

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

Mardi

18-01-2022

Après-midi

Dinsdag

18-01-2022

Namiddag

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

Questions jointes de	1	Samengevoegde vragen van	1
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols sans passagers prévus par Brussels Airlines" (55023742C)	1	- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spookvluchten van Brussels Airlines" (55023742C)	1
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols à vide opérés par des compagnies aériennes" (55023830C)	1	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De door luchtvaartmaatschappijen uitgevoerde lege vluchten" (55023830C)	1
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols fantômes de Brussels Airlines" (55023903C)	1	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spookvluchten van Brussels Airlines" (55023903C)	1
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols d'avions à vide" (55023924C)	1	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Spookvluchten" (55023924C)	1
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols à vide" (55023989C)	1	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spookvluchten" (55023989C)	1
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La modification de la réglementation européenne en matière de slots" (55024080C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Nicolas Parent, Mélissa Hanus, Kim Buyst, Frank Troosters, Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	1	- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De wijziging van de Europese regelgeving betreffende de slots" (55024080C) <i>Spreekers: Maria Vindevoghel, Nicolas Parent, Mélissa Hanus, Kim Buyst, Frank Troosters, Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	1
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les biens immobiliers vendus dans le passé par la SNCB" (55022311C) <i>Orateurs: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	7	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De door de NMBS in het verleden verkochte onroerende goederen" (55022311C) <i>Spreekers: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	7
Questions jointes de	8	Samengevoegde vragen van	8
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation du Senior Ticket" (55022363C)	8	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van het Senior Ticket" (55022363C)	8
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conditions d'achat d'un billet de train" (55022366C)	9	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aankoop van een treinticket" (55022366C)	9
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation du Senior Ticket" (55022368C) <i>Orateurs: Josy Arens, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	9	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van het Senior Ticket" (55022368C) <i>Spreekers: Josy Arens, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	9
Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le masterplan pour la gare de	10	Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het masterplan voor het station	10

Herentals" (55022452C) <i>Orateurs:</i> Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Herentals" (55022452C) <i>Spreekers:</i> Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	11	Samengevoegde vragen van	11
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'immatriculation des voitures électriques" (55022562C)	11	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inschrijving van elektrische wagens" (55022562C)	11
- Wouter Raskin à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "L'électrification du parc automobile" (55022587C) <i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	11	- Wouter Raskin aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De elektrificatie van het wagenpark" (55022587C) <i>Spreekers:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	11
Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets de péage urbain à Bruxelles" (55022588C) <i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	12	Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor een Brusselse stadstol" (55022588C) <i>Spreekers:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	12
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les B-Parkings sans places de stationnement pour les personnes moins valides" (55022596C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	12	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De B-Parkings zonder parkeerplaatsen voor mindervaliden" (55022596C) <i>Spreekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	12
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances à la gare de Renaix" (55022697C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	13	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overlast in het station van Ronse" (55022697C) <i>Spreekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	13
Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le dédommagement des passagers" (55022772C) <i>Orateurs:</i> Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	14	Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De schadeloosstelling van passagiers" (55022772C) <i>Spreekers:</i> Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	14
Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures tendant à favoriser la fluidité du trafic" (55022908C) <i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	15	Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De maatregelen ter bevordering van de doorstroming van het verkeer" (55022908C) <i>Spreekers:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	15
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La pollution des sols gérés par la SNCB" (55022945C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	15	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bodemverontreiniging bij de NMBS" (55022945C) <i>Spreekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	15
Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'effraction dans le bâtiment de la gare de Bilzen" (55022948C) <i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet ,	16	Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inbraak in het stationsgebouw van Bilzen" (55022948C) <i>Spreekers:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet ,	16

vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet Stargate de Brussels Airport" (55022994C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	17	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Stargateproject van Brussels Airport" (55022994C) <i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	17
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation financière précaire de Lineas" (55023020C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	18	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problematische financiële situatie van Lineas" (55023020C) <i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	18
Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le hackathon organisé par la SNCB le 15 novembre" (55023054C) <i>Orateurs:</i> Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	19	Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hackathon van de NMBS op 15 november" (55023054C) <i>Sprekers:</i> Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	19
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'indication de la composition des trains" (55023085C) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	20	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanduiding van de samenstelling van treinen" (55023085C) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	20
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'obligation d'installer un éthylotest antidémarrage dans les véhicules à moteur" (55023086C) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	21	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verplichte alcoholslot in gemotoriseerde voertuigen" (55023086C) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	21
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'approche vis-à-vis de la conduite sous l'influence de drogues" (55023087C) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	22	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpak van rijden onder invloed van drugs" (55023087C) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	22
Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La détection des radars et des contrôles de police par des applications" (55023133C) <i>Orateurs:</i> Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	23	Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Radarverklippers en apps die waarschuwen voor politiecontroles" (55023133C) <i>Sprekers:</i> Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	23
Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les excès de vitesse au-delà de 300 km/h" (55023148C) <i>Orateurs:</i> Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	24	Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Extreme snelheidsovertredingen met snelheden van meer dan 300 km/u" (55023148C) <i>Sprekers:</i> Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	24
Question de Jef Van den Bergh à Georges	25	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges	25

Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes à la DGTA et l'utilisation de *Qualified Entities*" (55023152C)

Orateurs: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problemen bij het DGLV en het gebruik van *Qualified Entities*" (55023152C)

Spreekers: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Questions jointes de	26	Samengevoegde vragen van	26
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les automates et la fracture numérique dans nos gares" (55023191C)	26	- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ticketautomaten en de digitale kloof in onze stations" (55023191C)	26
- Eric Thiébaud à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le lancement d'un projet pilote SNCB-bpost dans la commune de Saint-Ghislain" (55023526C)	26	- Eric Thiébaud aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De lancering van een proefproject door de NMBS en bpost in de gemeente Saint-Ghislain" (55023526C)	26
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote de bpost et de la SNCB" (55023939C)	26	- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het proefproject van bpost en de NMBS" (55023939C)	26
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet "gares vivantes" et la collaboration entre la SNCB et bpost" (55024100C)	26	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het project om van stations bruisende plaatsen te maken en de samenwerking tussen de NMBS en bpost" (55024100C)	26
Orateurs: Olivier Vajda, Éric Thiébaud, Sophie Rohonyi, Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Spreekers: Olivier Vajda, Éric Thiébaud, Sophie Rohonyi, Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'électrification de la ligne ferroviaire Eeklo-Renaix" (55023477C)	31	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De elektrificatie van de spoorlijn Eeklo-Ronse" (55023477C)	31
Orateurs: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Spreekers: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan d'action européen pour le trafic ferroviaire international" (55023493C)	32	Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Europees actieplan voor het internationale treinverkeer" (55023493C)	32
Orateurs: Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Spreekers: Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux dans la gare d'Audenarde" (55023499C)	33	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken in het station Oudenaarde" (55023499C)	33
Orateurs: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Spreekers: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Eric Thiébaud à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réouverture de la ligne ferroviaire de fret Mons-Valenciennes" (55023525C)	33	Vraag van Eric Thiébaud aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De heringebruikneming van de spoorweglijn voor goederenvervoer Bergen-Valenciennes" (55023525C)	33
Orateurs: Éric Thiébaud, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Spreekers: Éric Thiébaud, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Eric Thiébaud à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de la gare de Quiévrain" (55023528C)	34	Vraag van Eric Thiébaud aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van het station Quiévrain" (55023528C)	34

<i>Orateurs:</i> Éric Thiébaud, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Éric Thiébaud, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Eric Thiébaud à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement du chantier de la gare de Mons" (55023527C)	35	Vraag van Eric Thiébaud aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken met betrekking tot de werken aan het station Bergen" (55023527C)	35
<i>Orateurs:</i> Éric Thiébaud, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Éric Thiébaud, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le mouvement de grève et les conditions de travail chez Brussels Airlines" (55023540C)	37	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsacties en de werkomstandigheden bij Brussels Airlines" (55023540C)	37
<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	37	Samengevoegde vragen van	37
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La taxe sur les billets d'avion" (55023542C)	37	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vliegtaks" (55023542C)	37
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La taxe sur les billets d'avion" (55024071C)	38	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vliegtaks" (55024071C)	38
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	39	Samengevoegde vragen van	39
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir d'Eurogare" (55023577C)	39	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van Eurogare" (55023577C)	39
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'absorption de la filiale Eurogare" (55023929C)	39	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De intégration in de NMBS van het dochterbedrijf Eurogare" (55023929C)	39
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fin d'Eurogare" (55024114C)	39	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het einde van Eurogare" (55024114C)	39
<i>Orateurs:</i> Nicolas Parent, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Nicolas Parent, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Patrick Prévot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de la ligne Ath-Ghislenghien" (55023610C)	41	Vraag van Patrick Prévot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van de spoorlijn Aat-Ghislenghien" (55023610C)	41
<i>Orateurs:</i> Patrick Prévot, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Patrick Prévot, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La coordination internationale du réseau ferroviaire consacré au fret" (55023632C)	42	Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De internationale coördinatie van het spoorwegnet voor goederenvervoer" (55023632C)	42
<i>Orateurs:</i> Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Joris Vandenbroucke à Georges	44	Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges	44

Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le permis à points" (55023667C)

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

Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het rijbewijs met punten" (55023667C)

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

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

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

45

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

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

45

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

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

46

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

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

46

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

du

MARDI 18 JANVIER 2022

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

DINSDAG 18 JANUARI 2022

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 18 sous la présidence de M. Jef Van den Bergh.

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

01 Questions jointes de

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

01.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Conformément à la réglementation européenne actuellement en vigueur, les compagnies aériennes doivent utiliser 50 % de leurs créneaux au risque, à défaut, de les perdre. Cette réglementation produit un effet pervers en ce sens que des avions volent à vide, provoquant des émissions de CO₂ pour rien. Quelle est l'attitude du gouvernement fédéral par rapport à cette réglementation?

Selon l'organisation sectorielle ACI Europe, les vols

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

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

01 Samengevoegde vragen van

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

01.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Conform de huidige Europese regelgeving moeten luchtvaartmaatschappijen 50 % van hun slots benutten, anders dreigen ze die te verliezen. Die regelgeving heeft een pervers effect teweeggebracht, waardoor vluchten vertrekken zonder passagiers, met een pak nutteloze CO₂-uitstoot tot gevolg. Hoe staat de federale regering tegenover die regelgeving?

Volgens sectororganisatie ACI Europe is er geen

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

01.02 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Selon la réglementation européenne, les créneaux horaires aériens ne sont conservables qu'à condition d'en utiliser au moins 80 % (chiffre réduit à 50 % avec la pandémie). Lufthansa devra donc effectuer 18 000 vols sans passagers et Brussels Airlines, 3 000.

Vous avez interpellé la Commission européenne pour revoir ces règles dans une logique environnementale. Vous a-t-elle répondu? Si oui, que vous dit-elle?

En cas de résistance de sa part, sensibiliserez-vous vos homologues européens pour contrer des positions conservatrices? Quelle solution préconisez-vous?

01.03 Mélissa Hanus (PS): Alors que le secteur aérien est responsable de 3,5 % des émissions de gaz à effet de serre de l'UE, et malgré les initiatives pour les réduire, Lufthansa prévoit de réaliser 18 000 vols sans passagers cet hiver, dont 3 000 opérés par Brussels Airlines. La réglementation européenne impose aux compagnies d'assurer 50 % de leurs créneaux d'atterrissage et décollage pour ne pas les perdre l'année suivante. Ce taux a été allégé à 30 % en février 2021 en raison du covid. Avec la baisse des réservations, Lufthansa prévoit d'annuler 33 000 vols d'ici à fin mars 2022.

Vous avez adressé un courrier à la commissaire européenne aux Transports et relayé la demande de Brussels Airlines de réviser la réglementation. Une réponse vous est-elle parvenue?

Cette situation peut être expliquée par l'impact de la crise du Covid-19 sur une partie du secteur aérien.

Nous nous réjouissons que la Commission accélère la révision du système de quotas gratuits des

enkele noodzaak om via spookvluchten slots te behouden. Zelfs als die 50 % niet haalbaar is, is een uitzonderingsregeling mogelijk die kan worden aangevraagd als vluchten niet rendabel zijn vanwege reisverboden en beperkingen, zowel verplichte quarantaines als isolaties. Klopt dat en doet Brussels Airlines daarop een beroep? Waarom wordt daar een vliegtaks tegenover gesteld als men wel mag rondvliegen met vliegtuigen zonder passagiers?

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

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

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

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

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

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

Wij zijn blij dat de Commissie de herziening van het systeem voor de toewijzing van gratis

émissions de gaz à effet de serre.

Où en sont les négociations sur ses propositions? L'impact de la crise sanitaire sur les compagnies aériennes influe-t-il sur la réalisation des ambitions?

01.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Alors que nous vivons une crise climatique sans précédent, il est inimaginable qu'à cause d'une réglementation européenne dépassée, nous incitions les compagnies aériennes à effectuer des vols sans passagers. Je suis très heureux que le ministre ait adressé à ce sujet un courrier urgent à la commissaire européenne à la Mobilité.

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

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

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

01.06 Sophie Rohonyi (DéFI): La règle européenne de 80 % de vols à effectuer pour conserver des créneaux horaires de décollage ou d'atterrissage est remise en question, à l'heure de la pandémie et du dérèglement climatique. En effet, faire décoller des avions à vide brûle du kérosène et produit du CO₂ en pure perte. Lors de la première vague de la pandémie, la Commission européenne avait abaissé ce seuil à 50 % des vols.

Vous avez demandé à la Commission un assouplissement temporaire de cette règle mais elle a refusé ce débat, estimant les dérogations actuelles suffisantes. Y a-t-il concertation à ce sujet, en particulier avec le ministre allemand de la Mobilité en faveur d'un assouplissement de la règle? Rendez-vous le transport ferroviaire de passagers plus compétitif par rapport aux vols *low cost*?

emissierechten aan de sector wil bespoedigen.

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

01.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Midden in een enorme klimaatcrisis is het onvoorstelbaar dat we door achterhaalde Europese regelgeving vliegtuigmaatschappijen ertoe aanzetten om zonder passagiers te vliegen. Ik ben heel blij dat de minister de Europese commissaris voor Mobiliteit snel heeft aangeschreven.

