan in de praktijk vaak minder ondersteuning worden geboden. Daarom hopen we dat er ook in personeel zal worden geïnvesteerd.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

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

Sprimont" (55020533C)

10.01 **Chanelle Bonaventure** (PS): Les poids lourds transitent depuis longtemps par Theux, Pepinster et Sprimont afin de rallier les autoroutes E25 et E42 au mépris de la sécurité et de la fluidité des voiries. Pour faire respecter l'interdiction du transit, il faut des panneaux de signalisation et des caméras ANPR. Celles qui sont en place ne sont pas fonctionnelles, faute d'un arrêté ministériel autorisant à constater et à poursuivre.

Avez-vous déjà eu des contact avec la ministre wallonne sur ce dossier? Travaillez-vous sur un projet d'arrêté ministériel pour pouvoir verbaliser via ces caméras?

10.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): L'activation des caméras ANPR nécessite d'adapter l'arrêté royal du 18 décembre 2002. J'ai demandé à mes services de préparer un texte à cette fin, ainsi qu'en ce qui concerne l'article 62 de la loi du 16 mars 1968. Je souhaite intégrer cela dans la proposition de loi examinée par cette commission, pour résoudre ce problème cette année encore.

10.03 **Chanelle Bonaventure** (PS): J'espère que les échéances seront tenues. Je reviendrai vers vous, si besoin. Les riverains ne comprennent pas l'inutilisation de ce matériel, d'autant que l'usage actuellement limité du tunnel de Cointe met cet axe sous pression.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

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

11.01 **Els Van Hoof** (CD&V): J'ai déjà, à plusieurs reprises, posé des questions sur la gare de Louvain. Le problème de disponibilité des

(55020533C)

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

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

10.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Frans*): Om de ANPR-camera's te activeren moet het koninklijk besluit van 18 december 2002 gewijzigd worden. Ik heb aan mijn diensten gevraagd om een tekst met dat oogmerk, alsook tot wijziging van artikel 62 van de wet van 16 maart 1968, voor te bereiden. Ik wil die tekst opnemen in het wetsvoorstel dat door deze commissie besproken zal worden. Zo kan het probleem nog dit jaar opgelost worden.

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

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

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

11.01 **Els Van Hoof** (CD&V): Ik heb al herhaaldelijk vragen gesteld over het station van Leuven. Zijn er daar nog altijd problemen met de

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

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

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

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

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

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

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

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

La SNCB a fait savoir que les ascenseurs de la gare de Louvain ont fonctionné plus de 95 % du

disponibilité van de liften? Hoe zal de minister de liftenfirma Schindler aan de beschikbaarheidsgraad van 95 % houden? Wanneer zullen de roltrappen eindelijk vervangen zijn aan de onderdoorgang aan de kant Tienen? Hoe zal het probleem met wateroverlast onder de overkapping opgelost worden?

Ik was heel blij toen de minister destijds aankondigde opnieuw een haalbaarheidsonderzoek uit te laten voeren over een station in Haasrode. Ik was dan ook onaangenaam verbaasd toen ik in de media vernam dat de NMBS niet positief gestemd is wegens een te grote investering en te weinig potentiële reizigers. Nochtans begeven zich tienduizenden werknemers en 3.500 studenten dagelijks naar het Research Park in Haasrode. Zo'n 90 % doet dat met de wagen, wat voor groot aantal fileleed zorgt. Intussen is het station van Leuven een van de drukst bezette stations van Vlaanderen, naast Antwerpen-Centraal.

Hoe is dat perslek er gekomen? Zijn de resultaten van de studie al toegelicht aan de stakeholders? Kan de NMBS de opportuniteitsstudie nog herzien?

11.02 Katrien Houtmeyers (N-VA): *Het stationsgebouw van Leuven blijft een zorgenkindje.*

Werken de liften en roltrappen eindelijk weer naar behoren? Zal de wateroverlast bij de glazen overkapping aangepakt worden?

11.03 Eva Platteau (Ecolo-Groen): Het is vreemd dat de vragen over de stations van Leuven en Haasrode hier werden samengevoegd, want het zijn eigenlijk twee verschillende onderwerpen. Voor de duurzame woon-werkmobiliteit zou een station in Haasrode alvast een goede zaak zijn. Ook ik was zeer verbaasd dat er daar volgens de NMBS onvoldoende reizigerspotentieel zou zijn.

Wat is de conclusie van de haalbaarheidsstudie? Is de minister bereid om hierover te overleggen met de stakeholders? Wat zijn nu de volgende stappen?

11.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het gaat inderdaad om twee verschillende dossiers.

De NMBS laat weten dat de stationsliften in Leuven de laatste maanden meer dan 95 % van de tijd

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

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

11.05 Els Van Hoof (CD&V): Je suis ravie que l'on s'attelle aux travaux attendus depuis longtemps. Le ministre a toutefois été très bref au sujet de cette étude de faisabilité pour la gare d'Haasrode. Outre le parc scientifique local, il y aura à l'avenir toutes sortes de possibilités qui pourront générer un énorme potentiel. Il ne faut donc pas se pencher uniquement sur le potentiel actuel, mais également sur les possibilités futures. J'espère qu'il est encore possible d'apporter des adaptations en concertation avec la ville. Sous la législature précédente, de plus petites gares wallonnes ont, elles, été agréées pour les mêmes objectifs, notamment la gare d'Ougrée.

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

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

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

12.01 Katleen Bury (VB): *Des habitants de*

werkten. De NMBS speelt kort op de bal, met een maandelijkse opvolgmeeting tussen de NMBS en haar contractant. De vier nieuwe roltrappen aan de kant van Tienen waren gepland in de week van 20 september. Voor de roltrap ter hoogte van perron 1 dient eerst de glazen luifel afgewerkt te worden. De roltrappen in de hoofdtunnel daarentegen worden ten vroegste in 2026 vervangen. De herstellingswerken aan de koepel zouden in oktober afgerond moeten worden, waardoor de wateroverlast opgelost zal zijn.

De studie van de NMBS over het mogelijk toekomstige station van Haasrode toont aan dat het potentiële aantal reizigers lager zou liggen dan verwacht. De NMBS heeft dit eerst – op 22 september – gecommuniceerd aan de stad Leuven. Binnenkort worden de details van de studie verder toegelicht aan de stad en aan alle andere betrokkenen.

11.05 Els Van Hoof (CD&V): Ik ben blij dat er werk wordt gemaakt van de al lang gevraagde werkzaamheden. De minister was echter heel kort over die haalbaarheidsstudie inzake Haasrode. Naast het lokale researchpark zijn er in de toekomst nog allerlei mogelijkheden die daar voor een enorm potentieel kunnen zorgen. Er moet dus niet alleen gekeken worden naar het huidige potentieel, maar ook naar het toekomstige. Hopelijk is er nog bijsturing mogelijk, in overleg met de stad. Tijdens de vorige regeerperiode werden voor dezelfde doelstellingen kleinere stations in Wallonië wél goedgekeurd, denk maar het station van Ougrée bij Luik.

11.06 Eva Platteau (Ecolo-Groen): Ik sluit me volledig bij aan bij mevrouw Van Hoof. We moeten niet enkel kijken naar het potentiële aantal reizigers. Ik kijk er erg naar uit om die studie meer in detail te kunnen bekijken. Dat de Brabant in Haasrode ook dienst deed als vaccinatiecentrum voor de stad Leuven geeft aan hoe belangrijk die site wel is.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

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

12.01 Katleen Bury (VB): *In Machelen maken*

Machelen sont préoccupés par une substance rouge qui tombe en tourbillonnant lorsque des avions survolent la commune.

mensen zich zorgen over rood stof dat neerwarreft als er vliegtuigen overvliegen.

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

Is de minister op de hoogte? Wordt dit onderzocht?

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

12.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Wij hebben contact opgenomen met de milieudienst van Machelen. De rode stof is microscopisch geanalyseerd in een labo in Antwerpen en zou gerelateerd zijn aan de vorming van algen. Er zou een verband zijn met de komst van de A400M naar Melsbroek. Toen dit toestel naar Islamabad vertrok, verdween de rode neerslag. De gemeente overweegt een brief te schrijven naar Defensie om het probleem daar aan te kaarten en om de Vlaamse milieu-inspectie in te schakelen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

13.01 **Benoît Piedboeuf** (MR): *Les communes d'Etalle, Habay et Tintigny souhaitent réactiver la ligne Marbehan-Croix-Rouge en partenariat avec une série d'entreprises. De nombreuses réunions ont eu lieu avec des représentants d'Infrabel et de la SNCB et la cellule Mobilité de la Région wallonne. Or, à la stupéfaction des mandataires locaux et des entreprises, une partie de l'infrastructure a été démontée.*

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

Qu'en pensez-vous et quelles mesures comptez-vous prendre?

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

13.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): J'ai été alerté de la dépose temporaire des rails sur lesdites lignes, qui sont déconnectées du réseau depuis 2019. En août dernier, le Service public de Wallonie (SPW) a demandé à Infrabel l'autorisation d'enlever temporairement les rails du passage à niveau 7 de la ligne 289, pour ses travaux de renouvellement de la nationale 87. Cette dépose temporaire ne signifie pas que la ligne soit désaffectée. Le passage à niveau n'est pas supprimé.

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

Infrabel reste disponible pour discuter de toute proposition de remise en état d'une ligne. Selon le projet proposé, un cadre budgétaire pourrait être établi. L'asphaltage ne bloque aucune réhabilitation. J'ai demandé à Infrabel la remise en état de la voie. Le coût de cette dernière ne doit pas empêcher un éventuel nouveau trafic de fret ferroviaire. Le gouvernement souhaite doubler le volume de

Infrabel is steeds bereid om over elk voorstel van herinbedrijfstelling van een lijn te discussiëren. Volgens het voorgestelde project zou er een budgettair kader opgesteld kunnen worden. De asfaltering betekent helemaal niet dat de lijn niet opnieuw in bedrijf gesteld zou kunnen worden. Ik heb Infrabel gevraagd om de lijn in de oorspronkelijke staat te herstellen. De kosten voor

marchandises transportées par rail d'ici 2030. Si une opportunité se présente, cette ligne pourra être utilisée.

13.03 Benoît Piedboeuf (MR): Je retiens votre engagement à rétablir la ligne, si la demande est là. On y travaille à trois communes avec au moins six entreprises: il y aura donc une suite.

L'incident est clos.

14 Questions jointes de

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

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

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

14.02 Mélissa Hanus (PS): La rénovation de l'axe 3 entre Bruxelles et Luxembourg est une de vos priorités. Les travaux doivent réduire le trajet de trois à deux heures. La presse évoque un coût de 400 millions d'euros.

Comme sources de financement, vous mentionnez le plan Boost, avec la dotation supplémentaire de 27,6 millions pour l'infrastructure ferroviaire en Wallonie. Or selon Infrabel, ce montant servira à maintenir les lignes Marloie-Bomal et Cuesmes-Quévy, menacées à court terme. Dans le Plan national pour la reprise et la résilience, sur les 275 millions d'investissement dans le rail, 70 iraient à la modernisation de l'axe 3.

La Commission européenne propose de participer au projet *Connecting Europe Facility*, qui avait

die werken mogen een eventuele hervatting van het goederenvervoer per spoor op die lijn niet in de weg staan. De regering wil dat er tegen 2030 dubbel zoveel goederen via het spoor vervoerd worden. Indien er zich een mogelijkheid aandient, kan de bewuste lijn gebruikt worden.

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

Het incident is gesloten.

14 Samengevoegde vragen van

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

14.01 Frank Troosters (VB): Op de Belgisch-Luxemburgse top van 31 augustus 2021 zei de premier dat de reistijd van de treinverbinding Brussel-Luxemburg een uur korter moet worden tegen het einde van de regeerperiode. De minister van Mobiliteit verklaarde begin juni echter dat een reductie van 30 minuten pas mogelijk zou zijn tegen 2028.

Heeft de minister overlegd met de premier over diens uitspraken?

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

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

De Europese Commissie stelt voor om deel te nemen aan het project *Connecting Europe Facility*,

permis de débloquent 35,5 millions en 2014 pour cet axe. Même avec ces possibilités de financement, nous sommes loin du compte.

Le montant de 400 millions est-il toujours d'actualité? La fin des travaux reste-t-elle estimée à 2028? Quelles sont les autres possibilités de financement?

14.03 Josy Arens (cdH): Le gouvernement a annoncé une enveloppe de 250 millions d'euros pour compléter le plan Boost, dont une partie servira à renforcer la ligne Bruxelles-Luxembourg. La fin des travaux est estimée à 2027.

Ces budgets permettront-ils d'accélérer le calendrier? À quels travaux sur l'axe 3 ce montant sera-t-il consacré? Le parc-relais (P+R) de Viville pourra-t-il bénéficier de ce nouvel apport?