Heeft hij al een reactie gekregen? Welk beleid passen de Belgische luchthavens toe inzake de Justified Non-Use of Slots? Zal de minister hen er op wijzen om daar soepel mee om te gaan tijdens de coronapandemie?

01.05 Frank Troosters (VB): *Om hun start- en landingsrechten te vrijwaren, voeren luchtvaartmaatschappijen vluchten uit zonder passagiers. De minister stuurde daarover een brief aan de Europese Commissie.*

Heeft hij daarop al een antwoord gekregen? Hoe luidde dat? Heeft hij daarover al overlegd met de luchtvaartsector? Zo ja, waar, wanneer, met wie en met welk resultaat? Zo neen, waarom niet en zal dat alsnog gebeuren? Welke initiatieven zal hij desnoods zelf nemen?

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

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

01.07 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): La question posée est très intéressante.

(*En néerlandais*) Vos questions portent sur une question très importante, compte tenu des enjeux économiques, écologiques et sociaux.

(*En français*) La réglementation européenne impose un pourcentage de vols aux compagnies pour conserver leurs *slots*, dans les aéroports coordonnés.

La baisse de la demande les empêche de le respecter, sauf à réaliser des vols vides ou presque. C'est un non-sens économique et environnemental.

Le 20 juillet 2021, j'écrivais avec mes collègues maltais et grec à la Commission pour faire baisser ce ratio. Elle a réduit l'utilisation des slots à 50 %.

Mais, se basant sur des prévisions optimistes, elle propose un taux de 65 % dès l'été prochain pour conserver les créneaux. Cela inquiète plusieurs compagnies qui souhaitent pouvoir réagir avec flexibilité à l'épidémie.

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

(*En français*) Cette situation génère aussi une concurrence déloyale entre les compagnies utilisant les aéroports coordonnés et celles utilisant de plus petites plates-formes aéroportuaires, sans obligation de pourcentage d'utilisation. Il y a donc un non-sens environnemental, un non-sens économique et un problème social.

La Commission européenne fixe le seuil d'utilisation approprié via des "actes délégués". Le 3 janvier, j'ai encore écrit à la commissaire européenne aux Transports pour lui demander de diminuer à nouveau le seuil d'utilisation obligatoire des *slots* et d'instaurer de nouvelles possibilités de dérogation jusqu'à l'été 2022 et la sortie de la crise ou l'application de nouvelles règles. Le 12 janvier, elle m'a répondu qu'elle partageait mon point de vue

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

(*Nederlands*) Dit is een zeer belangrijke kwestie, gezien de economische, ecologische en sociale gevolgen.

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

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

Op 20 juli 2021 heb ik samen met mijn Maltese en Griekse ambtgenoten de Commissie aangeschreven met de vraag om dat percentage naar beneden bij te stellen. Ze heeft het gebruik van de slots verlaagd tot 50 %.

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

(*Nederlands*) Diverse luchtvaartmaatschappijen hebben dan ook aangekondigd dat zij lege of quasi lege vluchten zullen uitvoeren om hun slots te kunnen behouden. Bij Lufthansa zou het gaan om 8.000 vluchten en bij Brussels Airlines om minstens 3.000 vluchten.

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

De Europese Commissie bepaalt via 'gedelegeerde handelingen' wat de gepaste ondergrens is voor het gebruik van de slots. Op 3 januari heb ik de Europese commissaris van Vervoer opnieuw aangeschreven met het verzoek het minimumpercentage aan verplicht te gebruiken slots weer te verlagen en nieuwe afwijkingsmogelijkheden in te voeren tot het einde van de zomer 2022, tot de crisis voorbij is of tot er

quant à l'absurdité environnementale en contradiction avec nos objectifs climatiques, mais que les dérogations permettaient d'éviter des vols à vide. Si la Commission a effectivement fait preuve de souplesse en diminuant le taux minimum d'utilisation des *slots*, la réalité est pourtant un peu différente.

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

(En français) Je vais poursuivre les contacts pour que la Commission mette en place une solution structurelle plus flexible. Un socle commun de *slots* pourrait être conservé, mais adapté en cas de circonstance exceptionnelle.

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

(En français) Plusieurs pays ont exprimé leur intérêt par rapport à notre demande. J'ai envoyé à mes collègues le courrier adressé à la Commission. Mon cabinet poursuit le dialogue avec celle-ci.

Je veux une aviation tournée vers l'avenir, respectueuse de l'environnement et des droits des travailleurs, et développer des alternatives, comme les trains internationaux et les trains de nuit.

Concernant les quotas d'émissions de gaz à effet de serre et le système ETS, aucun impact de la crise sanitaire sur ce projet n'a été prouvé, quant à ses ambitions ou à sa date d'application.

Je suis conscient de la nécessité de renforcer l'ETS. Depuis le 1^{er} janvier, le groupe de travail Environnement a repris ses travaux en vue du Conseil du 27 janvier prochain. Le système d'échange de quotas d'émissions pour l'aviation y sera abordé, notamment le plafond et le facteur de

nouveau regels van toepassing zijn. Op 12 januari heeft ze mij geantwoord dat ze mijn standpunt deelt over deze ecologische absurditeit, die in strijd is met onze klimaatdoelstellingen, maar dat de afwijkingen het mogelijk maken lege vluchten te voorkomen. De Europese Commissie mag zich dan al soepel opgesteld hebben door het minimumpercentage aan te gebruiken slots te verlagen, de realiteit is toch enigszins anders.

(Nederlands) Vandaag zijn er inderdaad grote verschillen tussen de bestemmingen, volgens de epidemiologische situatie in elk land. In sommige landen, zoals België, vliegen maatschappijen dan ook met zeer weinig passagiers in plaats van hun slots te optimaliseren, om zo de slots niet te verliezen. Dat is uiterst milieuvriendelijk.

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

(Nederlands) Er moet ook snel een moratorium komen tijdens dit soort golven om de veroordeling te neutraliseren. Parallel moet een monitoring toelaten om de situatie opnieuw te evalueren met het oog op de opheffing van het eventuele moratorium.

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

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

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

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

réduction linéaire, la suppression progressive des allocations gratuites, ou l'utilisation des agro-carburants et des carburants synthétiques.

Je continuerai de porter ces sujets à l'ordre du jour des Conseils européens.

01.08 Méliissa Hanus (PS): Il est aberrant d'avoir 3 000 vols à vide cette année au vu des ambitions de transition énergétique. Peu importe la théorie juridique avec l'Europe, l'administration doit contrôler. Nous devons agir pour revoir la logique européenne qui pousse à multiplier les vols. Il faut notamment promouvoir le transport ferroviaire international. Nous aimerions recevoir les chiffres des vols à vide.

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

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

01.11 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): La Belgique a pris le leadership de la contestation. Vous êtes proactif dans cette bataille de points de vue avec la Commission. Après l'année européenne du rail, on se dirige vers l'année européenne du CO₂, sans révision adaptée à la situation sanitaire. Je soutiens vos initiatives.

Nous continuons à plaider pour un changement de modèle de l'avion vers le train. La concurrence vaut également entre ces secteurs. Le gouvernement s'est engagé à mettre fin aux avantages déloyaux du secteur de l'aviation.

01.12 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Je me réjouis que le ministre ait immédiatement cherché des partenaires pour dénoncer cette situation absurde. Il est positif que la commissaire ait réagi rapidement,

de lineaire verminderingsfactor, de geleidelijke afschaffing van de gratis toewijzingen, en het gebruik van agrobrandstoffen en synthetische brandstoffen.

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

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

01.09 Frank Troosters (VB): De minister heeft de zaak treffend geschetst en een aantal elementen, zoals snel reageren en monitoring, terecht aangehaald. Ik wil echter vooral aandringen op snelle, concrete maatregelen ten behoeve van de luchtvaartsector.

01.10 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Wij moeten inderdaad snel reageren. Het klopt dat een groot deel van de problematiek Europees zal moeten worden opgelost, anders dreigt concurrentie tussen de verschillende landen. De hele liberaliseringsgolf in de sector heeft gezorgd voor een deregularisering, onder andere van het systeem van de slots. Wij vinden dat moet worden verder gewerkt aan het alternatief transport per spoor.

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

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

01.12 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Ik ben blij dat de minister meteen partners heeft gezocht om deze absurditeit aan te klagen. Het is goed dat de commissaris snel reageerde, hoewel haar antwoord

bien que sa réponse soit quelque peu décevante. Je me réjouis que le ministre continue à faire pression en faveur d'une solution structurelle. Je pense également que nous devrions travailler sur des alternatives telles que les trains internationaux.

01.13 Sophie Rohonyi (DéFI): On ne peut pas accepter que la rentabilité financière des aéroports prime sur le bon sens et l'écologie. Or, c'est le cas lorsque des avions volent à vide.

L'argumentaire de la Commission européenne ne tient pas la route. Les dérogations ne sont que des possibilités et ne sont pas automatiques. Si la demande de vols a diminué, ce n'est pas en raison du contexte sanitaire. Il en est aussi de la volonté des voyageurs, pour des raisons économiques et écologiques ou parce que la situation sanitaire est jugée encore trop instable.

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

Concernant la concurrence déloyale entre aéroports, il faut une uniformité des règles. Le patron de Ryanair ne peut pas tirer son épingle du jeu.

J'espère que vous serez entendu lors de vos concertations.

L'incident est clos.

02 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les biens immobiliers vendus dans le passé par la SNCB" (55022311C)

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

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

02.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):

wat teleurstelt. Ik ben blij dat de minister zal blijven aandringen op een structurele oplossing. Verder vind ook ik dat we werk moeten maken van alternatieven als internationale treinen.

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

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

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

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

Ik hoop dat u gehoor zult vinden op de overlegvergaderingen.

Het incident is gesloten.

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

02.01 Tomas Roggeman (N-VA): De NMBS heeft honderden vastgoedeigendommen die leegstaan: ongebruikte stations, loodsen, huizen, gronden en terreinen. Op haar website staat echter maar een gering aantal onroerende goederen te koop. Ik had graag een overzicht van de door de NMBS verkochte goederen van de afgelopen jaren.

Vindt de minister dat de NMBS een grotere inspanning moet leveren om haar onroerende goederen die in onbruik zijn geraakt, sneller te verkopen? Wordt dit ingeschreven in het nieuwe beheerscontract? Hebben de opbrengsten uit verkopen een algemene of specifieke bestemming?

02.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Een

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

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

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

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

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

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

L'incident est clos.

03 Questions jointes de
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)
sur "L'utilisation du Senior Ticket" (55022363C)

overzicht met de gevraagde criteria is niet beschikbaar. De NMBS dient zich te houden aan een transparante en gelijke procedure in het valoriseren van haar onroerend goed. Daarom is het niet mogelijk om de vertrouwelijke gegevens over elke verkoop vrij te geven.

Een evolutie van het aantal gronden en gebouwen dat ze verkoopt, en de jaarlijkse opbrengsten daarvan, is wel beschikbaar. Ik verwijs hierbij naar het antwoord op schriftelijke vraag 559.

In 2018-2020 werden respectievelijk 17,5 miljoen euro, 34,2 miljoen euro en 35,6 miljoen euro inkomsten geboekt door de verkoop van vastgoed. De bedragen van niet-recurrente verkopen bedroegen 8 miljoen euro in 2018, 25,7 miljoen euro in 2019 en 1,2 miljoen euro in 2020.

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

De NMBS dient de niet-afgeschreven kapitaalsubsidies betreffende verkochte activa aan te wenden ter financiering van investeringen in activa van openbare diensten zonder aanvullende kapitaalsubsidies. Het betreft ongeveer 19 miljoen euro voor 2017 tot 2020. De schulden van de NMBS worden ook voor dit deel niet afgebouwd.

02.03 Tomas Roggeman (N-VA): Het is behoorlijk ironisch dat de transparantie van de verkoopprocedure aanleiding geeft tot de weigering van een antwoord. Ik zie niet goed in welk belang voor de NMBS in gevaar zou kunnen komen. Het lijkt wel een algemene trend. Als we vragen stellen die verder reiken dan hetgeen de NMBS zelf op haar website communiceert, bijvoorbeeld over het aantal reizigers per trein, dan wordt dat als vertrouwelijk beschouwd. De spoorwegen presenteren de belastingbetaler elk jaar opnieuw een hoge factuur van 3 miljard euro, maar helaas wordt er niet gecommuniceerd wat er allemaal met dat geld wordt ondernomen.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het gebruik van het

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

Senior Ticket" (55022363C)

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aankoop van een treinticket" (55022366C)
 - Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van het Senior Ticket" (55022368C)

03.01 Josy Arens (cdH): *Sur le site de la SNCB, la page consacrée au Ticket Senior précise ses conditions d'utilisation: on peut le présenter sur l'écran du smartphone ou de la tablette, sur la carte d'identité (pour cela vous n'avez pas besoin d'un lecteur de carte) ou sur papier si on l'imprime chez soi. Pourquoi ne fait-on pas mention d'un achat au guichet ou aux automates de la gare?*

Si un navetteur veut acheter un billet dans une gare sans guichet et que l'automate est en panne, il doit le faire auprès de l'accompagnateur de train, avec un supplément de 7 euros. Le navetteur se voit donc pénalisé en raison d'un manquement de l'entreprise ferroviaire. Tout le monde n'a pas de smartphone et ceux qui en ont un ne peuvent être contraints de l'utiliser à cette fin. Permettez-vous l'achat d'un billet dans le train sans supplément?

Pour les plus de 65 ans, l'aller-retour en train coûte 7,20 euros du lundi au vendredi dès 9 h et tout le week-end. Or, de nombreux voyages en train qui présentent un intérêt touristique prennent parfois quatre à cinq heures sur notre réseau ferroviaire. Je défends donc l'idée d'un billet senior utilisable dès 7 h en semaine et sans limite de validité pour la date de retour.

Défendrez-vous cette proposition lors de la négociation du prochain contrat de gestion?

03.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Il ne faut pas confondre l'achat d'un Senior Ticket en gare ou sur Internet et sa présentation dans le train via la carte d'identité, le smartphone ou le billet papier.

Sur le site de la SNCB, la distinction entre l'achat d'un Senior Ticket et sa présentation dans le train est claire.

La limite de 9 heures du matin pour son utilisation est déterminée par les heures de pointe du trafic ferroviaire très importantes le matin et le soir sur notre réseau.

En cas de panne d'un automate, il transmet un signal relayé vers l'accompagnateur qui permet au

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

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

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

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

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

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

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

Als er een automaat defect is, wordt er een signaal naar de treinbegeleider gestuurd zodat de reiziger

voyageur d'acheter son titre de transport sans surcoût. Si aucune panne n'est signalée mais qu'il est impossible d'utiliser l'automate, le supplément à bord s'applique et le voyageur pourra demander son remboursement.

Les automates sont très fiables et disponibles à 99 %.

03.03 Josy Arens (cdH): Certains peinent à utiliser les automates et doivent payer le supplément du prix du billet pris dans le train. Il est inacceptable qu'il soient pénalisés par l'absence de personnel pour les aider. Isabelle Durant, alors ministre de la Mobilité, avait validé l'utilisation du Go Pass avant 9 heures. On devrait faire de même pour le Pass Senior. Des voyageurs montés en gare d'Arlon ne peuvent en profiter, contrairement à ceux qui montent 15 km plus loin. Je ne comprends pas cette discrimination envers les personnes éloignées des grands centres. Revoyez cette règle!

L'incident est clos.

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

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

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

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

04.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Des gares

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

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

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

Het incident is gesloten.

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

04.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Herentals, de historische hoofdstad van de Kempen, heeft een zeer belangrijk station, maar dat weerspiegelt zich niet in de staat van het gebouw of zijn omgeving. Het masterplan om het station op te knappen, gaat al een hele tijd mee.

Wat is de stand van zaken? Wat is het tijdsschema? Heeft de NMBS geluisterd naar de bezwaren van het lokale bestuur, dat geen betalende stationsparking wil?

04.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De NMBS en de stad Herentals werken nauw samen. Momenteel lopen er onderhandelingen tussen de NMBS, Infrabel en de federale regering over het nieuwe beheerscontract en de bijbehorende investeringsplannen. In het plan van Infrabel en de NMBS en rekening houdend met de prioriteiten, zouden de werkzaamheden in Herentals in 2026-2028 kunnen worden uitgevoerd. Sinds 2009 heeft de NMBS ervaring opgedaan met het beheer van parkeerterreinen en vastgesteld dat tarifiering een principe is dat werkt. Ze stimuleert verder de modal shift naar duurzame en groene mobiliteitsmodi.

04.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Levendige

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

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'immatriculation des voitures électriques" (55022562C)
- Wouter Raskin à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "L'électrification du parc automobile" (55022587C)

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

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

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

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

Une interdiction progressive par le biais du niveau fédéral paraît toutefois impossible dans le cadre juridique européen actuel. Pour une suppression

stations, waar onze fractie hevig voorstander van is, beginnen bij een levendige stationsomgeving. Aangezien de onderhandelingen over het investeringsplan nog lopen, wil ik graag wijzen op opportuniteiten als de integratie van wooneenheden en de ondertunneling van de Poederleeseweg. Inzake de tarifiering van het parkeren, hoop ik dat de NMBS rekening houdt met criteria als combimobiliteit. Het is beter dat mensen alvast een deel van hun traject per trein afleggen in plaats van daarvoor de auto te nemen.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De inschrijving van elektrische wagens" (55022562C)
- Wouter Raskin aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De elektrificatie van het wagenpark" (55022587C)

05.01 Wouter Raskin (N-VA): In het kader van haar klimaatplan wil de Vlaamse regering het vanaf 2029 onmogelijk maken om nog wagens op diesel, benzine of met een hybride motor in te schrijven. De federale regering is echter bevoegd voor het beleid inzake de inschrijving van voertuigen.

Is de minister bereid om de nodige stappen te zetten om deze aanbeveling van de Vlaamse regering te ondersteunen? Hoe staan de andere Gewesten tegenover de plannen van de Vlaamse regering? Zal daarover een overleg plaatsvinden?

05.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Als minister ben ik vastbesloten om vandaag te handelen om de milieukosten van morgen te verminderen. In dat verband wil ik onnodige verplaatsingen vermijden (*avoid*), een modal shift bewerkstelligen naar de minst vervuilende vervoermiddelen (*shift*) en de bestaande vervoermiddelen op het vlak van vervuiling en CO₂-uitstoot verbeteren (*improve*).

Het idee van de Vlaamse regering past in de derde categorie en is bijgevolg te verdedigen, maar alle ministers van Mobiliteit moeten er wel mee instemmen. Daarom werd het punt besproken op de interministeriële conferentie Mobiliteit van 13 december.

Een geleidelijk verbod via het federale niveau blijkt binnen het huidige Europese rechtskader echter niet mogelijk. Voor een snellere uitfasering vanaf

progressive accélérée à partir du 1^{er} janvier 2029, la Belgique devra obtenir l'accord de l'Europe. La ministre flamande Lydia Peeters préparera un projet de courrier à la Commission européenne qu'elle présentera aux membres de la conférence interministérielle. Ceux-ci devront ensuite soumettre la proposition à leurs gouvernements respectifs.

L'incident est clos.

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

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

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

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

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

L'incident est clos.

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

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

1 januari 2029 moet België het akkoord van Europa verkrijgen. Minister Lydia Peeters zal een voorstel van brief aan de Europese Commissie voorbereiden voor de leden van de interministeriële conferentie, die het voorstel nadien aan hun respectievelijke regeringen moeten voorleggen.

Het incident is gesloten.

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

06.01 Wouter Raskin (N-VA): Volgens een advies van de Raad van State beschikt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over de bevoegdheid om een kilometerheffing in te voeren. De Raad adviseerde wel om een samenwerkingsakkoord te sluiten met de andere Gewesten, om discriminatie te voorkomen of te beperken.

Is dat overleg al opgestart, wat is het tijdspad en welk standpunt neemt de federale overheid in? Op welke manier kan discriminatie het best worden vermeden?

06.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Over het SmartMoveproject vond in 2021 diepgaand overleg plaats in het Overlegcomité. Het overleg bracht onder meer juridische verschilpunten aan het licht. Daarom werd het dossier voorgelegd aan de Raad van State. De bal ligt nu in het kamp van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat het advies onlangs heeft ontvangen.

06.03 Wouter Raskin (N-VA): Het antwoord over de Brusselse stadstol is wel bijzonder kort. Dat heeft wellicht te maken met het verschillende standpunt van zijn PS-baas in Brussel.

Het incident is gesloten.

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

07.01 Tomas Roggeman (N-VA): In Vilvoorde en in Genk werden in de stationsparking geen autostaanplaatsen voorbehouden voor rolstoelgebruikers. Net voor deze vergadering werden die cijfers plotseling aangepast op de website van de NMBS. Toch is het nog niet helemaal opgelost, want in sommige steden is het aantal voorbehouden plaatsen enorm laag, zoals in Wetteren en Denderleeuw.

particulièrement bas, comme à Wetteren et à Denderleeuw.

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

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

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

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55022626C de Mme Jadin est transformée en question écrite.

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

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

La SNCB est-elle au courant de la situation? Des caméras de surveillance seront-elles installées dans les abris pour vélos? D'autres mesures de sécurité seront-elles prises? Les autorités locales ont-elles déjà été consultées? Securail prévoit-il des patrouilles supplémentaires dans les environs?

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

Waarom zijn er in sommige stations zo weinig plaatsen voorbehouden voor rolstoelgebruikers? Is de minister het eens met het standpunt van minister Lalieux dat er meer parkeerplaatsen voor andersvaliden moeten komen? Heeft hij een bepaald percentage voor ogen? Welke stations zullen nieuwe voorbehouden plaatsen krijgen en wanneer?

07.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: De NMBS had de tweets van de heer Roggeman opgepikt en paste de website aan. Uiteraard moet iedereen zich vrij met de trein kunnen verplaatsen. Samen met de NMBS en met de lokale besturen werk ik aan optimale toegankelijkheid voor mensen in een rolstoel of met een andere mobiliteit. De NMBS respecteert de wettelijke verplichtingen. De normen voor de inrichting en het aantal plaatsen voor personen met een beperking verschillen van gewest tot gewest.

07.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Ik denk dat iedereen zich achter de doelstelling schaart, maar in de praktijk is er hier en daar nog werk aan de winkel. De gebrekkige toegankelijkheid op sommige plaatsen is niet meer van deze tijd, zeker niet nu de parkings betalend worden. Daar hoort toegankelijkheid en veiligheid bij. Ik zal de normen aankaarten bij de parlementairen van de deelstaten.

Het incident is gesloten.

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

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

08.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): De afgelopen maanden was er redelijk wat overlast rond het station van Ronse.

Is de NMBS op de hoogte? Komen er bewakingscamera's in de fietsenstalling? Komen er andere veiligheidsmaatregelen? Werd er al overlegd met het lokaal bestuur? Plant Securail extra patrouilles in de buurt?

08.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Dit

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

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

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

L'incident est clos.

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

09.01 Josy Arens (cdH): *Un règlement européen régit les règles de dédommagement des passagers dont l'avion a atterri avec un retard de plus de trois heures non justifié par des circonstances extraordinaires. Il ne prévoit pas de délai de prescription pour les actions en justice fondées sur ce droit, les États membres le fixant eux-mêmes, avec de grandes différences entre eux.*

Il n'est pas rare de voir un an s'écouler avant que le passager décide d'aller en justice, mais il est alors trop tard. Pensez-vous allonger ce délai de prescription?

09.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Le délai de prescription d'un an est fixé par l'article X.49 du Code de droit économique. En Europe, les délais de prescription varient beaucoup, la Belgique en ayant un parmi les plus courts. Vu la nécessité préalable d'un dépôt de plainte auprès de la compagnie aérienne et le délai de réponse, je relayerai la proposition d'extension de la prescription. On pourrait l'aligner sur celui des réclamations nées de la loi sur la vente des vacances à forfait.

thema werd al uitgebreid behandeld tijdens het actualiteitsdebat van 5 oktober 2021 in deze commissie. De NMBS heeft een beleid met drie pijlers: integraal en geïntegreerd werken, het verminderen van risicogedrag en een aanpak van fietsendieven. De NMBS zorgt voor de veiligheid in fietsenstallingen en heeft de preventiedienst van de politie gecontacteerd om de problemen te bespreken en bijkomende maatregelen te onderzoeken.

Securail kan niet permanent aanwezig zijn in elk station. Wanneer Securail patrouilleert in het station van Ronse, waken ze ook over de veiligheid van de fietsenstalling. Sinds oktober staat er een mobiele camera met zicht op de fietsenstalling.

08.03 Tomas Roggeman (N-VA): Hopelijk blijft het niet bij dergelijke eenmalige maatregelen, maar komen er ook permanente maatregelen om de fietsenstalling te beveiligen.

Het incident is gesloten.

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

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

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

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

afstemmen op de termijn voor klachten uit hoofde van de wet betreffende de verkoop van pakketreizen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

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

10.01 Wouter Raskin (N-VA): *De VVSG heeft samen met de Ugent het effect van wachtverzachters – de aftelklokken aan oversteekplaatsen – en het zogenaamde startoranje onderzocht. Beide maatregelen komen de doorstroming van het verkeer ten goede.*

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

Wat is de mening van de minister? Heeft hij hier al over gesproken met zijn regionale evenknieën? Zijn er wetswijzigingen nodig om deze zaken in te voeren?

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

10.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Wegbeheerders kunnen nu al wachtverzachters plaatsen. Overleg met de regionale ministers is hiervoor niet nodig.

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

De belangrijkste vraag over het startoranje is of het de verkeersveiligheid dient. Als bestuurders al vertrekken wanneer het licht op oranje staat, kan dat voor conflicten met overstekende voetgangers zorgen. Een paar seconden tijdswinst weegt niet op tegen het potentiële gevaar.

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

Verkeersveiligheid is een topprioriteit. Samen met de deelstaatministers gaan wij *All for Zero*. Op 23 november 2021 hebben wij tijdens de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid het eerste interfederaal verkeersveiligheidsplan gepresenteerd. Wij willen afstappen van het hokjesdenken en gaan voor een betere samenwerking.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

11.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Étant donné que j'ai déposé ma question écrite sur le même sujet voici longtemps déjà, je la pose oralement. En 2013,*

11.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Aangezien mijn schriftelijke vraag al lang geleden werd ingediend, stel ik ze nu mondeling. In 2013 startte de NMBS*

la SNCB a commencé l'assainissement de tous les terrains pollués qu'elle gère. La date limite pour ces assainissements a été fixée à 2023. Quel est l'état d'avancement de ce dossier?

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

11.03 Tomas Roggeman (N-VA): La SNCB dispose toutefois évidemment d'un inventaire général de tous les sols pollués et aurait pu me fournir au moins ces données. Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question concernant l'état d'avancement de l'assainissement des sols dont la SNCB est encore propriétaire. Je trouve inquiétant que la date d'achèvement prévue ne pourra pas être respectée. L'autorité flamande et les autorités locales fournissent des efforts considérables pour assainir les sols. La SNCB doit prendre ses responsabilités. Il est regrettable que pour la énième fois, des questions parlementaires ne suffisent pas pour obtenir des informations essentielles de la SNCB.

L'incident est clos.

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

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

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

met de bodemsaneringen van alle verontreinigde gronden in beheer. Tegen 2023 zouden die saneringen afgerond moeten zijn. Wat is de stand van zaken?

11.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Naar aanleiding van de structurele hervorming van de geïntegreerde NMBS van december 2004 sloten Infrabel, de NMBS en de NMBS-Holding op 27 april 2006 een raamovereenkomst af met OVAM over de inventarisatie van de risicogronden. Daarin staat de datum van 31 januari 2023, maar dat is geen strikte uitvoeringstermijn voor de bodemsanering. Ook na die datum kunnen de lopende projecten worden voortgezet. Over een periode van twintig jaar, te rekenen vanaf 2006, is er een budget geraamd van 66 miljoen euro. De NMBS beschikt niet over een specifieke inventaris met verontreinigde gronden die in de afgelopen vijf jaar werden verkocht.

11.03 Tomas Roggeman (N-VA): De NMBS beschikt uiteraard wel over een algemene inventaris met alle verontreinigde gronden en had mij op zijn minst die gegevens kunnen bezorgen. Ik kreeg ook geen antwoord op mijn vraag naar de stand van zaken van de sanering van de gronden die de NMBS wel nog in eigendom houdt. Het verontrust me dat de geplande einddatum niet zal worden gehaald. De Vlaamse overheid en lokale besturen doen grote inspanningen om de gronden te saneren. De NMBS moet zijn verantwoordelijkheid nemen. Het is geen goede zaak dat parlementaire vragen voor de zoveelste keer niet volstaan om essentiële informatie te krijgen van de NMBS.