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

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

(*En français*) Le sommet belgo-luxembourgeois du 31 août 2021 a confirmé l'ambition d'un axe international important pour nos deux capitales. Le budget nécessaire pour finaliser la modernisation de l'axe 3 est de 300 millions d'euros. Une fin des travaux pour 2028 est réaliste si le financement est disponible. Je pense aux dotations d'investissement d'Infrabel, au fonds de relance européen, au plan d'investissement du gouvernement fédéral et à certains subsides européens. Mobiliser ces derniers était l'objectif du courrier conjoint adressé avec mon collègue luxembourgeois à la Commission européenne. En mars 2021, nous avons obtenu un signal positif. Je déposerai bientôt un dossier de financement dans le cadre de l'appel européen *Connecting Europe Facility* (CEF).

Les citoyens attendent des connexions ferroviaires attractives entre les grandes villes, de jour comme de nuit. Je poursuis cet objectif en mobilisant tous

waardoor er in 2014 voor deze as 35,5 miljoen euro beschikbaar gesteld kon worden. Zelfs met die financieringsmogelijkheden komen we er nog lang niet.

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

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

Zal het tijdspad dankzij die budgetten versneld kunnen worden? Voor welke werken op as 3 zal dit bedrag bestemd worden? Zal deze nieuwe steun ten goede komen van de park-and-ride (P+R) in Viville?

14.04 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Het is mijn ambitie om het spoor de ruggengraat van de mobiliteit te maken. Daarvoor moet de trein aantrekkelijker worden gemaakt dan de auto. Vandaag duurt het bijna 3 uur om Luxemburg vanuit Brussel per trein te bereiken. Met de auto kan dat op 2,5 uur. Dat moet dus beter.

Infrabel moderniseert deze as, zodat de snelheid opgetrokken kan worden van 120 tot 160 kilometer per uur.

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

De burgers verwachten zowel overdag als 's nachts aantrekkelijke treinverbindingen tussen grootsteden. Ik streef die doelstelling na door alle

les moyens possibles et en veillant à ce qu'ils soient utilisés de la meilleure des façons.

Concernant le P+R de Viville, j'y répondrai dans le cadre de votre autre question, Monsieur Arens.

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

14.06 Josy Arens (cdH): Je souhaite vivement que le temps de trajet entre Luxembourg et Bruxelles diminue. Les recettes plus importantes tirées de trains remplis financeraient la modernisation du réseau. Un ministre Ecolo devrait agir en ce sens!

L'incident est clos.

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

15.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le flou complet entoure la taxe sur les billets d'avion que le gouvernement entend instaurer. Des recettes de 30 millions d'euros ont été inscrites pour 2022 et de 40 millions d'euros pour 2023, mais nul ne sait à combien la taxe s'élèvera. Les montants cités vont de 1 à 20 euros.

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

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

mogelijke middelen in te zetten en erover te waken dat ze zo goed mogelijk aangewend worden.

Met betrekking tot de P+R te Viville zal ik in het kader van uw andere vraag antwoorden, mijnheer Arens.

14.05 Frank Troosters (VB): De einddatum van 2028 blijft overeind. Ik ben blij dat er werk gemaakt wordt van deze verbinding, maar de uitspraken van de premier klopten dus niet.

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

Het incident is gesloten.

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

15.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De vliegtuigtaks die de regering wil invoeren, baadt in onduidelijkheid. Er is een opbrengst van 30 miljoen euro ingeschreven voor 2022 en 40 miljoen voor 2023, maar niemand weet hoeveel de taks zal bedragen. De genoemde bedragen variëren van 1 tot 20 euro.

Waarop zijn de bedragen van de opbrengst eigenlijk gebaseerd? Voor welke vluchten zal de taks gelden? Hoeveel vliegbewegingen onder de 500 km telde België in 2019? Hoeveel CO₂-uitstoot denkt men te besparen met deze maatregel?

15.02 Theo Francken (N-VA): Ik heb een probleem met deze taks. Deze regering noemt zich de groenste ooit. Ik heb daar geen probleem mee, maar wel met de manier waarop een en ander wordt uitgevoerd. Het doel is het gedrag van de mensen te sturen en via deze taks 30 tot 40 miljoen euro op te halen. Hoeveel het bedrag voor de reiziger zal bedragen, heeft de regering echter nog niet bepaald.

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

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

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

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

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

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

Er valt iets te zeggen voor maatregelen om de CO₂-uitstoot te beperken en mensen op de trein te krijgen. Maar wie denkt dat met deze maatregel het gedrag wordt gestuurd, dwaalt. Met het vliegtuig is men steevast een pak sneller ter bestemming dan met de trein, inchecktijd meegerekend. Wie zal acht uur op een trein willen zitten naar Zürich als men er in minder dan anderhalf uur naartoe kan vliegen? Daar zullen een paar euro extra niets aan veranderen. Dit is dus niet meer een platte belastingverhoging.

Het klopt dat onze buurlanden ook CO₂-taksten heffen, maar zij bieden wel HST-verbindingen aan vanaf hun luchthavens. In Zaventem is er echter geen HST-verbinding. Denkt men werkelijk dat de vele reizigers van Brussels Airlines naar Centraal-Afrika met al hun bagage in Parijs de trein zullen nemen naar Brussel-Zuid om daar over te stappen naar Zaventem?

Ik heb er ook een probleem mee dat er geen level playing field is. Alleen Zaventem wordt erdoor getroffen en dat is niet ernstig. De luchtvaartsector werkt nog steeds maar met een capaciteit van 50 %. Ook dat maakt de invoering van een extra taks onaanvaardbaar. Het verzwakt gevoelig de concurrentiepositie van Brussels Airlines.

Enkele jaren geleden wilde de gemeente Zaventem een taks invoeren per vliegbeweging. Brussels Airlines heeft dat met succes aangevochten door zich te beroepen op het Verdrag van Chicago. Ook nu zal de invoering van de taks worden aangevochten en die zal worden vernietigd. De regering moest blijkbaar nog wat geld vinden om haar rekening te laten kloppen. De groenen waren vragende partij voor zo een vliegtuigtaks en de regering kan zich als nu als ecologisch voordoen.

Kan de minister de voorwaarden en het kader voor de taks toelichten? Welk bedrag zal worden geïnd? Geldt de taks ook voor transferpassagiers? Zullen de opbrengsten worden gebruikt voor de verbetering van de spoorinfrastructuur tussen België en de luchthavens binnen een straal van 500 km?

15.03 Frank Troosters (VB): Tijdens de discussie over de regeringsverklaring bleek er nog veel onduidelijkheid te zijn over de aangekondigde inschepingstaks voor vluchten tot 500 km.

500 kilomètres.

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

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

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

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

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

Le dossier de l'aéroport est un travail bâclé de bout en bout. L'Open Vld a obligé Marc Descheemaeker à quitter son poste, alors que tous les actionnaires souhaitaient qu'il y reste. L'accord chez skeyes ne se présente pas non plus sous les meilleurs auspices. Et à présent, on instaure en plus cette taxe! Est-ce vraiment la manière dont le gouvernement souhaite traiter le deuxième moteur économique de notre pays?

Hoe zijn de geraamde opbrengsten van 30 miljoen euro voor 2022 en 40 miljoen euro voor 2023 en 2024 tot stand gekomen? Welke reizigers worden onderworpen aan de taks? Welk bedrag zullen ze moeten betalen? Hoe wordt dat bedrag bepaald? Blijft de norm van 500 km gehandhaafd? Welk effect zal de taks hebben op de CO₂-uitstoot? Is hierover overlegd met de luchtvaartsector?

15.04 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De instapbijdrage is een ongekende politieke en budgettaire beslissing. Het is de eerste keer dat een dergelijk fiscaal beleid wordt gevoerd. Het wordt tijd dat onze buurlanden zich bij deze maatregel aansluiten.

Na de beslissing in het begrotingsconclaaf is de minister van Financiën nu belast met de uitvoering, hierin bijgestaan door al de bevoegde collega-ministers, waaronder ikzelf. In de komende weken zal duidelijk worden over welke vluchten het gaat en hoeveel de taks zal bedragen. Daarover is nog niets beslist. Het belangrijkste is dat we een stap in de goede richting zetten. De regering bevestigt haar steun aan een meer duurzame mobiliteit, ook door de 250 miljoen euro aan nieuwe spoorinvesteringen en de middelen die worden uitgetrokken voor de ontwikkeling van nachttreinen in België.

15.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Dit is duidelijk niet meer dan wat nattevingerwerk. Het is een begrotings- en geen milieumaatregel.

15.06 Theo Francken (N-VA): Hoe kan men Brussels Airport, een privébedrijf waarvan men via de FPIM medeaandeelhouder is, in volle crisis een taks opleggen? Wij hebben vorige zomer unaniem een resolutie goedgekeurd over de luchtvaart van de toekomst. Daarin stond niets over een taks. Wij krijgen van de minister geen enkel concreet antwoord. De sector is niet geconsulteerd. Wat is dit voor amateurisme! Dit is geen stap in de goede richting, dit is niet meer dan een platte belastingverhoging.

Het dossier van de luchthaven wordt volledig mismeeerd. Marc Descheemaeker moest weg van Open Vld, terwijl alle aandeelhouders wilden dat hij bleef. Het skeyes-akkoord ziet er ook al niet goed uit. Nu komt dit er nog bij. Is dit werkelijk hoe de regering de tweede grootste economische motor van ons land behandelt?

15.07 Frank Troosters (VB): Le gouvernement a gonflé les chiffres de ses recettes et une semaine plus tard, on ignore toujours à quelle sauce on sera taxé. Le ministre ne répond à aucune question. Le sujet n'a manifestement pas été l'objet de la moindre concertation au sein du gouvernement. Pour le Vlaams Belang, la taxe sur les billets d'avion est en tout état de cause une mesure vexatoire. En l'absence d'alternatives de qualité, elle ne sera pas une mesure phare, elle pose un problème juridique et est source d'une inégalité de traitement puisque l'aéroport de Charleroi est épargné. Il s'agit d'une trahison vis-à-vis du secteur de l'aviation et d'une pression fiscale supplémentaire sur le citoyen qui travaille.

Motions

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

"La Chambre, ayant entendu les interpellations de MM. Theo Francken et Frank Troosters et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité,

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

15.07 Frank Troosters (VB): Een week nadat de regering zich alvast rijk heeft gerekend, valt er nog steeds helemaal niets te vertellen over hoe de taks er zal uitzien. De minister beantwoordt geen enkele vraag. Dit is duidelijk niet doorgesproken in de regering. Voor Vlaams Belang is de vliegtaks hoe dan ook een pestbelasting. Zonder goede alternatieven is de maatregel niet sturend, er is een juridisch probleem en er is sprake van een ongelijke behandeling omdat de luchthaven van Charleroi wordt gespaard. De luchtvaartsector krijgt een mes in de rug en de hardwerkende burger wordt nog wat meer uitgerst.

Moties

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

"De Kamer, gehoord de interpellaties van de heren Theo Francken en Frank Troosters en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,

- gelet op de aankondiging van de regering tijdens de beleidsverklaring van vorige week om een zogenoemde inschepingstaks voor korte vliegvluchten tot 500 kilometer in te voeren;
- gelet op het feit dat de regering tijdens voorgaande verklaring stelde dat de taks 30 miljoen euro in 2022 en vanaf 2023 zelfs 40 miljoen euro moet opleveren;
- gelet op het feit dat de regering verklaarde dat de gebruiker van zo'n vlucht een bedrag van oorspronkelijk 5 tot 6 euro en uiteindelijk maximaal 20 euro zou moeten betalen;
- overwegende dat ondertussen blijkt dat de actieradius van 500 kilometer louter zou gelden voor vluchten die vertrekken vanuit Zaventem en Deurne en bijvoorbeeld niet vanuit Charleroi;
- overwegende dat hierdoor louter Vlaamse luchthavens worden 'getroffen';
- overwegende dat ondertussen blijkt dat de regering – zich bewust dat de voorgestelde actieradius van 500 kilometer onvoldoende is om de voorziene 30 miljoen op te leveren – voornemens is om de actieradius op te trekken tot 750 kilometer;
- overwegende dat ondertussen blijkt dat de door de regering vooropgestelde taks van 20 euro/gebruiker ruim onvoldoende is om de voorziene 30 miljoen op te leveren en dat de passagier dus een hoger bedrag zal moeten ophoesten;
- overwegende dat de invoering van zo'n vliegtaks

billets d'avion aura pour conséquence que les passagers se rendront à l'étranger pour y prendre l'avion afin d'échapper à la taxe;

- considérant que l'instauration de cette taxe aura dès lors des effets négatifs pour le plus grand aéroport du pays;
- considérant que dans son rapport publié en avril 2021, l'OCDE constate que la Belgique est le pays où la pression fiscale est la plus forte au monde, c'est-à-dire 51,5 %;
- considérant que cette taxe sur les billets d'avion ne fera qu'alourdir cette pression fiscale incroyablement élevée;

recommande au gouvernement

- de renoncer à instaurer la taxe sur les billets d'avion annoncée dans la déclaration gouvernementale."