Het incident is gesloten.

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

12.01 Wouter Raskin (N-VA): Eind november 2021 werd er ingebroken in het station van Bilzen, dat al enkele jaren niet meer wordt gebruikt. Wat is de planning met betrekking tot de herbestemming? Is hierover recent nog overlegd met het stadsbestuur? Lopen er gesprekken met derden over de toekomst van het gebouw?

De inbrekers drongen binnen in de technische ruimte. Had dat een gevaar kunnen opleveren voor het spoorverkeer? Op welke manier worden het gebouw en de technische ruimte beveiligd? Zijn er na de inbraak bijkomende maatregelen genomen?

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

12.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Plusieurs concertations ont eu lieu entre la ville de Bilzen, la SNCB et Infrabel, la dernière ayant eu lieu à la mi-décembre 2021.

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

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

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

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

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

12.04 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Je propose que M. Raskin dépose une question écrite à cet effet.

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

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

L'incident est clos.

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

Welke andere Limburgse stationsgebouwen staan momenteel leeg? Kan de minister de herbestemmingsplannen voor die gebouwen schetsen?

12.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Er is verschillende keren overlegd tussen de stad Bilzen, de NMBS en Infrabel, een laatste keer midden december 2021.

De backoffice van de loketten kan voorlopig niet in de markt worden gezet, aangezien de wachtzaal nog gebruikt wordt. Dat deel van het stationsgebouw is eigendom van Infrabel. Er zijn enkele gesprekken geweest, maar de meeste kandidaat-concessionarissen waren niet geïnteresseerd vanwege de oppervlakte van de wachtzaal.

Bij de inbraak was er geen technische schade en kwam het spoorverkeer niet in het gedrang. De lokalen met technische installaties van Infrabel beschikken over een inbraakdetectiesysteem, dat effectief heeft gefunctioneerd.

Er zijn nog leegstaande ruimtes in een aantal stationsgebouwen, maar de meeste stations hebben nog een wachtzaal of technische installaties.

In het kader van het project *Leven in het station* zal nog meer worden samengewerkt met steden en gemeenten om een gepaste bestemming te zoeken voor leegstaande ruimtes in stations.

12.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Kan de minister mij daarvan een lijst bezorgen per mail?

12.04 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Ik stel voor dat de heer Raskin daarvoor een schriftelijke vraag indient.

12.05 **Wouter Raskin** (N-VA): Ik vrees dat ik dan opnieuw maandenlang moet wachten op een antwoord.

12.06 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Wij beantwoorden de vragen zo snel mogelijk, maar het zijn er tientallen per week.

Het incident is gesloten.

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

(55022994C)

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

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

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

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

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

L'incident est clos.

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

14.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La société Lineas, qui représente pas moins de 70 % du trafic ferroviaire de marchandises, a enregistré une perte de 57 millions d'euros l'année dernière et croule sous une dette totale de 270 millions d'euros. Lineas veut vendre et relouer environ la moitié de ses locomotives et wagons.

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

13.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Brussels Airport krijgt via de Europese Green Deal 24,8 miljoen euro subsidies voor het Stargateproject. Hiermee wil Brussels Airport onder meer biobrandstoffen voor vliegtuigen ontwikkelen. Biobrandstoffen zullen echter nooit de oplossing zijn om de luchtvaart te vergroenen.

Welke rol speelt de groene waterstoftechnologie in het Stargateproject? Welke rol speelt de NMBS als partner in dit project?

13.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Biobrandstoffen zijn terecht uitgesloten van het ReFuel EU Aviation-initiatief van de Europese Commissie. De manier waarop ze geproduceerd worden is immers ook van belang. Er moet ook rekening gehouden worden met de sociaal-economische gevolgen, de biodiversiteit en de eerbiediging van de mensenrechten.

Binnen het Stargateproject zijn er ook projecten rond de toepassing van waterstof als brandstof voor voertuigen die aan de grond blijven. Het BAC zal samen met de NMBS in het kader van Stargate werken aan een strategie om de wisselwerking tussen luchtvaart en spoorverkeer te verbeteren. We moeten geloofwaardige en efficiënte alternatieven ontwikkelen voor de korte- en middellange afstandsvluchten.

13.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik pleit ervoor om Brussels Airport in deze commissie uit te nodigen om hier dieper op in te gaan.

Het incident is gesloten.

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

14.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het bedrijf Lineas, dat liefst 70 % van het goederenvervoer op zich neemt, boekte vorig jaar 57 miljoen euro verlies en torst een totale schuld van 270 miljoen euro. Lineas wil zowat de helft van zijn locomotieven en wagons verkopen en terughuren.

Werd de FPIM, die 10 % van de aandelen bezit, hierover geraadpleegd? Was de minister op de hoogte van de beslissing? Is er een kans dat Lineas failliet gaat? Dreigt door de verkoop een tekort aan rollend materieel voor het goederenvervoer op onze Belgische sporen? Staat dit de doelstelling van de minister om het vrachtvervoer per spoor te

fret ferroviaire?

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

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

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

14.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Nous craignons que le développement du transport de marchandises par rail ne soit compromis par la mauvaise situation financière de Lineas.

L'incident est clos.

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

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

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

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

verdubbelen niet in de weg?

14.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Wij hebben uitgebreid over het goederenvervoer gesproken op 7 december 2021. Voor de vragen over de FPIM verwijs ik naar de minister van Financiën. Ik heb geen commentaar op de financiële situatie of het operationele beheer van een privé-exploitant.

Er dreigt geen tekort aan locomotieven voor het goederenvervoer en mijn ambities komen niet in het gedrang. De gevolgen van de crisissen en conjunctuurschommelingen in de spoorweggector mogen geenszins worden onderschat.

Volgens de meest recente cijfers van de dienst Regulering van de spoorwegen is het vervoerde tonnage tussen 2012 en 2017 met 3,65 % toegenomen na een daling als gevolg van de financiële crisis in 2008. Het marktaandeel van ondernemingen die met Lineas concurreren, bedraagt 30 %, met een groei van 33 % over 5 jaar. Die evolutie is geen hindernis voor mijn doelstelling. De economische spelers zijn mijn bondgenoten om de modal shift naar het spoor te maken.

14.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Wij vrezen dat de uitbreiding van het goederenvervoer per spoor in het gedrang kan komen door de slechte financiële situatie van Lineas.

Het incident is gesloten.

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

15.01 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Op 15 november organiseerde de NMBS in Train World een hackathon genaamd 'The Red Planet Railway'. Tachtig studenten werden uitgenodigd om in kleinere groepen na te denken over een aantal belangrijke uitdagingen voor het treinvervoer in België.

Was dit een initiatief van de NMBS zelf? Welke diensten werden betrokken? Werd hiervoor samengewerkt met een externe partner? Zo ja, met wie? Hoe werden de deelnemers geselecteerd? Wie waren de sprekers? Wat waren de resultaten? Kan de minister voorbeelden geven? Hoe heeft men zo nieuw talent proberen aan te trekken? Voor welke profielen? Met welk resultaat?

15.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De

Le hackathon était une initiative de l'équipe Innovation de la SNCB, que je soutiens pleinement, à laquelle ont été associés des collaborateurs des départements marketing et ventes, transport et ressources humaines. Il a été collaboré avec Leap Forward, membre du groupe Cronos, pour le site internet, la stratégie de valorisation et une partie du contenu. Par cette initiative, la SNCB a voulu attirer principalement des étudiants de niveau baccalauréat en design, marketing, informatique et innovation. Les étudiants d'autres filières d'études pouvaient également s'inscrire. Le nombre maximum de participants était fixé à 95. Ils ont été appelés à s'inscrire par le biais des médias sociaux, des universités et des hautes écoles. Tant des collaborateurs internes de l'équipe Innovation que le coach de Leap Forward ont pris la parole.

hackathon was een initiatief van het innovatieteam van de NMBS – dat ik ten volle steun – waarbij medewerkers van marketing en sales, transport en hr waren betrokken. Er is samengewerkt met Leap Forward, deel van de Cronos Groep, voor de website, de branding en een deel van de inhoud. Met dit initiatief wou de NMBS vooral bachelorstudenten in design, marketing, IT en innovatie aantrekken. Studenten uit andere richtingen konden zich ook inschrijven. Bij 95 deelnemers was de maximumcapaciteit bereikt. Er is opgeroepen om in te schrijven via de sociale media en via de universiteiten en hogescholen. Zowel interne medewerkers van het innovatieteam als de coach van Leap Forward namen het woord.

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

15.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Het is goed dat de NMBS dergelijke innovatieve manieren gebruikt om nieuwe profielen aan te trekken. Hopelijk met resultaat.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

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

16.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Spoorvervoerder NS (Nederlandse Spoorwegen) is op 1 december 2021 gestart met een proefproject waarbij op het perron borden komen die de lengte en samenstelling van een aankomende trein tonen en de richting waarin hij zal vertrekken. Ook zullen reizigers kunnen zien hoeveel tijd ze nog hebben om in te stappen. In Duitsland bestaat een vergelijkbaar systeem, maar dan enkel bij ICE-treinen. In België wordt enkel de plaats van de eersteklasseerijtuigen omgeroepen en heel vaak klopt die info dan nog niet.

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

Heeft de minister al gesproken met de NMBS over een dergelijke verbetering van de reizigersinformatie? Zijn er plannen of initiatieven in die richting? Zou dergelijke extra informatie kunnen worden gegeven in de NMBS-app?

16.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La SNCB attache une grande importance à l'information des voyageurs. Les clients souhaitent obtenir des informations sur la composition des trains, et la réglementation européenne imposera certaines obligations. La SNCB investit dans des systèmes pour répondre à ces exigences et a déjà une bonne idée de la manière dont ces informations devraient être présentées. En temps normal,

16.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De NMBS hecht veel belang aan de informatieverstrekking aan de reizigers. Klanten willen info over de samenstelling van de treinen en de Europese regelgeving zal bepaalde verplichtingen opleggen. De NMBS investeert in systemen om daaraan te voldoen en heeft al een goed beeld van hoe die informatie er zou moeten uitzien. In een normale periode rijden er dagelijks

3 800 trains circulent quotidiennement. Aujourd'hui, il existe encore une marge d'erreur entre l'information diffusée relative à la composition des trains prévus et leur composition réelle. Une information précise relative à la composition des trains au départ est nécessaire. La SNCB vise un pourcentage correct de plus de 99 % au moment de l'entrée en gare et de plus de 95 % pour les prévisions de plus de 6 heures avant l'entrée en gare. La SNCB planche sur des solutions pour améliorer la fiabilité des informations enregistrées dans les systèmes informatiques.

À partir de la mi-2022, les conducteurs et les accompagnateurs de train devraient avoir la possibilité de mettre à jour manuellement la composition des trains plus facilement au début de leur service, grâce à une nouvelle version des applications mobiles. La SNCB planche également sur deux projets qui devraient fournir d'ici 2024-2025 des informations précises et détaillées sur la composition des trains, indépendamment de toute intervention manuelle; d'une part, avec l'introduction d'un nouvel outil de planification du matériel, qui permettra au système informatique de s'adapter en temps réel aux changements de matériel en cas d'incidents opérationnels; d'autre part, avec un système GPS dans chaque véhicule, qui confirmera automatiquement la composition exacte du convoi et l'ordre des voitures. Cela donnerait également un coup de pouce supplémentaire à mon ambition de renforcer la combinaison vélo-train.

L'incident est clos.

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

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

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

3.800 treinen en vandaag is er nog een foutenmarge tussen het beeld van de samenstelling van de geplande treinen en de daadwerkelijke samenstelling. Een precies beeld van de samenstelling van de treinen bij vertrek is noodzakelijk, de NMBS mikt op een correct percentage van meer dan 99 % op het moment van aankomst in een station en van meer dan 95 % op de voorspellingen meer dan 6 uur voor de aankomst in een station. De NMBS werkt aan oplossingen om de betrouwbaarheid te verbeteren van de geregistreerde informatie in de IT-systemen.

Vanaf medio 2022 moeten treinbestuurders en -begeleiders bij het begin van hun werk de treinsamenstelling makkelijker handmatig kunnen bijwerken na een nieuwe release van mobiele toepassingen. De NMBS werkt ook aan twee projecten die tegen 2024-2025 nauwkeurige en gedetailleerde informatie over de treinsamenstelling moeten opleveren, onafhankelijk van enige manuele interventie; enerzijds met de invoering van een nieuw instrument voor de planning van het materieel waardoor het computersysteem zich in real time kan aanpassen aan wijzigingen van het materieel bij operationele incidenten; anderzijds met een gps-systeem in elk voertuig dat automatisch de precieze samenstelling van het konvooi en de volgorde van de rijtuigen zal bevestigen. Dat zou bovendien een extra impuls geven aan mijn ambitie om de combinatie fiets-trein te versterken.

Het incident is gesloten.

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

17.01 Jef Van den Bergh (CD&V): In de VS wil men tegen 2026 alcoholsloten in voertuigen verplichten. Tegen de zomer van 2022 moeten in de EU nieuwe voertuigen uitgerust zijn met een gestandaardiseerde connectie voor alcoholsloten. Volgens schattingen is een vierde van de verkeersdoden in Europa te wijten aan het rijden onder invloed van alcohol.

Hoe staat de minister tegenover de invoering van een verplicht alcoholslot voor alle bestuurders? Hoe kan hij beroepschauffeurs aanmoedigen om preventief een alcoholslot te installeren? Welk standpunt zal de minister op Europees niveau innemen?

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

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

L'incident est clos.

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

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

18.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Nous devons nous atteler à la lutte contre la conduite sous l'influence de drogues car cette problématique semble effectivement augmenter de manière exponentielle. À cet égard, la Belgique se situe en dessous de la moyenne européenne. La ministre de l'Intérieur et moi-même souhaitons procéder à des contrôles plus efficaces et plus ciblés. Le plan fédéral pour la sécurité routière prévoit également d'augmenter la probabilité d'être pris. Par ailleurs, j'ai l'intention d'introduire un

17.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Al tien jaar hebben rechters in ons land de mogelijkheid om alcoholsloten op te leggen. De meeste lidstaten zijn geen voorstander van een verplicht alcoholslot in nieuwe voertuigen. De consensus werd dus een gestandaardiseerde connectie voor alcoholsloten zodat die eenvoudig achteraf kunnen worden geïnstalleerd. Ik blijf voorstander van een alcoholslot voor stevige drinkers. Ik hoop dat meer en meer bedrijfswagens en het openbaar vervoer zullen worden uitgerust met alcoholsloten.

17.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Er wordt enorm geïnvesteerd in controle en handhaving. Als men die investeringen en het leed dat wordt veroorzaakt door het rijden onder invloed van alcohol bekijkt, dan lijkt een algemene verplichting van een alcoholslot in wagens zinvol. Dit voorstel moet overwogen worden. Momenteel is het nog een strafmaatregel, terwijl het een veiligheidsmaatregel moet worden. In Frankrijk werden bijvoorbeeld ook reïsbussen met alcoholsloten uitgerust.

Het incident is gesloten.

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

18.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): *Het probleem van rijden onder invloed van drugs wordt steeds groter. Sinds 2011 worden jaar na jaar meer bestuurders betrapt. In 2012 testten 2.602 chauffeurs positief op drugs, in 2020 waren dat er 10.912. Voor de eerste zes maanden van 2021 gaat het al om 7.470 bestuurders. Hoe wil de minister dat aanpakken?*

18.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): We moeten de strijd tegen rijden onder invloed van drugs opvoeren, want die problematiek lijkt inderdaad te exploderen. België bengelt op dat vlak onder het Europese gemiddelde. Samen met de minister van Binnenlandse Zaken wil ik meer doeltreffende en gerichte controles invoeren. Het federaal plan voor verkeersveiligheid legt ook een grotere pakkans vast. Voorts wil ik bij verkeersongevallen een standaarddrugscontrole invoeren, waarna eventueel een speekseltest en

contrôle systématique axé sur les drogues lors de tout accident de la route. Ce contrôle pourra être suivi d'un test salivaire et d'une analyse de salive en laboratoire. Ce phénomène n'est d'ailleurs pas typiquement belge mais au niveau européen l'approche diffère selon les États membres. Mon objectif est donc d'arriver à une approche uniforme.

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

L'incident est clos.

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

19.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): En France, depuis le 1^{er} novembre, il est possible d'interdire à l'exploitant d'un service électronique d'aide à la conduite ou de navigation par géolocalisation de diffuser des informations permettant de se soustraire à un contrôle de police sur l'alcoolémie, les stupéfiants ou les personnes suspectées de terrorisme ou d'enlèvement. L'accord de gouvernement prévoit de renforcer les contrôles routiers et de mener une étude sur l'utilisation des détecteurs de radar, pour laquelle Vias a été mandaté.

Où en est l'étude? Quels sont les avantages de l'interdiction? Avez-vous des contacts avec les pays voisins? Vu la taille de notre pays, le dispositif peut être concerté avec les Pays-Bas, dans le cadre de contrôles policiers.

19.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): La sécurité routière est une priorité. Avec mes collègues fédéraux et régionaux, nous avons mis sur pied des plans de sécurité routière, avec l'objectif zéro mort *All For Zero*. Pour atteindre cet objectif ambitieux à l'horizon 2050, des mesures se concrétisent petit à petit.

La possibilité d'indiquer la présence de la police pour des contrôles d'alcoolémie, de stupéfiants ou lors de barrages routiers via des applications n'est

un speekselanalyse kunnen volgen. Dit is trouwens geen Belgisch fenomeen, maar de aanpak van de Europese lidstaten is verschillend. Ik streef dan ook een uniforme aanpak na.

Rijden onder invloed leidt vandaag steeds tot een dagvaarding voor de rechtbank. Voor buitenlandse bestuurders die positief testen op druggebruik achter het stuur zal er een consignatiesom komen. Die mogelijkheid wordt ook onderzocht voor andere gevallen waarin onmiddellijke inning op dit ogenblik uitgesloten is. We willen de sociale norm versterken en het gevoel van straffeloosheid tegengaan.

Het incident is gesloten.

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

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

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

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

De mogelijkheid om via apps de aanwezigheid van de politie voor alcohol- en drugcontroles of tijdens wegafzettingen te signaleren is niet verenigbaar met

pas compatible avec la volonté du gouvernement d'augmenter les risques de contrôle pour les conducteurs. La loi relative à la police de la circulation routière interdit déjà d'utiliser tout système qui empêche la constatation d'infractions routières ou détecte des caméras.

Communiquer l'emplacement des contrôles via les réseaux sociaux ou autres ne relève pas de cette disposition. Ce point fait l'objet de l'étude commandée à Vias.

L'étude de Vias réalise un *benchmark* international, sur la possession et l'utilisation des avertisseurs de contrôles de vitesse ainsi qu'une revue de la littérature. Une enquête sera également menée auprès de 2 000 conducteurs belges sur les systèmes de navigation, y compris ceux qui avertissent des contrôles de vitesse. Nous obtiendrons une image plus détaillée du comportement des conducteurs à proximité des radars.

Les résultats de cette étude sont attendus pour fin 2022. Je me concerterai ensuite avec les pays voisins dans le cadre d'éventuelles opérations transfrontalières.

19.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Les dispositions déployées en France éclaireront les travaux de Vias. Grâce à ces applications, on peut éviter des contrôles, ce qui n'est pas le but lorsqu'on est par exemple sous l'influence de l'alcool. Le sens de la mesure est de savoir comment combattre ce phénomène.

L'incident est clos.

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

20.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Récemment à Bassenge, un véhicule a été signalé à 306 km/h. Or, nos radars ne peuvent détecter les excès de vitesse que jusqu'à 300 km/h. Il n'y a donc pas eu d'infraction, ce qui met en cause les possibilités des radars.

Quels éléments légaux et techniques pouvez-vous apporter pour sanctionner ce type de comportement?

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

het streven van de regering om de pakkans te verhogen door het risico op een verkeerscontrole voor de bestuurders te vergroten. Overeenkomstig de wet betreffende de politie over het wegverkeer is het al verboden om gebruik te maken van systemen die het vaststellen van verkeersovertredingen verhinderen of camera's detecteren.

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

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

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

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

Het incident is gesloten.

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

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

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

20.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Ik

condamne ces attitudes irresponsables qui mettent en danger la vie d'autrui. Se pose aussi la question de la pertinence de voitures toujours plus rapides et dangereuses, alors que la vitesse est limitée à 120 km/h.

Concernant les sanctions, il faut s'en référer à l'arrêté royal du 12 octobre 2010 relatif à l'approbation et à la vérification des instruments de surveillance. Dans l'annexe 2, il est précisé qu'au-delà de 300 km/h, l'appareil doit mentionner par un code que la vitesse constatée est supérieure aux capacités de mesure.

La législation n'exclut pas qu'une voiture soit flashée à une vitesse supérieure à 300 km/h. Un PV peut indiquer une vitesse supérieure à la plage de vitesse maximale homologuée de l'appareil, permettant à un juge de prononcer une condamnation. Le problème est que le radar ne prendra pas de photo à ces vitesses, ce qui peut s'arranger avec une modification du logiciel.

20.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Vous avez questionné l'opportunité de construire et faire rouler des véhicules pouvant dépasser de beaucoup les limites de vitesse légales. N'hésitez pas à en parler avec vos homologues européens ou la Commission.

L'incident est clos.

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

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

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

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

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

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

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

Het incident is gesloten.

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

21.01 Jef Van den Bergh (CD&V): De problemen bij het DGLV slepen al een hele tijd aan. Na een negatieve audit door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), mag het DGLV al meer dan een half jaar geen examens van piloten meer afnemen. Binnen de categorie drones duurt het tot negen maanden om een Specific Operations Risk Assessment (SORA) te krijgen. Er zijn ook klachten over de slechte bereikbaarheid van het DGLV.

Hoe wil de minister de problemen op korte termijn aanpakken? Is het een optie om onafhankelijke keuringsbedrijven of *qualified entities* een beperkt aantal taken te laten overnemen, zoals in verschillende andere Europese landen?

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

En ce qui concerne les demandes SORA, le retard n'est pas réellement imputable à la DGTA mais aux demandeurs eux-mêmes. Moins de 15 % des demandes sont correctement complétées et répondent aux normes européennes. La DGTA consacre pas mal de temps à informer les exploitants potentiels. Ces actions seront encore intensifiées.

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

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

L'incident est clos.

22 Questions jointes de

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

22.01 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): La SNCB vient de fermer de nombreux guichets de gares. En province de Luxembourg, il n'en reste qu'à Arlon,

21.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De moeilijke situatie die ik heb geërfd is nog erger geworden na de EASA-audit. Zoals in mijn beleidsnota staat, wil ik het DGLV reorganiseren. Er loopt ondertussen een aanwervingsprocedure voor 25 extra vte's.

Bij de SORA-aanvragen ligt de vertraging niet zozeer bij het DGLV, maar bij de aanvragers zelf. Minder dan 15 % van de aanvragen is correct ingevuld en voldoet aan de Europese normen. Het DGLV besteedt veel tijd aan de voorlichting van potentiële exploitanten. Die acties zullen nog worden geïntensifieerd.

Het DGLV noch het EASA is op de hoogte van lidstaten die activiteiten uitbesteden aan onafhankelijke keuringsbedrijven. Zoiets zou natuurlijk de gebruikelijke procedure voor overheidsaanbestedingen moeten volgen en is dus niet realiseerbaar op korte termijn. Het DGLV zal aanvragers van verplichte vergunningen sneller inlichten als het ingediende dossier niet aan de kwaliteitsvereisten voldoet. De extra aanwervingen zullen de deskundigheid en de dienstverlening van het DGLV versterken.

21.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Het lijkt me een goed idee dat het DGLV eens rond de tafel gaat zitten met de belangenorganisatie van droneoperatoren. Een goed gesprek kan veel oplossen.

Het incident is gesloten.

22 Samengevoegde vragen van

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

22.01 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): De NMBS heeft onlangs tal van stationsloketten gesloten. In de provincie Luxemburg zijn er alleen nog in Aarlen,

Libramont et Marloie, et pas toujours à temps plein!

Le guichet de Marloie ayant pris feu, le guichetier reste près de l'automate où son assistance est la bienvenue!

Déplorant l'usage difficile des automates pour les personnes ayant des difficultés à lire ou utiliser les outils digitaux, les centres d'insertion socioprofessionnelle m'ont signalé des précarisés prenant un ticket de train bien plus cher que ce à quoi ils ont droit. Les automates ne conviennent donc qu'à une partie de la population.

Dans chaque gare dont le guichet a été fermé, un bouton d'appel en visioconférence permettrait de joindre un guichetier à distance pour conseiller et assister le voyageur.

Y a-t-il un automate dans toutes les gares du Luxembourg belge? La fermeture des guichets crée-t-elle une fracture numérique au sein des usagers du train? Prépare-t-on des mesures d'accompagnement? Étudie-t-on une amélioration des automates? Le bouton d'assistance évoqué serait-il envisageable?

22.02 Éric Thiébaud (PS): Pour pallier la fermeture du guichet de la gare de Saint-Ghislain, la SNCB propose aux voyageurs depuis le 1^{er} décembre 2021 de se rendre au guichet de la poste pour rentrer le formulaire de demande d'abonnement ou de carte de réduction. Ce partenariat vise à aider les 2 300 navetteurs quotidiens. Le bourgmestre pense cependant qu'il ne compense pas la perte de services conséquente à la fermeture du guichet et qu'il exclut notamment les plus âgés qui peinent avec les services numériques.

Pourquoi n'est-il proposé qu'un service lié aux cartes de réduction et aux abonnements? Quelles sont les mesures d'accompagnement pour faciliter la transition des communes où sont supprimés les guichets? Quel est le résultat de la concertation entre la SNCB et les autorités communales de Saint-Ghislain pour garantir l'accessibilité, la sécurité et l'accueil des voyageurs et préserver le rôle social rempli jadis par le guichet?

22.03 Sophie Rohonyi (DéFI): *A partir du 1^{er} décembre, les usagers de la SNCB pourront recevoir de l'aide aux bureaux de poste de Saint-Ghislain et de Liedekerke pour compléter une demande d'abonnement ou obtenir une carte de réduction. Si la collaboration de deux entreprises*

Libramont en Marloie, en dan nog niet voltijds!

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

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

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

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

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

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

22.03 Sophie Rohonyi (DéFI): *Vanaf 1 december zullen treinreizigers in het postkantoor van Saint-Ghislain en van Liedekerke hulp kunnen krijgen bij het invullen van een aanvraagformulier voor een abonnement of bij het aanvragen van een kortingskaart. Hoewel de samenwerking tussen*

publiques dans ce projet pilote est à saluer, il faudrait surtout éviter que les gares en déshérence ne deviennent des chancres. Cette expérience est un écran de fumée masquant les carences du service public ferroviaire. Il faudrait refaire des gares des lieux de vie. J'ai toujours déploré l'absurdité de la fermeture des 44 guichets de gares.

Quelles sont les justifications de ce projet pilote? Pourquoi le choix de ces deux gares? Si l'évaluation prévue en 2022 est positive, vers quelle extension s'oriente-t-on? Où en est la fermeture des 44 guichets? Des projets de réaffectation des gares sont-ils en cours?

22.04 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): *Depuis le 1^{er} décembre, 2 projets pilotes visant à redynamiser les gares touchées par la fermeture des guichets ont été mis en place à Saint-Ghislain et Liedekerke, où bpost vend désormais certains titres de transport.*

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

22.05 **Georges Gilkinet**, ministre (en français): *L'accès facilité aux gares et la fracture numérique sont parmi mes préoccupations. Après l'annonce de la fermeture de guichets, j'ai tout fait pour amortir le choc et sauvegarder le rôle social des gares.*

J'ai obtenu des mesures d'accompagnement de ces fermetures, comme le maintien de l'assistance aux personnes à mobilité réduite, celui de salles d'attente chauffées et l'extension de leurs heures d'ouverture ou encore l'entretien des espaces accessibles trois à cinq fois par semaine. Enfin, des stewards ont expliqué aux voyageurs le fonctionnement des automates de vente.