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

"La Chambre, ayant entendu les interpellations de MM. Theo Francken et Frank Troosters

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

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

demande au gouvernement

- d'abandonner le projet d'instauration d'une taxe sur les billets d'avion et de s'atteler à promouvoir le rail d'autres manières."

tot gevolg zal hebben dat passagiers als vertrekhaven naar het buitenland zullen uitwijken om de taks te vermijden;

- overwegende dat de invoering van zo 'n taks dus een negatief gevolg zal hebben voor de grootste luchthaven van dit land;
- overwegende dat het OESO-rapport van april 2021 stelde dat België de hoogste belastingdruk ter wereld heeft, namelijk 51,5%;
- overwegende dat deze vliegtaks de ongelofelijk hoge belastindruk alleen zal doen toenemen;

vraagt de regering

- af te zien van de invoering van de in de beleidsverklaring aangekondigde vliegtaks."

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

"De Kamer, gehoord de interpellaties van de heren Theo Francken en Frank Troosters

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

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

vraagt de regering

- de plannen tot het invoeren van een vliegtaks af te voeren en op andere wijzen de promotie van het spoor ter harte te nemen."

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

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Nicolas Parent.

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

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

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

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

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

16.01 Frank Troosters (VB): *Kan de minister een overzicht geven van het personeelsbestand bij Securail op 31 december 2019, op 31 december 2020 en op 31 juni 2021? Hoe zijn de absentiecijfers in die periode geëvolueerd? Kan ik ook een overzicht krijgen van de personeelskaders bij Securail, met een onderverdeling per district en per taalgroep?*

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

16.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De heer Troosters vraagt mij vaak naar cijfers over het personeel van de NMBS, waarbij een opdeling wordt vereist per district, per taalrol, per station of per rang. De NMBS is echter een federaal autonoom overheidsbedrijf dat zijn treinen door heel het land laat rijden. Bovendien bepaalt het Kamerreglement dat vragen die uitsluitend strekken tot het verkrijgen van statistische gegevens, niet ontvankelijk zijn. De gedetailleerde overzichten die de heer Troosters opvraagt, zijn bedoeld voor intern gebruik.

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

16.03 Frank Troosters (VB): Elke moderne personeelsadministratie zou die gegevens toch op een vlotte manier uit zijn systeem moeten kunnen halen. Minister Verlinden heeft mij de gegevens over de personeelskaders bij de Spoorwegpolitie trouwens wel heel snel kunnen bezorgen. Bij de NMBS kan dat blijkbaar niet.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

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

17.01 Tomas Roggeman (N-VA): De berichten over goede stiptheidscijfers bij de NMBS stoken lang niet altijd met de realiteit. De berekeningswijze kan een vertekend beeld opleveren. Daarom werd er een resolutie aangenomen door het Parlement waarin wordt gepleit voor een andere en meer realistische berekening.

Comment le ministre compte-t-il procéder en la

Hoe denkt de minister hiermee om te gaan? Kan hij

matière? Pourrait-il souscrire à une norme européenne en matière de ponctualité?

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

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

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

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

Pour 2021, la SNCB dispose d'un objectif interne de ponctualité de 92 %, qui correspond à la situation actuelle et est largement supérieur aux objectifs de 2012. Cet objectif est néanmoins temporaire.

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

L'incident est clos.

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

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

Envisage-t-il la réouverture d'autres lignes ferroviaires, indépendamment des priorités régionales en matière de transport, par exemple? Que pense-t-il de modes de transport de

zich vinden in een Europese stiptheidsnorm?

17.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Stiptheid is een belangrijke factor in het kader van een aantrekkelijk spoorvervoer. De onderhandelingen voor het nieuwe beheerscontract lopen en voor de diverse prestatiedomeinen zullen doelstellingen worden geformuleerd. De discussie over de berekeningswijze van de stiptheid is momenteel aan de gang.

Een kritische performantie-indicator stiptheid zal worden aangescherpt ten opzichte van de huidige doelstelling. Het kan aangewezen zijn om de bestaande marge van 5 minuten en 59 seconden te behouden om zo de bestaande data te benutten.

Op Europees niveau is Infrabel betrokken bij de Europese werkgroep Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME), die de definities, de toepasbaarheid en de mogelijkheden van een uniforme stiptheidsmeting binnen vijftien Europese landen onderzoekt. Vergelijkingen tussen landen zijn hoe dan ook nooit evident.

Daarnaast betekent de omschakeling naar een uniform systeem extra werk voor de infrastructuurbeheerders. Een overgangperiode is dus nodig, tijdens dewelke de evolutie op langere termijn moeilijk is op te volgen.

Voor 2021 heeft de NMBS een interne doelstelling van 92 % stiptheid, die spoort met de huidige situatie en die ook ver boven de doelstellingen van 2012 ligt. Deze doelstelling is weliswaar tijdelijk.

17.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): De huidige manier van stiptheidsmeting is verouderd en met de nieuwe beheerscontracten kan men dat moderniseren.

Het incident is gesloten.

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

18.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Volgens de pers heeft de minister de NMBS en Infrabel gevraagd om de mogelijke heropening van lijn 163 tussen Bastogne en Libramont te bestuderen.

Overweegt hij nog andere spoorlijnen te heropenen waarvoor men niet steunt op bijvoorbeeld de regionale vervoersprioriteiten? Wat vindt hij van alternatieve vervoersmodi voor verlieslatende

substitution pour les lignes ferroviaires déficitaires? Quelles sont les circonstances dans lesquelles le ministre demande d'étudier ces possibles réouvertures?

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

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

L'incident est clos.

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

19.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Le 29 juin 2021, le Conseil Central de l'Économie (CCE) et le Conseil National du Travail (CNT) ont publié leurs avis sur les nouveaux contrats de gestion avec la SNCB et Infrabel.*

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

19.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): De nombreux contacts ont eu lieu entre le CCE et le CNT. En mai, mon cabinet a discuté de l'établissement des contrats de gestion et des spécifications. Le 30 juin, le CCE et le CNT m'ont soumis leur avis commun sur les futurs contrats

spoorlijnen? Onder welke omstandigheden laat de minister dergelijke heropeningen onderzoeken?

18.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Na een specifieke aanvraag kan de infrastructuurbeheerder de technische aspecten inzake de eventuele heropening van een spoorlijn documenteren. Dat is bijvoorbeeld het geval voor de lijn 163, voor lijn 154 en voor lijn 18. De analyses gebeuren in het raam van mijn doelstelling om het spoor aantrekkelijker te maken voor zowel het goederen- als het personenvervoer. De financiële middelen moeten wel bij voorrang gaan naar waar ze het gunstigste effect hebben. Bovendien kan een uitbreiding van het netwerk ook via projecten als de bypass in Mechelen, het derde en vierde spoor op lijn 50A tussen Gent en Brugge, de link tussen Gent en Terneuzen of de modernisering van de bundels in Zeebrugge.

18.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): In de opsomming gaat het bijna uitsluitend over spoorprojecten met een bestuurlijke voorgeschiedenis. In het dossier van lijn 163 is dat niet het geval. Blijkbaar kan ad hoc nog worden bekeken of eventueel aanvullende spoorprojecten worden ontwikkeld, zonder objectieve basis. Dat kan toch op een meer gestructureerde manier!

Het incident is gesloten.

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

19.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Op 29 juni 2021 publiceerden de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de Nationale Arbeidsraad (NAR) hun adviezen over de nieuwe beheerscontracten met de NMBS en Infrabel.*

Hoe evalueert de minister die? Zal hij de CRB en/of de NAR hierbij verder betrekken? Welke andere instanties zullen ook een rol spelen?

19.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Er is al veel contact geweest met de CRB en de NAR. In mei besprak mijn kabinet het opstellen van de beheerscontracten en de specificaties. Op 30 juni stelden de CRB en de NAR hun gezamenlijk advies over de toekomstige contracten aan mij voor met

avant que nous ayons un échange de vues à ce sujet. Leur avis est très proche de mon objectif d'établir d'urgence de nouveaux contrats, une vision stratégique pour le rail et la durée du plan d'investissement pluriannuel. La discussion a porté sur la politique tarifaire, sur le rôle de la SNCB dans un système de mobilité multimodal intégré et sur l'entretien de l'infrastructure. Entre mai et juin 2021 s'est tenue une vaste consultation au cours de laquelle plus de 45 acteurs institutionnels et socioéconomiques, des associations de passagers, des ménages, des jeunes, des personnes âgées et des militants écologistes ont pu faire part de leurs points d'attention et de leurs suggestions. Nous visons ainsi un contrat de gestion solide qui répond aux attentes de la société civile.

L'incident est clos.

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

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

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

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

L'incident est clos.

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

21.01 Josy Arens (cdH): Depuis décembre 2018, la SNCB relie Charleroi et Maubeuge vers Paris, mais cette alternative au Thalys wallon suspendu

daarna een gedachtewisseling hierover. Hun advies sluit sterk aan bij mijn doel om dringend nieuwe contracten op te stellen, een strategische visie voor het spoor te ontwikkelen en de duur van het meerjarig investeringsplan te bepalen. Er is gesproken over het tariefbeleid, de rol van de NMBS in een geïntegreerd multimodaal mobiliteitssysteem en het onderhoud van de infrastructuur. Tussen mei en juni 2021 is er een brede raadpleging gehouden, waarbij meer dan 45 institutionele en sociaal-economische actoren, passagiersverenigingen, gezinnen, jongeren, senioren en milieuactivisten hun aandachtspunten en suggesties meegaven. Zo beogen we een stevig beheerscontract dat beantwoordt aan de verwachtingen van het middenveld.

Het incident is gesloten.

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

20.01 Tomas Roggeman (N-VA): Schoolgaande jongeren kunnen bij de NMBS gebruikmaken van voordelige formules voor verplaatsingen tussen de woonplaats en de school, maar dat is vooral gericht op de klassieke onderwijsvormen.

Zal de minister een dergelijke formule ook invoeren voor alternerend leren?

20.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Het advies van de CRB en de NAR raadt aan dat jongeren die alternerend leren en werken, ongeacht hun opleidingsinstelling, moeten kunnen gebruikmaken van de schooltarieven van de NMBS voor hun woon-schoolverplaatsingen. Deze jongeren kunnen evenwel al gebruikmaken van het studentenabonnement en de Student Multi. Naast de gekende instellingen voor alternerend leren – IFAPME, Espace Formation PME en Centrum voor Volwassenenonderwijs Syntra Vlaanderen – is nu ook het Institut für Aus- und Weiterbildung im Mittelstand erkend door de NMBS.

Het incident is gesloten.

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

21.01 Josy Arens (cdH): Sinds december 2018 voorziet de NMBS in een treinverbinding tussen Charleroi en Maubeuge richting Parijs, maar dat

depuis 2015 est insuffisante. La SNCB n'a pas fait réellement la promotion de cette ligne. Le ministre wallon a déclaré que la ligne représentait un coût important pour peu de succès.

La SNCB vous a-t-elle communiqué son étude sur le potentiel de la ligne? Que retenir de l'évaluation? Maintient-on l'ambition que la ligne relie directement Paris? Avez-vous demandé une campagne publicitaire? Quelles décisions ont-elles été prises avec le ministre Henry?

21.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Notre ambition en matière connexion ferroviaire dépasse les frontières du pays, avec une attention pour les liaisons transfrontalières.

Une structure tarifaire internationale a été introduit le 1^{er} février 2021 pour rendre l'offre transfrontalière plus lisible et moins chère. Un nouveau tarif attractif a été introduit pour les seniors.

La SNCB a dressé le bilan après deux ans d'exploitation. La ligne 130 Namur-Charleroi-Sud-Maubeuge a rencontré beaucoup de difficultés liées à des facteurs externes à la SNCB: chantiers d'infrastructures et grèves en France, mais aussi la crise sanitaire qui a nécessité l'interruption de la ligne du 18 mars au 3 juillet 2020 jusque Maubeuge. L'offre est donc – et c'est logique – financièrement déficitaire.

En août 2019, une campagne digitale ciblant la région de Charleroi a été lancée. La SNCB a amélioré la visibilité de l'offre en ligne mais a dû annuler la promotion prévue en 2020, suite au covid.

La SNCB a mené une étude de potentiel afin d'explorer plusieurs alternatives à l'offre actuelle. Il faut d'abord les évoquer avec les partenaires français avant de les présenter aux organes de gestion de la SNCB.

Vu les difficultés de circulation dans la Haute-Sambre et comme alternative à la voiture, cette ligne est importante.