J'ai demandé à la SNCB de prendre contact avec toutes les communes concernées pour veiller à la reconversion des guichets fermés et faire des gares vivantes. La SNCB fournit un rapport régulier de ces contacts et des activités développées à Jette, Leuze ou Gouvry.

Deux overheidsbedrijven in het kader van dat project een goede zaak is, moet men vooral voorkomen dat de verlaten stations in verval raken. Dit proefproject is een rookgordijn om de tekortkomingen van de publieke spoordienst te maskeren. Men zou van stations weer bruisende plaatsen moeten maken. Ik heb de absurde beslissing om de loketten in 44 stations te sluiten altijd betreurd.

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

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

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

22.05 **Minister Georges Gilkinet** (Frans): *De toegankelijkheid van de stations en het wegwerken van de digitale kloof gaan me ter harte. Toen de sluiting van de loketten aangekondigd werd, heb ik alles in het werk gesteld om de shock op te vangen en de maatschappelijke rol van de stations te vrijwaren.*

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

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

En concertation avec Mme De Sutter, j'ai demandé à la SNCB de contacter bpost pour collaborer avec elle.

À Saint-Ghislain et Liedekerke, les voyageurs de la SNCB peuvent être aidés pour des opérations complexes au bureau de poste. bpost enverra des demandes à la SNCB qui contactera le voyageur pour le suivi. Ce projet pilote concerne quatre cartes de réduction visant un public pour lequel il est difficile de se déplacer vers une autre gare, les personnes âgées et défavorisées notamment. Il faudra l'évaluer et, je l'espère, le généraliser.

La SNCB et la ville de Saint-Ghislain se concertent sur l'occupation des locaux disponibles dans la gare dans laquelle on a récemment renouvelé la concession du buffet.

Pour moi, il est essentiel que les automates soient accessibles, simples à utiliser et garantissent automatiquement le tarif le moins cher. La SNCB s'y efforce. Un message informe le client en cas de billet moins cher pour le même trajet.

Des automates de vente sont disponibles dans toutes les gares du Luxembourg, conformément au contrat de gestion de la SNCB.

Par un simple appel, les voyageurs en difficulté peuvent obtenir une assistance d'un opérateur qui prend le contrôle à distance et les assiste dans leurs opérations. C'est une faculté trop peu connue.

Une nouvelle génération d'automates offrant une interface plus intuitive est à l'étude, avec une possibilité de contact vidéo avec un opérateur. Leur implémentation est prévue en 2023. Par ailleurs, le contrat de gestion actuel de la SNCB prévoit trop peu de dispositions pour accueillir les voyageurs en gare. Un de mes objectifs est de conclure un nouveau contrat de services avec la SNCB, qui sera particulièrement attentif à la fracture numérique.

22.06 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Je me réjouis que vous me confirmiez la priorité de la lutte contre la fracture numérique. Vous n'en êtes évidemment pas responsable, ni des décisions antérieures de la SNCB. Vous avez brièvement évoqué l'assistance aux personnes à mobilité réduite. Il y a encore beaucoup à faire.

Vous m'apprenez qu'il existe déjà des conseillers

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

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

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

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

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

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

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

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

U zegt ons dat er al personeelsleden zijn die

pour aider à l'utilisation des automates. Vous dites que ce système est méconnu et ç'en est bien la preuve. Il faut donc renforcer sa publicité et son effectivité.

22.07 **Éric Thiébaud** (PS): Je rapporterai votre réponse aux autorités communales de Saint-Ghislain. Si associer les services de bpost à ceux de la SNCB est une bonne idée, il semble plus adéquat d'établir un bureau de poste dans une gare. Il n'est pas rationnel de déplacer les navetteurs vers un bureau de poste. Pour le développement futur des petites et moyennes gares, une concertation avec les autorités locales permet de proposer des projets d'occupation des locaux. Un bâtiment ferroviaire à l'abandon se dégrade et donne une mauvaise image du rail.

22.08 **Sophie Rohonyi** (DéFI): Vous évoquez les mesures d'accompagnement annoncées lors de la fermeture des 44 guichets. Si certaines sont positives, il y a un contraste entre vos objectifs de lutter contre la fracture numérique et d'assister les personnes à mobilité réduite, et la réalité de ce projet pilote à Saint-Ghislain. Vous affirmez qu'il est réservé aux publics ayant des difficultés pour se déplacer, mais le bureau de poste est à plus de 400 mètres de la gare!

J'en attendais plus de ce projet pilote. Quelle serait sa durée? Quand serait-il évalué? Pourrait-il être généralisé aux gares proches d'un bureau de poste?

Votre réponse n'apaise pas mes craintes de voir cette gare de Saint-Ghislain se vider alors qu'elle vient d'être rénovée. Je vous invite à poursuivre votre concertation avec les communes.

22.09 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Il reste 91 gares avec guichets. On voit cette diminution depuis une dizaine d'années. Les contrats de gestion doivent permettre une inflexion concernant l'accueil dans les gares.

Il y a 680 bureaux de poste sur le territoire. C'est dans le contrat de gestion de bpost, qui cherche à diversifier ses activités.

On peut faire évoluer ces bureaux bpost pour venir en aide aux citoyens en situation de vulnérabilité numérique. Ces enjeux croisés peuvent se rejoindre. Le projet pilote pourrait proposer d'autres services, partout en Belgique.

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

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

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

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

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

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

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

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

België.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55023226C van mevrouw Jadin wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

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

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

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

23.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De lijn Eeklo-Ronse is de drukste diesellijn en de meest vervuilende spoorlijn van het land. Als we ons klimaatbeleid ernstig nemen, dan moet ze zo snel mogelijk worden geëlektrificeerd. De huidige MW41-stellen op de lijn stoten ook te veel uit volgens de huidige Europese normen. Zij mogen nog wel blijven rijden van Europa, maar moeten met spoed worden vervangen.

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

Hou oud zijn deze MW41-dieseltreinen? Hoeveel van die locomotieven heeft de NMBS nog in dienst? Zal zij bij een ernstige panne of een ongeluk nieuwe dieseltreinen bestellen of overkopen of zal ze meteen overgaan tot elektrificatie? Zijn er concrete plannen en budgetten om de lijn te elektrificeren?

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

Bij recente werken in de tunnel van Louise-Marie werd geen rekening gehouden met een toekomstige elektrificatie. Waarom is dat niet gebeurd? Bestaat er een scenario waarin het traject zou worden geëlektrificeerd van Eeklo tot Oudenaarde, maar niet tussen Oudenaarde en Ronse? Zijn er plannen voor een dubbelspoor tussen Ronse en Oudenaarde?

23.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Il reste du travail à effectuer en matière d'électrification, mais la Belgique est en tête et a déjà électrifié 90 % de son réseau. La SNCB possède 94 automotrices doubles de ce type construites par Alstom entre 2000 et 2002. Ce sont les seules automotrices diesel encore en service. Pour l'instant, elles sont notamment utilisées à Charleroi et sur la ligne Eeklo-Renaix.

23.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Er is nog werk op het vlak van elektrificatie, maar het Belgische netwerk is koploper en reeds voor 90 % geëlektrificeerd. De NMBS heeft 94 dubbele motorwagens van dit type die tussen 2000 en 2002 door Alstom werden gebouwd. Ze zijn de enige dieselmotorstellen die nog in dienst zijn. Ze worden momenteel onder meer gebruikt in Charleroi en op de lijn Eeklo-Ronse.

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

Van 2015 tot nu hebben 42 motorwagens een algemene revisie ondergaan. Zowel de NMBS als Infrabel bekijkt de verschillende opties om het resterende aandeel dieseltractie zo snel mogelijk terug te dringen.

Des travaux de maintenance nécessaires ont été

Afgelopen zomer werden noodzakelijke

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

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

L'incident est clos.

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

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

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

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

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

Toute obligation de service public doit être conforme à la législation européenne. La pertinence des règles existantes sera examinée au niveau

entretien des infrastructures. Het lengteprofiel van de lijn is zodanig dat elektrificatie mogelijk is, maar die is nog niet op korte termijn gepland. Dit is echter maar voor één spoor. De tunnel is namelijk niet breed genoeg om een dubbel spoor aan te leggen dat aan de huidige normen voldoet.

23.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Groen heeft actiegevoerd om die elektrificatie door te voeren. Het is jammer dat er niet in budget wordt voorzien voor een snellere elektrificatie, want elektrificatie kadert in de klimaatdoelstellingen.

Het incident is gesloten.

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

24.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De Europese Commissie heeft een actieplan voorgesteld om het internationale treinverkeer een boost te geven.

Hoe onthaalt de minister dat plan? Zal België bij de onderhandelingen volop de kaart trekken van de belangen van de reizigers? Welke projecten komen in aanmerking voor investeringen van de Europese Investeringsbank? Wat zou de impact van een herschikking van de TEN-T-richtlijn betekenen voor projecten in ons land? Hoe staat de minister tegenover het instellen van een openbaredienstverplichting voor internationaal treinverkeer?

24.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het Europees actieplan sluit aan bij de ambitie van deze regering. Het plan voorziet in concrete stappen in de eerstvolgende twee jaar. De belangen van de reizigers komen uitgebreid aan bod. Het succes van de modal shift hangt immers van hen af. De dienstregelingen worden verbeterd en de aankoop van een digitaal internationaal ticket wordt vereenvoudigd. Flexibiliteit en transparantie in het aanbod moeten voor mij centraal staan.

Een project dat in aanmerking kan komen voor financiering van de Europese Investeringsbank, is de aankoop van nieuwe M7-rijtuigen door de NMBS. Wij zijn nog maar net gestart met de beoordeling van de TEN-T-verordening. Het is te vroeg om er al iets over te zeggen.

Een eventuele openbaredienstverplichting moet in overeenstemming zijn met de Europese wetgeving. Er zal op Europees niveau worden nagedacht over

européen. Pour moi, le résultat est important: une meilleure offre de trains de nuit internationaux en Europe. 2 millions d'euros ont été prévus dans le budget en vue de soutenir les liaisons ferroviaires internationales.

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

L'incident est clos.

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

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

25.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les trois escalators desservant les quais 1, 2-3 et 4-5 ont été installés fin 2021. Lors du nouveau contrôle, des rampes temporaires ont été approuvées, mais la société Schindler doit encore régler un petit problème, ce qui aura lieu dans les prochains jours, après quoi les escalators pourront être mis en service.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55023524C de M. Rigot est reportée.

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

26.01 Éric Thiébaud (PS): Je me réjouis de la déclaration d'intention de réouverture de la ligne ferroviaire Mons-Valenciennes signée par le ministre français des Transports et vous-même. La balle est désormais dans le camp français. Le sous-préfet de Valenciennes a repris le dossier en main, avec la volonté affichée de trouver un budget.

de la pertinence van de bestaande regels. Voor mij telt het resultaat, een beter aanbod van internationale nachttreinen in Europa. In de begroting is 2 miljoen euro uitgetrokken voor de steun aan internationale verbindingen.

24.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De trein moet de meest logische keuze worden voor reizen binnen Europa. Ik ben blij dat de minister inziet dat het bundelen van krachten de beste manier is om resultaten te boeken. Brussel kan dé Europese hub voor internationaal treinverkeer worden. Treinmaatschappijen moeten meer reizigersgericht denken en drempels voor het boeken van tickets afbouwen.

Het incident is gesloten.

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

25.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Sinds juli 2021 zijn alle drie de roltrappen in het station van Oudenaarde buiten gebruik gesteld omdat ze moesten worden vervangen. Eind november moesten ze terug in werking zijn, maar dat is nog steeds niet het geval. Wanneer werken ze weer en vanwaar die vertraging?

25.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De drie roltrappen voor perrons 1, 2-3 en 4-5 werden eind 2021 geïnstalleerd. Bij de herkeuring zijn tijdelijke leuningen goedgekeurd, maar de firma Schindler moet nog een klein probleem oplossen. Dat zal eerstdaags gebeuren, waarna de roltrappen in dienst kunnen worden gesteld.

Het incident is gesloten.

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

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

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

En quoi consiste concrètement la déclaration d'intention signée avec le ministre français délégué aux Transports? Quels sont les engagements concrets et les suites pour la Belgique et la France?

Outre les études évaluant le potentiel économique et la faisabilité technique de la réouverture de la ligne, d'autres éléments viennent-ils assurer la réalisation du projet?

26.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): En mai dernier, mon homologue français et moi avons relancé un dialogue au point mort. Il faut doubler d'ici 2030 le volume du fret ferroviaire. Ceci s'inscrit dans notre politique climatique ambitieuse. Le 9 décembre 2021, la France et la Belgique ont donc signé une déclaration d'intention pour rouvrir la ligne de fret Mons-Valenciennes.

Infrabel et SNCF Réseau étudieront la faisabilité technique de la réouverture. Il manque 750 mètres de rail du côté belge et 2 km côté français. Ils identifieront les travaux à effectuer, établiront le budget et fixeront le planning. Les études de capacité d'absorption du trafic doivent être menées aussi. Une instance de pilotage assurera le suivi du projet. Tout ceci débutera très prochainement.

Côté belge, des moyens sont prévus et doivent être actualisés. Côté français, les forces vives tentent de dégager les moyens.

Sur la réouverture de cette ligne comme sur d'autres dossiers, vous pouvez compter sur ma détermination.

26.03 **Éric Thiébaud** (PS): Je salue votre volontarisme pour ce dossier qui me tient à cœur. La réouverture de cette ligne tarde. Ce n'est pas vous que je dois convaincre de l'utilité du fret ferroviaire. De nombreuses études ont déjà été réalisées et Infrabel est prêt. Je crois que c'est la France qui est réticente et qui manque de moyens. Je compte sur vous pour maintenir la pression jusqu'à la concrétisation du projet.

L'incident est clos.

27 **Question de Eric Thiébaud à Georges Gilkinet**

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

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

26.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): In mei jongstleden hebben mijn Franse ambtgenoot en ikzelf een dialoog hervat die volledig in het slop was geraakt. Het is de bedoeling om het volume van het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen. Dat kadert in ons ambitieus klimaatbeleid. Op 9 december 2021 hebben Frankrijk en België een intentieverklaring ondertekend voor de heropening van de goederenvervoerlijn Bergen-Valenciennes.

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

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

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

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

Het incident is gesloten.

27 **Vraag van Eric Thiébaud aan Georges Gilkinet**

(VPM Mobilité) sur "L'avenir de la gare de Quiévrain" (55023528C)

27.01 **Éric Thiébaud** (PS): *Les autorités communales de Quiévrain attendent la réaffectation de leur gare, fermée de longue date. Le bâtiment, dans un triste état, est régulièrement vandalisé et criblé de tags. En 2020, votre prédécesseur indiquait que la SNCB procéderait à une mise en vente du site en deux lots: l'un pour les bâtiments et l'autre pour les terrains adjacents susceptibles d'accueillir des logements.*

Où en est la procédure? Un acquéreur s'est-il manifesté? Avec quel projet? Si non, des contacts ont-ils permis d'étudier un projet de réaffectation?

27.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en français): La préparation du dossier de vente de la gare de Quiévrain est dans sa phase finale. La mise en vente se fera dans le respect des principes de transparence et d'égalité. La SNCB devrait publier l'appel d'offres pour la valorisation de la gare cette année.

27.03 **Éric Thiébaud** (PS): Vos prédécesseurs m'avaient tenu le même discours. Cela fait 30 ans que cette gare est à l'abandon. Le bâtiment se dégrade. Il n'est pas acceptable que cela dure des décennies.

L'incident est clos.

28 Question de Eric Thiébaud à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement du chantier de la gare de Mons" (55023527C)

28.01 **Éric Thiébaud** (PS): *Le chantier de construction de la nouvelle gare de Mons avance enfin: les progrès sont visibles. Les attentes sont grandes et des aménagements sont prévus aux alentours, leur financement étant tributaire de fonds européens. Il est impératif de respecter les délais prévus pour la fin des travaux, soit 2023.*

Quelles sont les prochaines étapes du chantier de la gare de Mons? Les délais seront-ils respectés?

28.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en français): La structure métallique de la gare est montée. Les finitions se poursuivront au premier trimestre 2022. La fermeture de l'enveloppe s'achève. Les auvents aux extrémités nord et sud de la gare seront finis en

(VEM Mobiliteit) over "De toekomst van het station Quiévrain" (55023528C)

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

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

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

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

Het incident is gesloten.

28 Vraag van Eric Thiébaud aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken met betrekking tot de werken aan het station Bergen" (55023527C)

28.01 **Éric Thiébaud** (PS): *De werken voor de bouw van het nieuwe treinstation in Bergen gaan eindelijk de goede kant op: er is vooruitgang zichtbaar. De verwachtingen zijn hooggespannen en ook de stationsomgeving zal aangepakt worden; voor de financiering daarvan is men aangewezen op Europese middelen. Het is absoluut noodzakelijk dat de termijn voor het voltooien van de werken – 2023 – in acht genomen wordt.*

Wat zijn de volgende fases van de werken voor de bouw van het treinstation in Bergen? Zal de termijn nageleefd worden?

28.02 Minister **Georges Gilkinet** (Frans): De metalen structuur van het station staat er. De afwerking wordt voortgezet in het eerste kwartaal van 2022. De afdichting van de mantel is bijna klaar. De overkappingen aan de noord- en de

juin 2022. L'aménagement intérieur devrait s'achever en juin 2023.

zuidkant van het station zullen in juni 2022 klaar zijn. De binneninrichting zou in juni 2023 afgewerkt moeten zijn.

Le gros œuvre et le montage des charpentes des quais sont terminés. Leur couverture, le pavage et les équipements ont débuté en décembre 2021, nécessitant la mise hors service de voies de longue durée. On achève les travaux d'un quai avant l'aménagement du suivant. Ces travaux s'étaleront en 2022.

De ruwbouw en de opbouw van de draagconstructie van de perrons zijn voltooid. Met de bekleding, de bestrating en de uitrusting werd in december 2021 een begin gemaakt, en daarvoor moeten de sporen geruime tijd buiten gebruik gesteld worden. Een perron wordt volledig afgewerkt voordat er aan de afwerking van het volgende perron begonnen wordt. Die werken worden gespreid over 2022.

Le montage des ascenseurs et escalators a débuté en septembre 2021 et se poursuivra lors du parachèvement des quais. Les escaliers mécaniques seront posés à partir de mars 2022.

De plaatsing van de liften en roltrappen is in september 2021 van start gegaan en wordt voortgezet tijdens de afwerking van de perrons. De roltrappen zullen vanaf maart 2022 geplaatst worden.

Le gros œuvre des parkings est terminé. On pose les équipements techniques. Les parachèvements ont débuté en septembre 2021. On achève la voirie d'accès au parking Nord pour le mettre en service vers avril 2022. Le parking Sud ne le sera qu'à la fin 2023, car il nécessite le démontage des installations d'accueil actuelles.

De ruwbouw van de parkings is klaar. De technische voorzieningen worden momenteel geïnstalleerd. De afwerking is van start gegaan in september 2021. De toegangsweg naar de parking aan de noordkant wordt afgewerkt en de parking zal tegen april 2022 in gebruik genomen worden. De parking aan de zuidkant zal pas eind 2023 in gebruik genomen worden, omdat de huidige onthaalvoorzieningen gedemonteerd moeten worden.

La première tranche du marché pour aménager la place des Congrès a été attribuée en juin 2021.

De eerste schijf van de opdracht voor de inrichting van het place des Congrès werd in juni 2021 gegend.

Les travaux se poursuivront jusqu'en août 2022. Le Collège communal a approuvé le 29 décembre 2021 la deuxième tranche du marché pour aménager la place Léopold. Les travaux dureront de mars 2022 à juin 2023. La SNCB me confirme que l'objectif reste la mise en service de la nouvelle gare au second semestre 2023.

De werken zullen duren tot in augustus 2022. Het gemeentebestuur heeft de tweede schijf van het contract voor de herinrichting van de place Léopold op 29 december 2021 goedgekeurd. De werken zullen duren van maart 2022 tot juni 2023. De NMBS bevestigt me dat het de bedoeling blijft om het nieuwe station in de tweede helft van 2023 in gebruik te nemen.

Nous allons terminer les travaux de la gare de Mons, mais l'ère du gaspillage d'argent public dans des gares pharaoniques est finie. La gare du futur doit être fonctionnelle, multimodale et accessible à tous.

We zullen de werken in het station Bergen voltooiën, maar het tijdperk van de verspilling van overheidsgeld aan megalomane stations ligt achter ons. Het station van de toekomst moet functioneel, multimodaal en voor iedereen toegankelijk zijn.

28.03 **Éric Thiébaut (PS):** On peut enfin être optimiste. Depuis dix ans, chaque fois que j'interrogeais vos prédécesseurs, les dates successivement annoncées étaient reportées. Je constate que le chantier a l'air d'avancer cette fois-ci.

28.03 **Éric Thiébaut (PS):** We kunnen eindelijk optimistisch zijn. Ik ondervraag uw voorgangers hierover al tien jaar lang en de datums die werden aangekondigd werden altijd maar opgeschoven. Ik stel vast dat het er nu op lijkt dat er eindelijk schot in de zaak komt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

29 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le mouvement de grève et les conditions de travail chez Brussels Airlines" (55023540C)

29.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le personnel de Brussels Airlines négocie en vain depuis six mois avec la direction afin d'améliorer les conditions de travail. Brussels Airlines a reçu des fonds publics par le biais de la SFPI et doit donc respecter les CCT. Après une restructuration ayant entraîné le licenciement de plus de 1 000 travailleurs, il manque à présent de personnel, ce qui engendre des conditions de travail précaires.

Est-il exact que Brussels Airlines souhaite utiliser du personnel d'autres compagnies aériennes sur ses propres vols dans le cadre du contrat *wet lease*? Qu'en pensent le ministre et le gouvernement? Le ministre veillera-t-il à ce que les conditions de travail soient respectées?

29.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Brussels Airlines est une société privée sur laquelle l'État belge n'a aucun contrôle. Pour le soutien octroyé par la SFPI, je renvoie au ministre des Finances. Par ailleurs, j'agis toujours dans le respect de la concertation sociale. Un *wet lease* porte toujours sur la location d'un avion et de son équipage. Ces pratiques sont encadrées par des règlements européens et sont très coûteuses pour les compagnies aériennes. Seule une autorisation technique et administrative de la DGTA est requise. Brussels Airlines a rarement eu recours à ce type de location dans le passé. Elle y fait appel surtout en cas de problèmes techniques ou sur des destinations exceptionnellement fréquentées.

29.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Lorsqu'une entreprise emprunte des fonds auprès d'un pouvoir public, elle doit faire preuve de transparence et garantir l'emploi. En raison du manque fréquent de personnel, les temps de repos ne sont même pas respectés. Il s'agit dans ce cas d'un problème de sécurité.

29.04 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Ce n'était pas la question. La DGTA assume ses tâches à l'égard de Brussels Airlines et des problèmes de sécurité. Je ne suis pas actionnaire de Brussels Airlines.

L'incident est clos.

30 Questions jointes de
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La taxe sur les billets d'avion"

29 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsacties en de werkomstandigheden bij Brussels Airlines" (55023540C)

29.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het personeel van Brussels Airlines onderhandelt al zes maanden met de directie om de arbeidsomstandigheden te verbeteren, zonder resultaat. Brussels Airlines heeft overheidsgeld gekregen via de FPIM en moet dan ook de cao's respecteren. Na een herstructurering waarbij meer dan 1.000 mensen werden ontslagen, is er nu een gebrek aan personeel, met precarie arbeidsomstandigheden tot gevolg.

Klopt het dat Brussels Airlines via de wet-leaseovereenkomst personeel van andere luchtvaartmaatschappijen wil inzetten op de eigen vluchten? Wat vinden de minister en de regering daarvan? Zal de minister erover waken dat men de arbeidsomstandigheden naleeft?

29.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Brussels Airlines is een privéonderneming waarover de Belgische Staat geen controle heeft. Voor de steun van de FPIM verwijs ik naar minister van Financiën. Voorts respecteer ik altijd het sociaal overleg. Een wet-leaseovereenkomst betreft altijd de leasing van een vliegtuig en de bemanningsleden. Deze praktijken worden gereguleerd door Europese verordeningen en zijn zeer duur voor de luchtvaartmaatschappijen. Alleen een technische en administratieve goedkeuring door het DGLV is vereist. Brussels Airlines heeft hiervan in het verleden zelden gebruik gemaakt, voornamelijk in geval van technische problemen of op uitzonderlijk drukke bestemmingen.

29.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Als een bedrijf geld leent van een overheid, moet dat bedrijf transparant zijn en de werkgelegenheid garanderen. Doordat er nu vaak te weinig personeel is, worden de rusttijden zelfs niet gerespecteerd. Dan gaat het over een veiligheidsprobleem.

29.04 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Dat was de vraag niet. Het DGLV heeft zijn taken ten aanzien van Brussels Airlines en de veiligheidsproblemen. Ik ben geen aandeelhouder van Brussels Airlines.

Het incident is gesloten.

30 Samengevoegde vragen van
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vliegtaks" (55023542C)

(55023542C)

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

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

30.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La taxe sur les billets d'avion que le gouvernement désire instaurer coûtera entre 2 et 10 euros. Le supplément diabolotaks pour les voyageurs qui se rendent en train à l'aéroport est de 5,7 euros, c'est-à-dire qu'il est plus élevé que la taxe levée sur un vol long courrier.

30.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De vliegtaks die de regering wil invoeren, zal 2 tot 10 euro bedragen. De diabolotaks voor wie met de trein naar de luchthaven komt, bedraagt 5,7 euro. Dat is dus hoger dan de vliegtaks voor een langeafstandsvlucht.

Quel est le degré de concrétisation de cette taxe sur les billets d'avion? S'appliquera-t-elle également aux vols cargo et aux jets privés?

Hoe concreet is de vliegtaks ondertussen al? Zal de taks ook gelden voor cargovluchten en privéjets?

30.02 Frank Troosters (VB): Selon des informations diffusées dans la presse, il serait question d'instaurer une taxe sur les billets d'avion.

30.02 Frank Troosters (VB): In de pers lezen we dat er een plan is voor de invoering van de vliegtaks.

Est-il exact que les vols long courrier seraient également concernés? D'où vient ce revirement? Quelles sont les alternatives à un vol longue distance? Quels montants seront applicables? Les services du ministre sont-ils impliqués dans l'élaboration de ce plan? Quelle est la logique qui sous-tend cette structure tarifaire?

Klopt het dat ook de langeafstandsvluchten in het vizier worden genomen? Vanwaar die ommezwaai? Welke alternatieven zijn er dan voor langeafstandsvluchten? Welke bedragen zullen van toepassing zijn? Zijn de diensten van de minister betrokken bij het plan? Wat is de logica achter de prijsstructuur?

30.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Durant le dernier conclave budgétaire, il a été décidé d'instaurer une taxe d'embarquement pour toute personne prenant l'avion. Les modalités de ce régime doivent être élaborées par le ministre des Finances. Je n'ai pas de nouvelles informations à ce sujet.

30.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Tijdens het laatste begrotingsconclaaf is beslist tot de invoering van een instapbijdrage voor wie het vliegtuig neemt. De modaliteiten van die regeling moeten verder uitgewerkt worden door de minister van Financiën. Ik heb daarover geen nieuwe informatie.

Les vols de courte distance constituent une aberration écologique et économique, à laquelle ce gouvernement entend s'attaquer. Cette taxe doit permettre à la Belgique, à l'instar de ses voisins, de promouvoir des modes de transport plus respectueux de l'environnement. L'exonération fiscale et les subventions dont le secteur aérien bénéficie lui donnent un avantage concurrentiel déloyal par rapport au train. En ma qualité de ministre de la Mobilité, je soutiens les liaisons ferroviaires transfrontalières et je plaide au sein de l'Europe pour une réforme de l'exonération fiscale du kérosène.

Korteaftandsvluchten zijn een ecologische en economische aberratie, die deze regering wil aanpakken. Met de bijdrage voert België net als zijn buurlanden een belasting in die milieuvriendelijkere vervoerwijzen moet stimuleren. Door de belastingvrijstelling en de subsidies heeft de luchtvaart een oneerlijk concurrentievoordeel op de trein. Als minister van Mobiliteit steun ik de grensoverschrijdende spoorverbindingen en pleit ik binnen Europa voor een herziening van de belastingvrijstelling op kerosine.