Le manque de moyens et de vision dans les travaux avant mon entrée en fonction explique les problèmes de la ligne. Leurs conséquences dans cette région me désolent. J'ai demandé à Infrabel

alternatif pour de Waalse Thalysverbinding, die in 2015 opgedoekt werd, is niet toereikend. De NMBS heeft niet veel reclame gemaakt voor die lijn. De Waalse minister heeft verklaard dat de lijn veel geld kost en maar weinig succes heeft.

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

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

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

De NMBS heeft de balans opgemaakt na twee jaar exploitatie. Lijn 130 Namen – Charleroi-Zuid – Maubeuge ondervond heel wat moeilijkheden door factoren die losstaan van de NMBS: infrastructuurwerken en stakingen in Frankrijk, maar ook de gezondheids crisis waardoor de lijn tot Maubeuge van 18 maart tot 3 juli 2020 onderbroken werd. Het aanbod is dan ook verlieslatend – dat ligt voor de hand.

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

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

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

Het gebrek aan middelen en aan visie voor de werken in de periode vóór mijn aantreden is een verklaring voor de problemen met betrekking tot de lijn. Ik betreur de impact ervan op die regio. Ik heb

une mise à jour du dossier sur les travaux, la continuité de l'exploitation et les budgets nécessaires à une remise en état de fonctionnement optimal pour identifier les endroits où investir pour améliorer la vitesse commerciale et la fiabilité de la ligne. Les délais précis dépendent des moyens disponibles pour le rail. Comptez sur ma détermination à ce sujet.

21.03 Josy Arens (cdH): J'insiste sur l'étude de potentiel et les moyens globaux à disposition de la SNCB. Vous avez l'opportunité de gérer cette matière qui peut améliorer nos pratiques environnementales, face aux urgences climatiques. Vous devez défendre des budgets importants en conséquence.

L'incident est clos.

22 Questions jointes de

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des trains autonomes sur notre réseau ferroviaire" (55020672C)**
- **Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains autonomes" (55022073C)**

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

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

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

Infrabel om een update van het dossier gevraagd inzake de werken, de voortzetting van de exploitatie en de budgetten die er nodig zijn om de lijn weer optimaal in bedrijf te stellen. Op die manier kan er bepaald worden op welke plaatsen er investeringen nodig zijn om de commerciële snelheid en de betrouwbaarheid van de lijn te verbeteren. De exacte termijnen zijn afhankelijk van de middelen die beschikbaar zijn voor het spoor. U kunt in dit dossier op mijn vastberadenheid rekenen.

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

Het incident is gesloten.

22 Samengevoegde vragen van

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Zelfrijdende treinen op ons spoornet" (55020672C)**
- **Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Zelfrijdende treinen" (55022073C)**

22.01 Tomas Roggeman (N-VA): Toenmalig minister van Mobiliteit Bellot verklaarde eind 2019 dat de invoering van zelfrijdende treinen bestudeerd werd. In al onze buurlanden is men daar al mee aan de slag gegaan. Weldra zouden er zelfs Luxemburgse zelfrijdende treinen op ons netwerk rondrijden.

Klopt dat? Heeft de minister daarover overlegd met zijn Luxemburgse collega's? Is ons spoornet voldoende uitgerust om die treinen te laten rondrijden? Hoe ver staat het met het onderzoek van de NMBS en Infrabel? Hoe ziet de minister de toekomst van automatische treinbesturing op ons spoornet?

22.02 Marianne Verhaert (Open Vld): Op 23 oktober 2020 antwoordde de minister dat de NMBS geen onmiddellijke plannen koesterde om zelfrijdende treinen te testen. Op 12 november berichtte *De Tijd* dat Infrabel nu wel zou gaan testen. Is de NMBS ook van gedacht veranderd? Wat zijn de concrete plannen van Infrabel? Welke contacten werden er gelegd tussen Infrabel, de NMBS en eventueel andere operatoren? Kan Infrabel een proefproject starten zonder de medewerking van de NMBS? Komt er ook een

collaboration de la SNCB? Un projet pilote visant à évaluer la mise en service de trains de marchandises autonomes est-il également prévu?

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

Les coûts et avantages des diverses possibilités sont à l'étude. Les résultats des tests réalisés dans des pays voisins sont également pris en considération. Il convient de vérifier si les avantages plutôt réduits compensent le coût élevé et si d'autres solutions moins onéreuses permettraient d'accroître la capacité.

Les trains autonomes pourraient générer une réduction de la consommation d'énergie, mais il ne s'agirait tout au plus que d'un moyen supplémentaire par rapport aux autres initiatives d'économie d'énergie.

Les chemins de fer luxembourgeois ont acquis une trentaine de trains autonomes Coradia qui seront testés pendant cinq ans. La SNCB ne participe pas à ces essais. Notre réseau ferré n'est pas encore suffisamment équipé pour recevoir des trains autonomes et par ailleurs, nous ne disposons pas de grands axes qui permettraient d'assurer ce type d'opérations de façon rentable.

22.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Je me réjouis d'apprendre que des progrès sont enfin réalisés dans ce dossier. Il est dommage que nous ayons pris du retard.

22.05 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Il est positif que des progrès soient accomplis. Nos chemins de fer doivent être préparés pour l'avenir. Les trains autonomes peuvent constituer un maillon important dans la réalisation de l'ambition de faire circuler partout un train toutes les demi-heures.

L'incident est clos.

23 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le traitement préférentiel dont bénéficie Reprocover dans le cadre d'adjudications publiques" (55020677C)

proefproject met zelfrijdende goederentreinen?

22.03 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Een van de problemen van ons spoornet is de verzadigde Noord-Zuidverbinding. Om meer treinen door de Noord-Zuidverbinding te laten sporen, zijn er verschillende oplossingen die door Infrabel en de NMBS onderzocht worden. Een van die oplossingen die onderzocht worden, zijn de zelfrijdende treinen. Door een zogenaamd on-board systeem zou een beperkt aantal rijpaden extra aan treinoperatoren kunnen worden toegekend.

De diverse mogelijkheden worden nu geëvalueerd op hun kosten en baten. Ook de testresultaten van onze buurlanden worden daarbij opgevolgd. Er moet nagegaan worden of de eerder beperkte voordelen opwegen tegen de hoge kostprijs en of er andere, goedkopere mogelijkheden zijn om de capaciteit op te drijven.

Zelfrijdende treinen kunnen een energiebesparing opleveren, maar dan hoogstens als een aanvullend middel boven op de andere energiebesparende acties.

De Luxemburgse spoorwegen hebben een dertigtal zelfrijdende Coradiatreinen gekocht die gedurende vijf jaar uitgetest zullen worden. De NMBS is daarbij geen deelnemende partij. Ons spoornet is nog niet voldoende uitgerust om zelfrijdende treinen te ontvangen en we hebben bovendien geen grote assen waar dat momenteel rendabel zou zijn.

22.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Het verheugt me dat er eindelijk vooruitgang komt in dit dossier. Het is jammer dat we achterstand hebben opgelopen.

22.05 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Het is goed dat er stappen vooruit gezet worden. Onze spoorwegen moeten klaargestoomd worden voor de toekomst. Zelfrijdende treinen kunnen een belangrijke schakel zijn om de ambitie waar te maken om overal elk halfuur een trein te laten rijden.

Het incident is gesloten.

23 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voorkeursbehandeling voor Reprocover bij openbare aanbestedingen" (55020677C)

23.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Le 17 août dernier, le ministre a rendu visite à l'entreprise wallonne de recyclage de plastique Reprocover. Selon le journal *La Meuse*, le ministre y aurait déclaré qu'il voudrait réécrire les contrats de gestion d'Infrabel de manière à accroître les chances de l'entreprise lors des appels d'offres. Si ces informations sont exactes, il s'agit d'une violation manifeste du droit de la concurrence.

Le ministre est-il cité correctement? Le ministre trouve-t-il acceptable de favoriser une entreprise et de le faire, de surcroît, par le biais du contrat de gestion d'Infrabel? Cette pratique est-elle conciliable avec les lois sur les marchés publics? Le ministre ne craint-il pas que de telles déclarations compromettent l'objectivité des adjudications, voire donnent lieu à des contestations?

23.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Je n'accepte absolument pas toutes ces insinuations de M. Roggeman. Je refuse de faire de la politique de cette manière. J'étudie bien les critères qui sont utilisés pour les adjudications publiques et plus spécifiquement la question de savoir si les produits issus de l'économie circulaire répondent à ces critères. Dans mon exposé d'orientation politique, il est indiqué que je souhaite vérifier dans quelle mesure il peut être recouru à des produits innovants et respectueux de l'environnement dans le cadre des marchés publics. En tant qu'entreprises publiques, la SNCB et Infrabel doivent non seulement être éthiquement irréprochables, mais aussi montrer l'exemple sur le plan de l'environnement. Je veux que cela soit clairement reflété dans les futurs contrats avec l'autorité fédérale.

23.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): J'aurais espéré que le ministre démente la citation du journal. Je crains que ses propos ne le positionnent à la limite de la légalité. La loi sur les marchés publics vise précisément à prévenir toute intervention politique.

L'incident est clos.

24 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'automatisation de tâches dans le secteur ferroviaire" (55020680C)**

24.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Le CEO d'Infrabel Benoît Gilson estime que son entreprise est bloquée dans la mise en place de différents projets industriels. Selon lui, de trop nombreuses tâches doivent encore être exécutées manuellement, notamment le changement d'aiguillages et le graissage des chenilles.

23.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Op 17 augustus heeft de minister een bezoek gebracht aan het Waalse bedrijf Reprocover dat plastic recycleert. Volgens *La Meuse* zou de minister daar verklaard hebben dat hij de beheerscontracten van Infrabel zo zou willen herschrijven dat het bedrijf meer kans zou maken bij openbare aanbestedingen. Als dat waar is, is dat een aperte schending van het mededingingsrecht.

Wordt de minister correct geciteerd? Vindt de minister het kunnen om een bedrijf te bevoordelen en dan nog via het beheerscontract van Infrabel? Is dit verzoenbaar met de wetten op overheidsopdrachten? Vreest de minister niet door dergelijke uitspraken de objectiviteit van gunningen in het gedrang te brengen en zelfs aanleiding te geven tot betwistingen?

23.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Wat de heer Roggeman hier allemaal insinueert pik ik absoluut niet. Op die manier weiger ik aan politiek te doen. Ik bestudeer wel degelijk de criteria die voor openbare aanbestedingen worden gebruikt en meer bepaald de vraag of producten uit de circulaire economie aan die criteria kunnen voldoen. In mijn beleidsverklaring staat dat ik wil nagaan in hoeverre innovatieve en milieuvriendelijke producten kunnen worden ingezet bij overheidsopdrachten. Als publieke ondernemingen moeten de NMBS en Infrabel niet alleen ethisch onberispelijk zijn, maar ook een voorbeeld zijn op het vlak van milieu. Ik wil dat dit in de toekomstige contracten met de federale overheid duidelijk weerspiegeld wordt.

23.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Ik had gehoopt dat de minister zou zeggen dat de krant hem verkeerd geciteerd heeft. Ik vrees dat hij met zijn uitspraak in de grijze zone van de wettelijkheid zit. De wet op de overheidsopdrachten is er net om politieke inmenging te voorkomen.

Het incident is gesloten.

24 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De automatisering van taken in de spoorsector" (55020680C)**

24.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): CEO Gilson van Infrabel meent dat zijn bedrijf geblokkeerd wordt in de uitbouw van verschillende industriële projecten. Volgens hem moeten nog te veel taken manueel worden uitgevoerd, onder meer de verandering van spoorwissels en het smeren van rupsbanden.

Le ministre est-il pour ou contre l'automatisation de missions ferroviaires? Infrabel et le ministre sont-ils sur la même longueur d'onde en matière d'innovation technologique et d'automatisation? Infrabel dispose-t-elle d'estimations des économies éventuelles réalisées grâce à l'automatisation?

24.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): L'automatisation et l'innovation doivent contribuer à une meilleure offre de trains, tant quantitativement que qualitativement. Ces dernières années, l'on a enregistré un gain de productivité considérable à cet égard, avec notamment la concentration des cabines de signalisation et le *supply chain management*. Infrabel progresse nettement grâce à différents projets d'automatisation. En outre, l'entreprise a reçu des fonds européens en vue de l'automatisation.

24.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Le ministre n'a pas précisé pourquoi M. Gilson estime que la mise en œuvre des projets de modernisation pose problème.

L'incident est clos.

25 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'abonnement de train spécial pour télétravailleurs" (55020781C)
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote d'abonnements flexibles à la SNCB" (55021022C)

25.01 **Frank Troosters** (VB): *La SNCB réalise actuellement un projet pilote avec FlexAbo. L'évaluation de ce projet a-t-elle été clôturée? Le ministre souhaite-t-il élargir le projet? Comment se positionne la SNCB par rapport à un possible élargissement? Quelles interventions seraient nécessaires pour l'étendre à l'ensemble de la population? Quel en serait l'impact budgétaire? Quelles formules d'abonnement flexibles seront proposées aux télétravailleurs? D'autres formules seront-elles développées pour d'autres groupes cibles?*

25.02 **Laurence Zanchetta** (PS): Pour s'adapter à l'engouement pour le télétravail partiel, la SNCB a lancé un projet pilote d'abonnement flexible pour les trajets domicile-travail, qui offre une plus grande liberté que l'abonnement mi-temps pour déterminer ses déplacements.

Ce projet a-t-il atteint à ce stade le nombre de voyageurs visés? Va-t-on intégrer dans l'évaluation

Is de minister voor of tegen de automatisering van spooropdrachten? Zitten Infrabel en de minister op dezelfde lijn inzake technologische innovatie en automatisering? Heeft Infrabel ramingen van de mogelijke kostenbesparingen dankzij automatisering?

24.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Automatisering en innovatie moeten bijdragen tot een beter treinaanbod, zowel kwantitatief als kwalitatief. De afgelopen jaren werd op dat vlak een aanzienlijke productiviteitswinst geboekt, met onder meer de concentratie van seinposten en *supply chain management*. Infrabel boekt wel degelijk vooruitgang met verschillende automatiseringsprojecten. Bovendien ontving het bedrijf Europese middelen voor automatisering.

24.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): De minister heeft niet verduidelijkt hoe het komt dat de heer Gilson problemen ziet voor de uitvoering van de moderniseringprojecten.

Het incident is gesloten.

25 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het speciale treinabonnement voor telewerkers" (55020781C)
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het proefproject inzake flexibele abonnementen bij de NMBS" (55021022C)

25.01 **Frank Troosters** (VB): *Momenteel loopt bij de NMBS een proefproject met het FlexAbo. Is de evaluatie van het proefproject afgerond? Werkt de minister aan een uitbreiding? Hoe staat de NMBS tegenover een uitbreiding? Welke ingrepen zijn er nodig om tot een uitbreiding voor de gehele bevolking te komen? Wat zou de budgettaire impact hiervan zijn? Welke flexibele abonnementsformules zullen mogelijk zijn voor telewerkers? Komen er ook nieuwe formules voor andere doelgroepen?*

25.02 **Laurence Zanchetta** (PS): Om zich aan het succes van het deeltijds telewerk aan te passen heeft de NMBS een proefproject opgezet waarbij er voor het woon-werkverkeer een flexibele abonnementsformule aangeboden wordt, die voor de bepaling van de verplaatsingen meer vrijheid biedt dan het halftijds abonnement.

Heeft dat project in dit stadium al het beoogde aantal reizigers bereikt? Zal het feit dat telewerken

du projet le fait que le télétravail reste fortement recommandé à Bruxelles?

25.03 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB a lancé une phase pilote avec sept entreprises entre juin et septembre. Le personnel de ces entreprises peut tester différentes formules conçues pour les travailleurs qui prennent le train deux à trois jours par semaine pour se rendre au travail. Pour les travailleurs qui prennent le train plus de trois jours par semaine pour se rendre au travail, l'abonnement à temps plein reste le plus avantageux.

(*En français*) Cette phase pilote est en cours. Son évaluation est prévue pour la fin de l'année. La commercialisation des nouvelles formules interviendra dans le premier semestre 2022. En attendant, l'abonnement mi-temps est une bonne alternative pour ceux qui ne se rendent pas tous les jours au bureau.

25.04 **Laurence Zanchetta** (PS): Nous attendrons l'évaluation en fin d'année.

L'incident est clos.

26 Question de Jean-Marc Delizée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état des lieux et l'appel à projets européen concernant la liaison ferroviaire Dinant-Givet" (55020816C)

26.01 **Jean-Marc Delizée** (PS): On évoque depuis 25 ans la réouverture de la ligne 154 entre Dinant et Givet. En 2018, votre prédécesseur avait annoncé une étude de faisabilité et technique, notamment pour la création d'un cheminement piéton ou cycliste adjacent à la voie ferrée. Une contribution financière française était prévue. Pour répondre à l'appel à projets de l'UE pour financer des projets stratégiques transnationaux ferroviaires, une décision de principe devrait être prise pour décembre.

L'étude de faisabilité a-t-elle été lancée? Quel est son coût et comment est-elle financée? Y a-t-il un engagement formel des autorités françaises? La combinaison d'une activité ferroviaire est-elle compatible avec un cheminement cycliste? Selon quelles conditions techniques et avec quels investissements supplémentaires? Quelle est la position de la SNCB et celle d'Infrabel? Allez-vous donner votre accord de principe à un projet de coopération franco-belge?

26.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Pour l'avoir défendu comme parlementaire, je

sterk aanbevolen blijft in Brussel meegenomen worden in de evaluatie van het project?

25.03 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De NMBS is begonnen met een proeffase met zeven bedrijven tussen juni en september. De werknemers van die bedrijven kunnen verschillende formules uitproberen die bedoeld zijn voor werknemers die twee tot drie dagen per week naar hun werk reizen. Voor wie meer dan drie dagen naar het werk reist, blijft het voltijds abonnement het voordeligst.

(*Frans*) Deze proeffase is aan de gang. De evaluatie ervan is gepland voor het eind van het jaar. De nieuwe formules zullen in de eerste helft van 2022 op de markt gebracht worden. In afwachting daarvan is het halftijds abonnement een goed alternatief voor wie zich niet elke dag naar kantoor begeeft.

25.04 **Laurence Zanchetta** (PS): We zullen wachten op de evaluatie die voor het einde van het jaar gepland is.

Het incident is gesloten.

26 Vraag van Jean-Marc Delizée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stavaza en de Europese projectoproep inzake de treinverbinding Dinant-Givet" (55020816C)

26.01 **Jean-Marc Delizée** (PS): Al 25 jaar spreekt men over de heropening van lijn 154 tussen Dinant en Givet. In 2018 had uw voorganger een haalbaarheids- en technische studie aangekondigd, met name voor de aanleg van een voet- of fietspad naast de spoorlijn. De Fransen zouden een financiële bijdrage leveren. Om te reageren op de EU-oproep om projecten voor de financiering van strategische transnationale spoorwegprojecten in te dienen, moest er tegen december een principebeslissing genomen worden.

Werd de haalbaarheidsstudie opgestart? Hoeveel kost die en hoe wordt ze gefinancierd? Is er een formele toezegging van de Franse autoriteiten? Zijn een spoorwegactiviteit en een fietspad met elkaar in overeenstemming te brengen? Onder welke technische voorwaarden kan dit en welke extra investeringen zijn er daarvoor nodig? Wat is het standpunt van de NMBS en van Infrabel? Zult u uw principeakkoord geven aan een Frans-Belgisch samenwerkingsproject?

26.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): Ik ken de ins en outs van het dossier van de lijn Dinant-Givet,

connais bien le dossier de la ligne Dinant-Givet. Lors de ma rencontre avec mon homologue français, nous avons convenu de signer une convention demandant à la SNCF et à Infrabel de réaliser une étude de potentiel et de faisabilité.

Au fil des échanges franco-belges, nous avons identifié les points centraux qui feront l'objet de cette étude, ainsi que son financement, le planning et l'intégration de la mobilité douce. L'aménagement d'une portion de RAVeL dans cette belle région représente un enjeu touristique et de sécurité.

Un budget de 420 000 euros est prévu, avec un engagement français de 300 000 euros. On étudiera aussi le potentiel entre Charleville-Mézières et Bruxelles. Cette étude démarrera dès la signature de la convention, que j'espère rapide.

26.03 Jean-Marc Delizée (PS): En 2018, une étude a été annoncée mais n'a pas été réalisée, dans la perspective d'une convention avec les autorités françaises.

La Belgique pourrait-elle marquer son accord de principe au projet *Connecting Europe Facility*?

26.04 Georges Gilkinet, ministre (en français): Il faut d'abord réaliser une étude de faisabilité. Pour *Connecting Europe Facility*, il y a d'autres dossiers prioritaires. Ce ne sera pas avant 2024.

26.05 Jean-Marc Delizée (PS): L'étude ne sera donc pas réalisée pour la fin de l'année et le projet ne sera pas inscrit dans l'appel européen.

L'incident est clos.

27 Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La dépollution de sites pollués" (55020861C)

27.01 Benoît Piedboeuf (MR): *La SNCB et Infrabel sont propriétaires de sites pollués, sortis de toute activité économique car ils nécessiteraient de coûteux travaux de dépollution. En vertu du principe pollueur-payeur, le propriétaire pourrait prendre en charge la dépollution du site. En province de Luxembourg, une société ne trouve pas de sites où*

aangezien ik er zelf als parlementlid een warm pleitbezorger van ben geweest. Tijdens mijn ontmoeting met mijn Franse ambtgenoot hebben we afgesproken om een overeenkomst te sluiten waarin er aan de SNCF en Infrabel gevraagd wordt om een potentieel- en haalbaarheidsstudie uit te voeren.

Tijdens de opeenvolgende contacten tussen Frankrijk en België hebben we de belangrijkste onderzoekspunten van die studie vastgesteld, alsmede de financiering van de studie, het tijdspad en de integratie van de zachte mobiliteit. De aanleg van een stuk RAVeL-pad in die mooie regio is van belang voor het toerisme en voor de veiligheid van de zachte weggebruikers.

Er is een budget van 420.000 euro uitgetrokken, met een toezegging van Franse kant voor een bedrag van 300.000 euro. Het potentieel van een verbinding tussen Charleville-Mézières en Brussel zal ook onderzocht worden. Die studie zal van start gaan zodra de overeenkomst is ondertekend, wat hopelijk snel zal gebeuren.

26.03 Jean-Marc Delizée (PS): In 2018 werd er in het vooruitzicht van een overeenkomst met de Franse overheid een studie aangekondigd, maar die werd nooit uitgevoerd.

Zou België zich in principe akkoord kunnen verklaren met het project *Connecting Europe Facility*?

26.04 Minister Georges Gilkinet (Frans): Er moet eerst een haalbaarheidsstudie uitgevoerd worden. In het raam van *Connecting Europe Facility* zijn er andere prioritaire dossiers. De studie zal niet vóór 2024 uitgevoerd worden.

26.05 Jean-Marc Delizée (PS): De studie zal dus niet tegen het jaareinde uitgevoerd worden en het project zal niet in de Europese projectoproep opgenomen worden.

Het incident is gesloten.

27 Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sanering van vervuilde terreinen" (55020861C)

27.01 Benoît Piedboeuf (MR): *De NMBS en Infrabel bezitten vervuilde terreinen waarop er geen economische activiteiten meer plaatsvinden omdat ze dure saneringswerken zouden vergen. Volgens het beginsel 'de vervuiler betaalt' zou de eigenaar de sanering van de site op zich kunnen nemen. In de provincie Luxemburg kan een bedrijf geen*

s'installer, car elle devrait financer leur dépollution.

vestigingsplaats vinden omdat het dan de sanering zou moeten financieren.

Quelles mesures allez-vous prendre pour inverser cette situation anti-économique?

Welke maatregelen zult u nemen om die oneconomische situatie te verhelpen?

27.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): La SNCB et Infrabel respectent les législations régionales en vigueur en matière d'assainissement des sols. Infrabel suit une triple stratégie en matière de dépollution de sites: réaliser les études et dépollutions imposées pour les pollutions historiques présentes sur les terrains d'Infrabel; suivre les législations régionales instaurant une gestion rigoureuse des terres polluées via une traçabilité des mouvements de terre; enfin, la gestion des pollutions nouvelles dues à des incidents, le cas échéant pour le compte de tiers.

27.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): De NMBS en Infrabel leven de gewestelijke regelgeving inzake bodemsanering na. Infrabel volgt een drieledige strategie voor de sanering van sites: het uitvoeren van de verplichte studies en saneringen voor de historische vervuiling van de terreinen van Infrabel, het naleven van de gewestelijke regelgeving inzake een streng beleid met betrekking tot vervuilde gronden via de traceerbaarheid van grondverplaatsingen, en ten slotte het aanpakken van nieuwe vervuiling door incidenten, in voorkomend geval voor rekening van derden.

Le type de dépollution dépendra du projet de l'acquéreur, ce dernier devant en toute logique la prendre à sa charge. Le coût de la dépollution n'est pas pris en compte dans le montant de la vente.

De specifieke saneringsmethode hangt af van het project van de koper, die daar logischerwijze de kosten voor op zich neemt. De saneringskosten zijn niet in de verkoopprijs begrepen.

27.03 **Benoît Piedboeuf** (MR): La société CML de Libramont, modèle de développement intelligent, souhaite s'installer à Bertrix mais, pour ce faire, elle doit dépolluer le site de la gare. Infrabel elle-même fait confiance à l'entreprise puisqu'elle lui a commandé des machines. Il faudrait trouver une solution et ne pas laisser à l'entreprise la charge d'une dépollution dont elle n'est pas responsable.

27.03 **Benoît Piedboeuf** (MR): Het bedrijf CML Industries in Libramont, toonbeeld van een smart ontwikkelingsmodel, wil zich in Bertrix vestigen, maar moet daartoe de stationssite saneren. Infrabel zelf heeft klaarblijkelijk vertrouwen in het bedrijf, aangezien de infrastructuurbeheerder machines besteld heeft bij CML. Er moet een oplossing gevonden worden en men mag het bedrijf niet opzadelen met een saneringsoperatie waarvoor het niet verantwoordelijk hoort te zijn.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

28 Questions jointes de

- **Benoît Piedboeuf** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Le Park & Ride de Viville" (55020862C)

- **Josy Arens** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Le Park & Ride de Viville" (55021409C)

28 Samengevoegde vragen van

- **Benoît Piedboeuf** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De park-and-ride in Viville" (55020862C)

- **Josy Arens** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De park-and-ride in Viville" (55021409C)

28.01 **Benoît Piedboeuf** (MR): *Parmi toutes les idées pour encourager la diminution du trafic routier, le Park and Ride d'Arlon apparaît comme une priorité tant pour les autorités locales que pour nos confrères luxembourgeois.*

28.01 **Benoît Piedboeuf** (MR): *Van alle ideeën die tot een vermindering van het wegverkeer moeten leiden, wordt de aanleg van een park-and-ride in Aarlen als een prioriteit gezien, zowel door de lokale overheden als door onze Luxemburgse collega's.*

Pourquoi n'est-ce plus le cas pour vous? Comment envisagez-vous de faire du site, au centre de cette zone transfrontalière, un vrai pôle de développement?

Waarom ziet u dat niet meer zo? Hoe overweegt u om van die site, die centraal in dat grensgebied gelegen is, een echte groeikern te maken?

28.02 **Josy Arens** (cdH): Votre prédécesseur n'a jamais répondu en détail à mes questions. Vos

28.02 **Josy Arens** (cdH): Uw voorganger heeft nooit in detail geantwoord op mijn vragen. Uw

réponses n'ont pas été plus précises. Votre homologue wallon ne voit pas le lien entre le P+R et l'Axe 3. Il a également déclaré que la SNCB ne souhaitait plus intervenir dans les parkings.

La SNCB a-t-elle abandonné le projet? Avec votre aval? Avez-vous confirmé cela aux Chemins de fer luxembourgeois (CFL)? La fin des travaux de l'axe 3 est-elle toujours prévue en 2028? Infrabel disposera-t-elle des moyens suffisants pour y parvenir?

28.03 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Obtenir des moyens complémentaires pour finaliser les travaux de modernisation de l'axe 3 Bruxelles-Luxembourg fait partie de mes priorités, mais aussi de celles de mon collègue luxembourgeois. En plus des moyens complémentaires du plan de relance européen, une partie des 250 millions prévus pour le rail dans le budget 2022-2024 ira à la modernisation de cet axe 3. Améliorer la fréquence des trains vers Luxembourg-ville est une autre de mes priorités.

Concernant Viville, j'ai donné la priorité à la desserte ferroviaire. Actuellement, il y a un train par heure à Viville, avec rupture de charge à Arlon, et je souhaite que la SNCB et les CFL étudient l'amélioration de la desserte ferroviaire. Ces deux sociétés discutent de la compatibilité du matériel roulant et du placement de trains supplémentaires. Une fois que nous aurons une vue complète sur l'offre ferroviaire, nous choisirons les solutions de parking et d'accessibilité aux différents modes.

28.04 Benoît Piedboeuf (MR): Je crois rêver en entendant cela, mais je ne vais pas polémiquer. Gouverner, c'est prévoir. À ce rythme-là, nous commencerons à aménager le parking quand la liaison entre Bruxelles et Luxembourg sera opérationnelle. Si nous ne nous mettons pas immédiatement au travail, nous ne serons jamais prêts en 2028. Les Luxembourgeois, eux, ont fait de ce dossier une priorité. Il faut agir dès maintenant!

28.05 Josy Arens (cdH): Nous avons besoin de ce parking. Ce dossier doit évoluer plus rapidement afin que nous soyons prêts à accueillir beaucoup plus de voyageurs, rapidement.

Au vu de la saturation de l'autoroute qui relie Arlon à Luxembourg, je ne comprends pas qu'un ministre Ecolo n'insiste pas davantage. Je suis plus écologiste que vous! Battez-vous pour obtenir des crédits!

28.06 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Je

antwoorden waren niet gedetailleerder. Uw Waalse collega ziet het verband niet tussen de P+R en as 3. Hij zei ook dat de NMBS niet meer betrokken wilde zijn bij de parkings.

Heeft de NMBS het project afgevoerd? Met uw goedkeuring? Hebt u dat bevestigd aan de Luxemburgse spoorwegmaatschappij CFL? Is het einde van de werken op as 3 nog steeds gepland voor 2028? Zal Infrabel over voldoende middelen beschikken om die deadline te halen?

28.03 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Het verkrijgen van extra middelen om de moderniseringswerken op as 3 Brussel-Luxemburg af te ronden is een van mijn prioriteiten, maar ook een prioriteit voor mijn Luxemburgse collega. Naast de extra middelen uit het Europese herstelplan zal een deel van de 250 miljoen euro voor het spoor die ingeschreven zijn in de begroting 2022-2024 besteed worden aan de modernisering van as 3. Ook de verbetering van het treinaanbod op de lijn naar Luxemburg-stad is een van mijn prioriteiten.

In Viville heb ik de voorrang gegeven aan het treinaanbod. Momenteel is er één trein per uur in Viville, met overstap in Aarlen. Ik wil dat de NMBS en de CFL bekijken hoe het treinaanbod verbeterd kan worden. Beide spoorwegmaatschappijen praten over de compatibiliteit van het rollend materieel en de inzet van extra treinen. Zodra we een volledig beeld hebben van het treinaanbod, zullen we oplossingen uitwerken op het stuk van parkeergelegenheid en van de toegang tot de verschillende vervoersmodi.

28.04 Benoît Piedboeuf (MR): Ik vraag me af of u dat echt meent maar ik ga hier geen polemieken voeren. Besturen is vooruitzien. In dit tempo zullen we met de aanleg van de parking beginnen als de verbinding tussen Brussel en Luxemburg operationeel is. Als we niet meteen aan de slag gaan, zullen we nooit klaar zijn in 2028. De Luxemburgers hebben hier een prioriteit van gemaakt. We moeten nu in actie schieten!

28.05 Josy Arens (cdH): We hebben die parking nodig. Dit dossier moet sneller evolueren zodat we klaar zijn om snel veel meer reizigers op te vangen.

Gelet op de verzadiging van de snelweg tussen Aarlen en Luxemburg begrijp ik niet waarom een Ecolo-minister niet meer aandringt. Ik ben groener dan u! U moet strijden om kredieten uit de brand te slepen!

28.06 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Ik doe

me bats d'abord pour obtenir les moyens de faire rouler les trains, on verra ensuite pour les parkings. En outre, il faut moins de temps pour construire un parking que pour boucler le dossier de l'axe 3. Je tente de mettre les choses dans le bon ordre. Vous pouvez compter sur mon énergie et ma détermination.

L'incident est clos.

29 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Une intégration tarifaire européenne des titres de transport ferroviaire" (55020921C)

29.01 Tomas Roggeman (N-VA): *L'Agence ferroviaire européenne (European Railway Agency, ERA) plaide en faveur d'un billet de train unique valable dans toute l'Union européenne.*

Quelle est la position du ministre? La SNCB est-elle disposée à collaborer à ce système de billetterie européen? La libéralisation des chemins de fer ne nécessitera-t-elle pas en tout état de cause un nouveau système de billetterie national?

29.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): L'objectif consistant à parvenir à un système unitaire de titres de transport est louable. La SNCB collabore avec plus de 30 sociétés de chemins de fer européennes dans le but de développer un titre de transport agréé uniforme à l'échelle internationale (*Universal Rail Ticket*). La SNCB prend part activement aux groupes de travail techniques qui se réunissent chaque mois. Le titre de transport contient plusieurs modes et contrats de transport sur un seul et même titre de transport. La SNCB participe à la plateforme OSDM (*Open Sales and Distribution Model*), issue d'une collaboration volontaire entre le secteur ferroviaire et les vendeurs de billets.

L'incident est clos.

30 Questions jointes de

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rejet de l'accord social aux chemins de fer" (55021034C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les négociations sur l'accord social 2021-2022 aux chemins de fer" (55021053C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rejet de l'accord social par les syndicats" (55021080C)

30.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Les

erst al het mogelijke om de nodige middelen te krijgen om de treinen te doen rijden. Daarna zullen we bekijken wat er voor de parkings te doen staat. De bouw van een parking vergt bovendien minder tijd dan de afhandeling van het dossier betreffende as 3. Ik probeer de dingen in de juiste volgorde aan te pakken. U kunt op mijn inzet en vastberadenheid rekenen.

Het incident is gesloten.

29 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een Europese tariefintegratie voor vervoersbewijzen per spoor" (55020921C)

29.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Het EU Agency for Railways (ERA) pleit voor een uniek treinticket geldig in de hele EU.*

Wat is het standpunt van de minister? Is de NMBS bereid om mee te werken aan zo een Europees ticketsysteem? Zal de liberalisering van het spoor niet sowieso een nieuw nationaal ticketsysteem vereisen?

29.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het streven naar een systeem met een unitair vervoersbewijs is lovenswaardig. De NMBS werkt samen met meer dan dertig Europese spoorwegmaatschappijen om een internationaal uniform erkend vervoersbewijs (URT) te ontwikkelen. De NMBS maakt actief deel uit van de technische werkgroepen die maandelijks samenkomen. Het vervoersbewijs bevat meerdere vervoersmodi en -contracten op een en hetzelfde vervoersbewijs. De NMBS werkt mee aan het OSDM-platform – *open sales and distribution model* –, dat ontstaan is uit een vrijwillige samenwerking tussen de spoorwegsector en de ticket vendors.

Het incident is gesloten.

30 Samengevoegde vragen van

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verwerping van het sociaal akkoord bij het spoor" (55021034C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onderhandelingen over het sociaal akkoord 2021-2022 bij het spoor" (55021053C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verwerping van het sociaal akkoord door de vakbonden" (55021080C)

30.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): De

syndicats et la direction des chemins de fer ne sont pas parvenus à conclure un accord social pour les conditions de rémunération et de travail en 2021-2022.

Le ministre peut-il fournir davantage d'explications sur le déroulement et le contenu des négociations ratées entre la direction et les syndicats? Interviendra-t-il en tant que médiateur?

30.02 Frank Troosters (VB): *A la SNCB, les négociations d'un accord social ont échoué. Les organisations syndicales CSC-Transcom, CGSP-Cheminots et SLFP-Cheminots ont rejeté pour la deuxième fois une proposition d'accord social pour 2021-2022.*

Où en sont les négociations? Le ministre pourrait-il nous fournir de plus amples détails sur les éventuelles initiatives qu'il compte prendre? Que pense-t-il de la revendication des organisations syndicales ayant trait à une augmentation des recrutements d'agents statutaires et à une hausse salariale pour l'ensemble du personnel?

30.03 Tomas Roggeman (N-VA): *Le dernier accord social conclu concernant notre chemin de fer remonte à la période 2016-2018. Depuis quelque temps, des négociations sont en cours entre les sociétés ferroviaires et les syndicats du rail concernant un nouvel accord social pour 2021-2022. HR Rail veut notamment inscrire dans ce nouvel accord une semaine de 38 heures pour les nouveaux collaborateurs.*

Qu'en pense le ministre? Que pense-t-il du rejet par les syndicats de la proposition d'accord social? Que pense-t-il de l'idée de recruter davantage de personnel opérationnel?

30.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je ne suis pas autorisé à m'immiscer dans les négociations sociales entre la direction et les représentants des travailleurs dans cette entreprise publique autonome. Je veux cependant veiller au respect du dialogue social et à la qualité de ce dernier. Même si la crise sanitaire a également eu des conséquences budgétaires considérables pour la SNCB, cette situation ne doit pas être répercutée sur le personnel des chemins de fer qui a poursuivi sa mission de façon exemplaire pendant cette période difficile. Pour compenser les pertes de revenus à la SNCB, le gouvernement fédéral a décidé fin juin de lui octroyer une indemnité forfaitaire de 150 millions d'euros, en plus de la subvention forfaitaire exceptionnelle de 148 millions d'euros qu'il lui a allouée début février. La SNCB conservera le monopole du transport de voyageurs

vakbonden en de spoordirectie hebben geen sociaal akkoord kunnen sluiten over de loon- en arbeidsvoorwaarden in 2021-2022.

Kan de minister meer duiding geven bij het verloop en de inhoud van de mislukte onderhandelingen tussen spoordirectie en vakbonden? Zal hij hierin bemiddelen?

30.02 Frank Troosters (VB): *Er is geen sociaal akkoord bereikt bij het spoor. De vakbonden ACV-Transcom, ACOD Spoor en VSOA-Spoor hebben voor de tweede keer een voorstel voor sociaal akkoord voor 2021-2022 verworpen.*

Wat is de huidige stand van zaken? Kan de minister meer kwijt over eventuele initiatieven van zijn kant? Wat vindt hij van de vraag van de vakorganisaties voor meer statutaire aanwervingen en een loonsverhoging voor iedereen?

30.03 Tomas Roggeman (N-VA): *Het laatste sociaal akkoord bij onze spoorwegen dateert van 2016-2018. Al enige tijd liepen er onderhandelingen met de spoorbonden over een nieuw sociaal akkoord voor 2021-2022. In dit nieuwe akkoord wil HR Rail onder andere een 38-urenweek voor nieuwe aanwervingen inschrijven.*

Wat vindt de minister daarvan? Wat vindt hij van de verwerping door de vakbonden van het voorstel van sociaal akkoord? Wat vindt hij van de aanwerving van meer operationeel personeel?

30.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik mag me niet bemoeien met de sociale onderhandelingen tussen de directie en de werknemersvertegenwoordigers in dit autonome overheidsbedrijf. Wel wil ik waken over het respect voor en de kwaliteit van de sociale dialoog. De coronacrisis heeft ook voor de NMBS aanzienlijke budgettaire gevolgen gehad, maar dat mag niet worden afgewenteld op het spoorwegpersoneel, dat tijdens de coronacrisis voorbeeldig is blijven werken. Om de inkomstenderving van de NMBS te compenseren, heeft de federale regering eind juni beslist om een forfaitaire vergoeding van 150 miljoen euro te verstrekken, boven op de uitzonderlijke forfaitaire subsidie van 148 miljoen euro van begin februari. De NMBS behoudt tien jaar lang het monopolie op het reizigersvervoer, vanaf de ondertekening van het

pendant dix ans à compter de la signature du nouveau contrat de service public.

Une première étape a déjà été franchie, sous la forme d'un remboursement des kilomètres parcourus à vélo entre le domicile et le lieu de travail des membres du personnel des chemins de fer. Toutefois, cette avancée ne suffit pas. L'amélioration de la situation financière de la SNCB et la prise en considération de ses missions de service public constituent deux conditions essentielles à un dialogue social de qualité. Espérons que les discussions qui se tiendront sur cette base permettront d'aboutir à un nouvel accord social.

30.05 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Ces dernières années, le personnel de la SNCB a déjà réalisé une augmentation de la productivité de 20 %. En échange, il attend des conditions de rémunération et de travail correctes. Nous n'avons notamment pas encore abordé les jours de compensation. Il reste pas mal de pain sur la planche.

30.06 Tomas Roggeman (N-VA): Il n'y aura pas de médiation, mais la concertation sociale est au point mort depuis des années.

L'incident est clos.

31 Questions jointes de

- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement des ambitions en matière de transport ferroviaire de marchandises d'ici 2030" (55021059C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prolongation des mesures de soutien corona au transport ferroviaire de marchandises" (55021180C)

31.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le ministre souhaite un doublement du transport ferroviaire de marchandises d'ici 2030, mais nous nous posons des questions quant à la manière dont il entend réaliser cet objectif et quant au caractère réaliste de celui-ci. Cette année aussi, on constate une nouvelle diminution du transport de marchandises.

Pourquoi le ministre continue-t-il de subventionner ce secteur sans exiger de contrepartie? Pourquoi ce secteur a-t-il de nouveau besoin d'une aide supplémentaire, en dépit du rebond économique? Est-il question, en l'occurrence, de transferts structurels de fonds publics vers le secteur privé? Quelles sont les conséquences pour Infrabel de la suppression des frais d'annulation et des frais de

nouveau openbare dienstcontract.

Er is nu al, als eerste stap, een systeem voor de terugbetaling van de kilometers die het spoorwegpersoneel met de fiets aflegt tussen de woon- en de werkplaats, wat uiteraard niet genoeg is. De verbetering van de financiële situatie van de NMBS en de inachtneming van de openbare dienst zijn twee essentiële voorwaarden voor een goede sociale dialoog. Hopelijk zullen de besprekingen op deze basis tot een nieuw sociaal akkoord leiden.

30.05 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Het NMBS-personeel heeft de afgelopen jaren al een productiviteitsverhoging gerealiseerd van 20 %. In ruil daarvoor verwacht het fatsoenlijke arbeids- en loonsvoorwaarden. Zo hebben we hier nog niet gesproken over de compensatiedagen. Er ligt toch nog heel wat werk op de plank.

30.06 Tomas Roggeman (N-VA): Er zal niet worden bemiddeld, maar het sociaal overleg zit wel al jaren muurvast.

Het incident is gesloten.

31 Samengevoegde vragen van

- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken m.b.t. de ambities inzake het goederenvervoer per spoor tegen 2030" (55021059C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verlenging van de coronasteun voor het goederenvervoer per spoor" (55021180C)

31.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De minister wil een verdubbeling van het goederenvervoer per spoor tegen 2030, maar wij hebben veel vragen bij de manier waarop dat gebeurt en vragen ons af of het wel realistisch is. Ook dit jaar is er weer een daling van dat goederenvervoer.

Waarom blijft de minister die sector subsidiëren zonder daar iets tegenover te stellen? Waarom heeft de sector opnieuw bijkomende hulp nodig, terwijl de economie toch weer opleeft? Is hier geen sprake van structurele transfers van publiek geld naar de private sector? Wat zijn de gevolgen voor Infrabel van het wegvallen van de annulatiekosten en rijpadenreserveringskosten voor de

réserve de sillons pour les transporteurs?

vervoerders?

31.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Ce secteur a été durement touché par le ralentissement économique consécutif à la crise du Covid-19. En dépit des récentes annonces de reprise économique, les conséquences financières pour le secteur se feront encore sentir un certain temps.

31.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Deze sector is hard getroffen door de economische terugval als gevolg van de covidcrisis. Ondanks recente aankondigingen van economisch herstel zullen de financiële gevolgen voor de sector nog enige tijd aanhouden.

Le secteur est structurellement vulnérable en raison de la forte concurrence dans le domaine du transport de marchandises et des coûts de production élevés. Si nous voulons atteindre nos objectifs climatiques, nous avons besoin d'entreprises viables susceptibles de garantir une capacité de transport. La disparition de certaines de ces entreprises pourrait avoir des conséquences pour les secteurs industriels dans notre pays, pour leur compétitivité et pour l'emploi. Il est dans notre intérêt de soulager la trésorerie de ces entreprises jusqu'à ce que les conditions cadres s'améliorent et qu'elles puissent développer durablement leurs activités.

De sector is structureel kwetsbaar door sterke concurrentie op het gebied van vrachtvervoer en de hoge productiekosten. Als we onze klimaatdoelstellingen willen halen, dan hebben we levensvatbare bedrijven nodig die voor vervoerscapaciteit zorgen. Het verdwijnen van sommige van deze bedrijven zou gevolgen kunnen hebben voor de industriële sectoren in ons land, hun concurrentievermogen en de werkgelegenheid. Het is in ons belang dat wij de kasstroom van deze ondernemingen ontlasten totdat de kadervoorwaarden verbeteren en zij hun activiteiten duurzaam kunnen ontwikkelen.

L'État supporte l'intégralité des coûts liés à la suppression et la commande de sillons. Il s'agit d'une opération neutre pour Infrabel.

De Staat draagt de volledige kosten voor het schrappen en bestellen van treinpaden. Voor Infrabel is dat een neutrale operatie.

Nous développons une ébauche de plan d'actions concrètes pour doubler le volume d'ici 2030. Le secteur a présenté ses propositions le 14 septembre. La collaboration transversale de la mobilité des marchandises est nécessaire pour atteindre l'objectif. Des contacts avec les Régions doivent permettre de coordonner le *modal shift* vers le transport ferroviaire.

Wij werken aan een ontwerpplan van concrete acties voor een verdubbeling van het volume tegen 2030. De sector zelf heeft zijn voorstellen op 14 september gepresenteerd. Om het doel te bereiken, is transversale samenwerking van de goederenmobiliteit nodig. Er zijn contacten met de regio's om de modal shift naar het spoor te coördineren.

31.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): De plus en plus de subsides sont octroyés, mais que se passera-t-il si le secteur affiche à nouveau des pertes en janvier 2022? Le problème de la pénurie de chauffeurs de camion et de conteneurs maritimes se pose. Il faut subordonner l'octroi de subsides à certaines conditions.

31.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Er worden steeds maar subsidies toegekend, maar wat als de sector in januari 2022 terug verlies laat optekenen? Er doet zich het probleem voor van de onvoldoende vrachtwagenchauffeurs en er is tevens een tekort aan zeecontainers. Er moeten voorwaarden worden verbonden aan die subsidies.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

32 Questions jointes de

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

32 Samengevoegde vragen van

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

32.01 **Melissa Depraetere** (Vooruit): Selon le Syndicat indépendant pour cheminots (SIC), les temps de travail sont systématiquement dépassés au dépôt de Courtrai et les heures supplémentaires s'accumulent. La situation serait la même dans d'autres dépôts aussi. Un groupe de conducteurs de train et de militants courtraisiens a dénoncé les faits et a obtenu gain de cause auprès du SPF ETCS. La situation ne s'est malheureusement pas améliorée pour autant. Les nouveaux horaires prévoient de nouveau trop d'heures de travail par jour. À certaines périodes, le rythme de travail est même encore plus soutenu.

Le ministre est-il informé du problème? Est-il disposé à écouter les doléances du personnel et à chercher une solution en concertation avec celui-ci?

32.02 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Les périodes de travail et de repos doivent être correctement réglementées. Le SPF ETCS donne raison aux conducteurs de train, ce qui est lourd de sens.

Combien de conducteurs de train travaillent-ils actuellement au dépôt de Courtrai? Combien étaient-ils en 2011? Le ministre va-t-il s'entretenir avec la SNCB à propos des plaintes et de la conclusion du SPF ETCS? Quelles solutions envisage-t-il?

32.03 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB et HR Rail m'ont communiqué qu'ils sont informés de cette problématique. C'est une question de gestion sociale dans laquelle je ne souhaite pas m'ingérer.

Le 8 mars, l'Inspection sociale du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale a envoyé une lettre à HR Rail pour annoncer qu'elle effectuerait une visite d'inspection au dépôt de Courtrai le 1^{er} avril. Une semaine après cette visite, une mise en demeure a été envoyée pour demander que la situation soit améliorée. Le 27 septembre, les principaux représentants des travailleurs ont été informés. Le 15 octobre, HR Rail a envoyé une lettre à l'Inspection sociale avec un certain nombre de propositions.

La SNCB et HR Rail sont bien entendu liés par la législation du travail. Une heure de travail normale est importante pour le bien-être, la sécurité et la durabilité du travail. Je veillerai tout particulièrement à ce qu'une solution équilibrée soit trouvée.

32.04 **Melissa Depraetere** (Vooruit): Doit-on concrètement travailler sur la base des

32.01 **Melissa Depraetere** (Vooruit): Volgens de Onafhankelijke Vakbond Spoorwegpersoneel worden de arbeidstijden systematisch overschreden in het depot van Kortrijk waardoor de overuren zich opstapelen. Ook in andere depots zou dat het geval zijn. Een groep Kortrijkse treinbestuurders en militanten hebben dat aangeklaagd en ze hebben van de FOF WASO gelijk gekregen. Dat heeft helaas niet geleid tot een verbetering. De nieuwe werkregeling bevat weer te veel werkuren per dag. In sommige periodes moet er zelfs nog meer worden gewerkt.

Is de minister op de hoogte van dit probleem? Is hij bereid naar het personeel te luisteren en samen met hen naar een oplossing te zoeken?

32.02 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): De werken rusttijden moeten goed geregeld zijn. Het is veelbetekenend dat de FOD WASO de treinbestuurders gelijk geeft.

Hoeveel treinbestuurders zitten er vandaag bij het depot van Kortrijk? Hoeveel waren dat er in 2011? Zal de minister de NMBS aanspreken op de klachten en de conclusie van de FOD WASO? Welke oplossingen acht hij mogelijk?

32.03 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De NMBS en HR Rail delen mij mee dat zij op de hoogte zijn van de problematiek. Dit is een kwestie van sociaal beheer waarin ik me niet wil mengen.

De Sociale Inspectie van de FOD WASO heeft op 8 maart een brief gestuurd aan HR Rail om een controlebezoek aan te kondigen aan het depot van Kortrijk op 1 april. Een week na dat bezoek volgde een ingebrekestelling met de vraag om de situatie te verbeteren. Op 27 september werd de top van de werknemersvertegenwoordigers ingelicht. HR Rail heeft op 15 oktober een brief naar de Sociale Inspectie gestuurd met een aantal voorstellen.

De NMBS en HR Rail zijn vanzelfsprekend gebonden door de arbeidswetgeving. Een normale arbeiduur is belangrijk voor het welzijn, voor werkbaar werk en voor de veiligheid. Ik kijk nauwlettend toe of er een evenwichtige oplossing uit de bus komt.

32.04 **Melissa Depraetere** (Vooruit): Met de aanbevelingen van 15 oktober moet men dan

recommandations du 15 octobre?

32.05 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): L'objectif est que le SPF Emploi reçoive une réponse.

32.06 **Melissa Depraetere** (Vooruit): J'espère qu'on s'applique réellement à trouver une bonne solution. Les travailleurs ne souhaitent pas que leurs heures supplémentaires soient payées, ils veulent récupérer le temps auquel ils ont droit. Le personnel ne peut pas continuer à travailler au rythme actuel. Il y a des lois et elles doivent être respectées. Si le ministre ne souhaite pas intervenir, il est néanmoins de sa responsabilité de veiller à ce qu'il y ait suffisamment de personnel.

32.07 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Je n'ai pas reçu de réponse à ma question portant sur la différence entre les effectifs actuels et ceux d'il y a dix ans. Malgré le manque de conducteurs de train, je ne vois aucune offre d'emploi visant à recruter ce type de profil. Le SPF ETCS ne devrait pas avoir à rappeler à l'ordre les entreprises publiques. La loi n'est pas respectée et les règles de sécurité ne sont pas appliquées. Les accords conclus après la catastrophe de Buizingen ne sont même pas respectés. Le personnel des chemins de fer a aussi droit à une vie sociale et familiale.

L'incident est clos.

33 Questions jointes de

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

33.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Paul Magnette, président du PS prône la gratuité complète des transports publics, une proposition lancée depuis longtemps déjà par mon parti. Cela ne l'a toutefois pas empêché jadis, en tant que bourgmestre de Charleroi, de qualifier d'irréaliste notre proposition d'instaurer la gratuité des transports publics dans sa ville. La mesure est déjà appliquée à Dunkerque, en Estonie et au Luxembourg. En plus de son caractère social, la

concret aan de slag gaan?

32.05 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Het is de bedoeling dat de FOD WASO een antwoord krijgt.

32.06 **Melissa Depraetere** (Vooruit): Ik hoop dat er echt aan een goede oplossing wordt gewerkt. Mensen willen geen overuren uitbetaald krijgen, ze willen de tijd waarop ze recht hebben. Het personeel kan niet blijven werken zoals het nu doet. Er zijn wetten en die moeten worden nageleefd. De minister wil zich niet bemoeien, maar het is wel zijn verantwoordelijkheid dat er genoeg personeel is.

32.07 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Ik heb geen antwoord gekregen op de vraag naar het verschil in personeelsaantallen tussen tien jaar geleden en nu. Ik zie geen vacatures voor treinbestuurders, terwijl er een tekort is. De FOD WASO zou geen overheidsbedrijven op de vingers moeten tikken. De wet wordt niet gerespecteerd en er wordt een loopje genomen met de veiligheid. De afspraken die na de ramp in Buizingen zijn gemaakt, worden niet eens nageleefd. Spoorpersoneel heeft ook recht op een sociaal en familiaal leven.

Het incident is gesloten.

33 Samengevoegde vragen van

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

33.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): PS-voorzitter Paul Magnette pleit ervoor om het openbaar vervoer volledig gratis te maken, een voorstel dat mijn partij al lang geleden heeft gelanceerd. Nochtans noemde hij, als burgemeester van Charleroi, ons voorstel om het openbaar vervoer in zijn stad gratis te maken, voorheen nog onrealistisch. Gratis openbaar vervoer bestaat al in Duinkerke, Estland en Luxemburg. Het kan het gebruik van het openbaar

mesure est de nature à encourager l'utilisation des transports publics.

M. Magnette estime le coût annuel de la gratuité à 700 millions d'euros pour la SNCB. Confirmez-vous ce chiffre? Que pense le ministre de la proposition du président du PS?

33.02 Josy Arens (cdH): Le train gratuit pour tous est un beau projet. Si l'on peut se rejoindre sur l'urgence climatique qui implique un changement de nos habitudes de déplacement, la gratuité ne constitue pas une panacée pour augmenter le nombre de voyageurs. Le principal critère est une offre qualitative, avec des fréquences suffisantes. Le Grand-Duché connaît la gratuité, mais ce pays n'a pas nos problèmes budgétaires. En amont de la réflexion sur la gratuité, des investissements humains et matériels s'imposent.

Êtes-vous favorable à la gratuité? Sous quelle forme et pour quel coût? Quels investissements seraient-ils nécessaires pour en soutenir la faisabilité?

33.03 Tomas Roggeman (N-VA): *Le président du plus grand parti gouvernemental propose la gratuité des voyages en train.*

Le ministre rejette-t-il la proposition du président du PS? Le ministre est toutefois disposé à discuter d'une diminution des tarifs, alors que l'ancien patron de la SNCB Jo Cornu est arrivé à la conclusion, en se basant sur une comparaison des prix avec d'autres pays européens, que les billets devaient justement être plus chers. La proposition du ministre a-t-elle été discutée avec la SNCB? Pour quels groupes cibles le ministre souhaite-t-il réduire les tarifs? Quel budget dégagera-t-il à cette fin?

33.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): En tant que ministre de la Mobilité, j'accorde la priorité à une amélioration de l'offre de trains. Ceux-ci doivent former la colonne vertébrale de nos transports en commun, avec un *modal shift* vers des trains pour le transport de personnes et de marchandises. C'est pourquoi je souhaite avant tout investir dans la qualité du réseau, avec 365 millions de fonds européens plus 250 millions d'euros. Ces investissements visent à améliorer la qualité des services et le rapport qualité-prix.

(En français) Le train peut être rendu plus attractif

vervoer stimuleren en bovendien is het een sociale maatregel.

Volgens de heer Magnette zou het gratis maken van de NMBS 700 miljoen euro per jaar kosten. Klopt dat? Wat is het standpunt van de minister over het voorstel van de PS-voorzitter?

33.02 Josy Arens (cdH): Het is natuurlijk een mooi project om reizen met de trein voor iedereen gratis te maken. We kunnen het er dan wel over eens zijn dat er uit het oogpunt van het klimaat dringend dingen moeten veranderen, zoals onze verplaatsingsgewoonten, maar het gratis treinvervoer is niet de mirakeloplossing om meer mensen op de trein te krijgen. Het voornaamste criterium is een kwaliteitsvol aanbod met voldoende treinen per uur. In het Groothertogdom Luxemburg reist men gratis met de trein, maar dat land heeft niet af te rekenen met de budgettaire problemen die wij kennen. Vooraleer we beginnen na te denken over gratis treinen moet er in mensen en materieel geïnvesteerd worden.

Bent u een voorstander van gratis treinvervoer? Welke vorm zou dat project moeten aannemen en hoeveel zou het kosten? Welke investeringen zouden er nodig zijn opdat dit een haalbare kaart zou worden?

33.03 Tomas Roggeman (N-VA): *De voorzitter van de grootste regeringspartij stelt voor om het reizen met de trein gratis te maken.*

Keurt de minister het voorstel van de PS-voorzitter af? De minister is wel bereid om te spreken over verlaagde tarieven, terwijl voormalig NMBS-topman Jo Cornu op basis van een prijsvergelijking met andere Europese landen tot de conclusie kwam dat de tickets net duurder moeten worden. Werd het voorstel van de minister doorgesproken met de NMBS? Voor welke doelgroepen wenst de minister de tarieven te verlagen? Welk budget wil hij daarvoor vrijmaken?

33.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Als minister van Mobiliteit is het mijn prioriteit om te zorgen voor een beter treinaanbod. De trein moet de ruggengraat vormen van ons openbaar vervoer, met een modal shift naar de trein voor personen- en goederenvervoer. Daarom wil ik eerst en vooral investeren in de kwaliteit van het netwerk, met 365 miljoen euro uit de Europese middelen en daarbovenop nog eens 250 miljoen euro. Met deze investeringen moeten de kwaliteit van de diensten en de prijs-kwaliteitsverhouding verbeteren.

(Frans) De trein kan aantrekkelijker gemaakt

en adaptant les tarifs pour certains groupes cibles. La tarification actuelle est déjà favorable aux étudiants et à ceux qui voyagent le week-end, mais nous pourrions faire davantage, notamment pour les personnes âgées ou pour ceux qui désirent voyager en dehors des heures de pointe. Cette thématique fait partie intégrante des discussions du nouveau contrat de service public. Nous pouvons également attirer de nouveaux passagers grâce à une tarification innovante. C'est pourquoi nous avons développé des formes d'abonnement flexibles, comme le FlexAbo, qui est en phase test.

Notre objectif est d'adopter des politiques tarifaires ciblées, à la fois pour les publics qui en ont besoin et pour ceux que nous aimerions encourager à prendre le train.

33.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il n'y a pas d'antagonisme entre le principe de la gratuité des transports en commun et le fait d'investir massivement dans ces transports. Les montants investis par la Vivaldi sont nettement insuffisants pour induire un réel transfert modal. Dans le même temps, le gouvernement parvient tout de même à affecter pas moins de 2 à 3 milliards d'euros à des voitures salaires! La moitié de ce budget suffirait déjà pour assurer la gratuité des transports en commun. Il est très regrettable qu'un ministre écologiste ne montre pas davantage d'ambitions sur ce plan.

33.06 Josy Arens (cdH): Vous n'êtes donc pas favorable à la gratuité du train pour tout le monde, mais vous êtes favorable à une évolution de la politique tarifaire afin d'inciter certaines catégories de personnes à prendre le train plutôt que la voiture.

Je milite en faveur d'un Go Pass pour les personnes âgées. J'avais obtenu de votre ancienne collègue Mme Durant le Go Pass pour les étudiants. Je vous interrogerai jusqu'à obtenir gain de cause.

33.07 Tomas Roggeman (N-VA): Le ministre répète son intention de réduire le prix des tickets, et ce alors que la SNCB se plaint de manquer de moyens de fonctionnement. Je me demande dès lors s'il pourra concrétiser cette intention.

L'incident est clos.

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

worden door de tarieven voor bepaalde doelgroepen aan te passen. De huidige tarieven zijn al gunstig voor studenten en weekendreizigers maar we zouden meer kunnen doen, met name voor bejaarden of voor wie buiten de spitsuren wil reizen. Dit thema maakt integraal deel uit van de besprekingen over het nieuwe openbaredienstcontract. We kunnen ook nieuwe reizigers via een innovatieve tarifiering aantrekken. Daarom hebben we flexibele abonnementsformules ontwikkeld, zoals FlexAbo, dat zich momenteel in de testfase bevindt.

We streven naar een gericht tariefbeleid, zowel voor degenen die dat nodig hebben als voor degenen die we willen aanmoedigen de trein te nemen.

33.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Er is geen tegenstelling tussen gratis openbaar vervoer en fors investeren in het openbaar vervoer. Vivaldi investeert veel te weinig om echt een modal shift te kunnen realiseren. Tegelijk kan de regering wel maar liefst 2 tot 3 miljard euro besteden aan salariswagens! De helft van dat budget zou al volstaan om het openbaar vervoer gratis te maken. Het is heel spijtig dat een groene minister op dat vlak niet ambitieuzer is.

33.06 Josy Arens (cdH): U bent dus geen voorstander van het feit dat iedereen gratis met de trein zou kunnen reizen, maar u bent wel gewonnen voor een evolutie van het tariefbeleid teneinde bepaalde categorieën van personen ertoe aan te zetten om te kiezen voor de trein veeleer dan voor de auto.

Ik pleit voor een Go Pass voor senioren. Ik had van uw gewezen collega mevrouw Durant een Go Pass voor studenten verkregen. Ik zal u blijven ondervragen tot wanneer ik mijn slag thuishaal.

33.07 Tomas Roggeman (N-VA): De minister herhaalt zijn voornemen om de ticketprijzen te verlagen en dat in een context waarin de NMBS klaagt over een tekort aan werkingsmiddelen. Daarom vraag ik mij af of hij zijn voornemen wel zal kunnen realiseren.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.33 uur.