30.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Je répète ma question: la taxe sur les billets d'avion s'applique-t-elle également aux vols pour le transport de fret et aux vols privés?

30.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik herhaal mijn vraag: is de vliegtaks ook van toepassing op cargovluchten en privévluchten?

30.05 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):

30.05 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik

Je ne peux répondre à cette question tant que les travaux sur cette taxe sont en cours.

30.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): En 2019, pas moins de 71 000 vols privés ont été enregistrés en Belgique. Nous proposons de ne pas imposer la taxe sur les billets d'avion aux simples travailleurs, mais uniquement aux riches. Au lieu d'introduire un impôt à taux unique pour le simple citoyen, on peut agir sur d'autres aspects, comme sur la redevance diabololo pour effectuer le trajet en train vers l'aéroport.

30.07 Frank Troosters (VB): Nous devrions donc plutôt poser ces questions au ministre Van Peteghem, puisque le ministre de la Mobilité se contente d'observer sans rien dire.

L'incident est clos.

31 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir d'Eurogare" (55023577C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'absorption de la filiale Eurogare" (55023929C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fin d'Eurogare" (55024114C)

31.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Le 17 décembre 2021, le conseil d'administration de la SNCB devait entériner l'absorption de la filiale Eurogare. Le suivi des dossiers de la gare de Namur et de Mons seront reprises par direction Gares. La fin du chantier de la gare de Namur est annoncée pour 2022 et celui de Mons pour 2023.

Les 11,5 ETP occupés en 2020 par Eurogare seront-ils repris par la SNCB? Quid une fois les chantiers achevés? L'administrateur-délégué d'Eurogare sera-t-il intégré à la SNCB? Pour quelles missions, sous quelles conditions et pour quel délai? Le timing des chantiers sera-t-il impacté par cette intégration? Quelles sont les perspectives?

31.02 Frank Troosters (VB): La Société Régionale d'Investissement de Wallonie (SRIW) a cédé sa part dans Eurogare à la SNCB.

Qu'advient-il du personnel d'Eurogare? Quel était le montant de la reprise? Quel sera le sort de M. Bourlard?

kan daar niet op antwoorden zolang de werkzaamheden bezig zijn.

30.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): In 2019 waren er liefst 71.000 vliegbewegingen van privévluchten in België. Wij stellen voor om de vliegtaks niet in te voeren voor de gewone werkmensen, maar enkel voor de rijken. In plaats van een platte belasting in te voeren voor de gewone mens, vallen er nog wel wat andere zaken te regelen, zoals de diabolotoeslag voor de trein naar de luchthaven.

30.07 Frank Troosters (VB): Wij moeten onze vragen dus best aan minister Van Peteghem stellen, want de minister van Mobiliteit zit erbij en kijkt ernaar.

Het incident is gesloten.

31 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van Eurogare" (55023577C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De integratie in de NMBS van het dochterbedrijf Eurogare" (55023929C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het einde van Eurogare" (55024114C)

31.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Op 17 december 2021 moest de raad van bestuur van de NMBS de integratie van dochteronderneming Eurogare bekrachtigen. De directie Stations zal de dossiers van de stations Namen en Bergen overnemen en verder opvolgen. Naar verluidt zouden de werken aan het station Namen in 2022 afgerond worden, die in Bergen in 2023.

Zal de NMBS de 11,5 vte's overnemen die in 2020 tewerkgesteld waren bij Eurogare? Wat zal er met hen gebeuren zodra de werken afgerond zijn? Zal de afgevaardigd bestuurder van Eurogare een functie krijgen bij de NMBS? Welke opdrachten zal hij daar vervullen, onder welke voorwaarden en voor hoelang? Zal die transfer een impact hebben op het tijdspad van de werken? Wat zijn de vooruitzichten?

31.02 Frank Troosters (VB): De Société Régionale d'Investissement de Wallonie (SRIW) verkocht haar aandelen van Eurogare aan de NMBS.

Wat zal gebeuren met het personeel van Eurogare? Hoeveel bedroeg de overname? Hoe ziet de toekomst van de heer Bourlard eruit?

31.03 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Eurostation et Eurogare étaient deux filiales de la SNCB, créées pour effectuer les études relatives aux gares TGV de Bruxelles-Midi et de Liège-Guillemins et pour surveiller leur construction. Au fil du temps, leur champ d'action a été élargi. À partir de 2014, le nombre de projets a toutefois diminué.

(*En français*) Suite à ce développement, Eurostation (en novembre 2018) et Eurogare ont été intégrées au sein de la SNCB. Le CA a avalisé l'intégration, effective depuis le 1^{er} janvier.

Cette intégration fait partie de la bonne gouvernance, à laquelle je suis très attaché. Suite à la fusion, 13 collaborateurs d'Eurogare ont été transférés à la SNCB et intégrés dans la direction Gares.

(*En néerlandais*) M. Bourlard avait un contrat de travail avec Eurogare et a donc intégré la SNCB. Son régime de travail à temps partiel, depuis octobre 2021, reste dès lors d'application. Il s'agit uniquement de transférer des projets en cours pour une courte période de six mois.

(*En français*) Je me suis assuré que l'intégration d'Eurogare n'aura pas d'impact sur le planning des chantiers de Mons et Namur. L'objectif est de finaliser le projet d'une gare de bus sur le toit de la gare de Namur pour la mi-2022.

(*En néerlandais*) Le prix pour l'achat des actions a été fixé dans la convention d'actionnaires entre la SNCB et la SRIW: il s'agit de la valeur comptable des actions sur la base des derniers comptes annuels, limitée à 15 % de plus ou de moins que le prix payé par la SRIW elle-même.

31.04 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): La dilution d'Eurogare est une bonne nouvelle. On vise une approche centrée sur les besoins des navetteurs et sur le renforcement de la mobilité globale en Belgique. Les projets des dernières années ne correspondaient pas aux besoins du réseau.

On a besoin de personnel sur le terrain au niveau de la SNCB et d'Infrabel. Je me réjouis que la convention avec le directeur sortant d'Eurogare soit limitée dans le temps, parce qu'on a déjà un directeur Gares à la SNCB.

31.03 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Eurostation en Eurogare waren twee dochterondernemingen van de NMBS, die opgericht waren om de studies voor de TGV-stations Brussel-Zuid en Luik-Guillemins uit te voeren en de bouw ervan te volgen. Gaandeweg werd hun werkterrein uitgebreid. Vanaf 2014 daalde echter het aantal projecten.

(*Frans*) Als gevolg daarvan werden Eurostation (in november 2018) en Eurogare in de NMBS geïntegreerd. De raad van bestuur heeft de integratie, die op 1 januari jongstleden effectief is ingegaan, goedgekeurd.

Die integratie maakt deel uit van het goed bestuur, waaraan ik ten eerste gehecht ben. Ingevolge de fusie werden de 13 medewerkers van Eurogare overgeheveld naar de NMBS en in de directie Stations geïntegreerd.

(*Nederlands*) De heer Bourlard had een arbeidsovereenkomst met Eurogare en is dan ook geïntegreerd binnen de NMBS. Zijn deeltijds arbeidsregime, sinds oktober 2021, blijft dus van toepassing. Het gaat alleen over de overdracht van lopende projecten in een korte periode van zes maanden.

(*Frans*) Ik heb me ervan vergewist dat de integratie van Eurogare geen impact zal hebben op de planning voor de werken in Bergen en Namen. Het is de bedoeling om het project van de aanleg van een busstation op het dak van het station Namen tegen medio 2022 af te ronden.

(*Nederlands*) De prijs voor de aankoop van de aandelen werd vastgelegd in de aandeelhoudersovereenkomst tussen de NMBS en de SRIW: de boekwaarde van de aandelen op basis van de laatste jaarrekening, beperkt tot 15 % onder of boven de prijs die de SRIW zelf heeft betaald.

31.04 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): De ontbinding van Eurogare is een goede zaak. Er wordt gestreefd naar een aanpak waarin de behoeften van de pendelaars centraal staan, net als de versterking van de globale mobiliteit in ons land. De projecten van de voorbije jaren voldeden niet aan de noden van het spoorweginet.

Er is nood aan personeel van de NMBS en Infrabel op het terrein. Ik ben blij dat de overeenkomst met de ontslagnemend directeur van Eurogare beperkt is in de tijd, want de NMBS heeft al een directeur Stations.

31.05 Frank Troosters (VB): Vous avez apporté là une réponse bien vague. Je me félicite que nous soyons débarrassés d'Eurogare qui est synonyme de mauvaise gestion, de gaspillage et, en particulier concernant M. Bourlard, d'incompétence. Je regrette que cet homme n'ait pas été écarté.

L'incident est clos.

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

32.01 Patrick Prévot (PS): Des coûts liés au trafic de marchandises ont scellé le sort de la ligne Ath-Ghislenghien. Cela contredit les déclarations selon lesquelles il n'y aurait pas de fermeture de lignes cette année et la volonté affichée du gouvernement de doubler le fret ferroviaire d'ici 2030. La ligne industrielle laissera sa place au transport par camions et le service de dépannage des TGV sera supprimé. La ville d'Ath est donc doublement lésée par cette décision d'Infrabel.

Confirmez-vous la suppression de cette ligne? Comment Infrabel justifie-t-elle son choix? Le service de dépannage des TGV est-il bien supprimé? Qu'envisage-t-on comme alternative pour les salariés?

32.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Il n'est pas question de fermer les lignes entre Charleroi, Mariembourg et Couvin ni entre Ath et Ghislenghien. Ce serait contraire aux objectifs du gouvernement. Suite au manque d'investissement du passé, j'ai trouvé 615 millions d'euros pour l'infrastructure et le maintien de la capacité du réseau. Nos plans Boost et de transition réduiront notre retard et éviteront des fermetures d'ici 2024.

Mais il faut des clients! L'absence de trafic de marchandises sur la ligne Ath-Ghislenghien m'inquiète. Il convient de relancer et renforcer son activité avec les acteurs concernés. Nous y travaillons dans le cadre du *masterplan* Fret.

Le futur contrat de performance entre l'État et le gestionnaire d'infrastructure devra aborder cette situation.

Quant au dépannage des TGV type 55 diesel, grâce à des mouvements entre dépôts, la suppression de ce poste planton par Infrabel ne cause ni un

31.05 Frank Troosters (VB): Dit was een vaag antwoord. Het is goed dat we verlost zijn van Eurogare, dat symbool staat voor wanbeheer, spijlucht en, zeker in het geval van de heer Bourlard, ook onbekwaamheid. Ik betreur dat die man alsnog aan boord wordt gehouden.

Het incident is gesloten.

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

32.01 Patrick Prévot (PS): Kosten voor het goederenvervoer hebben het lot bezegeld van de lijn Aat-Ghislenghien. Die beslissing staat haaks op de verklaringen dat er dit jaar geen lijnen gesloten zouden worden en het streven van de regering om het volume van het spoorgoederenvervoer tegen 2030 te verdubbelen. De industriële lijn zal dus vervangen worden door vervoer met vrachtwagens en de herstellingsdienst voor de hst's zal worden afgeschaft. De stad Aat heeft dus dubbel te lijden onder die beslissing van Infrabel.

Bevestigt u dat die lijn afgeschaft wordt? Hoe rechtvaardigt Infrabel die keus? Wordt de herstellingsdienst voor de hst's inderdaad opgedoekt? Welk alternatief zal er worden geboden aan het personeel?

32.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Er is geen sprake van het sluiten van de lijnen tussen Charleroi, Mariembourg en Couvin en evenmin van de lijnen tussen Aat en Ghislenghien. Dat zou ingaan tegen de doelstellingen van de regering. Als reactie op het gebrek aan investeringen in het verleden heb ik 615 miljoen euro gevonden voor de infrastructuur en de instandhouding van de capaciteit van het spoorweginet. Met ons Boost Plan en ons transitieplan zal onze achterstand weggewerkt worden en kunnen sluitingen tegen 2024 vermeden worden.

Er zijn echter klanten nodig! Het gebrek aan goederenvervoer op de lijn Aat-Ghislenghien baart me zorgen. De activiteit op die lijn moet een nieuwe impuls krijgen en uitgebreid worden, samen met de stakeholders. We werken daaraan in het kader van het masterplan voor het goederenvervoer.

Dat zal aan bod moeten komen in het toekomstige performantiecontract tussen de Staat en de infrastructuurbeheerder.

Wat de herstelling van tgv's met dieselmotor van het type 55 betreft, leidt het afschaffen van die onderhoudspost door Infrabel dankzij de

sureffectif au dépôt de Ath, ni de problèmes chez les agents.

32.03 Patrick Prévot (PS): Je vous interrogeais car la presse a annoncé ces fermetures et cela semblait inquiéter le bourgmestre d'Ath. Je suis heureux d'entendre que ces lignes ne seront pas supprimées. Cela allait en effet à l'encontre de l'accord de gouvernement et de votre volonté. Je salue aussi la solution trouvée pour le personnel.

L'incident est clos.

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

33.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Le développement du transport de marchandises est un enjeu pour la réussite du transfert modal. Votre objectif est l'augmentation de 50 % du trafic ferroviaire de marchandises pour 2030 et son doublement pour 2050. Il y a des difficultés sur le terrain. Une entreprise de la province du Luxembourg témoigne que le manque de coordination des opérateurs ferroviaires à la frontière entrave le transport. Il leur arrive de manquer des échéances suite à des travaux mal annoncés ou de ne pouvoir acheminer leur marchandise suite à des travaux simultanés d'Infrabel, de la SNCF et de la CFL au Luxembourg. Avec ces contraintes et les coûts du fret, des entreprises risquent de se tourner à nouveau vers le trafic routier.

Votre administration veille-t-elle à la coordination internationale et la communication nationale des opérations effectuées par les opérateurs de chemins de fer et leurs sous-traitants? Quelle solution proposez-vous pour améliorer la concertation? Quelles mesures avez-vous prises pour faciliter et renforcer l'accès au réseau de fret pour les entreprises? Quelle action menez-vous pour soutenir le transfert modal et le recours au trafic ferroviaire?

33.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Notre objectif est de doubler le volume des marchandises transportées par rail d'ici 2030.

Une concertation avec nos voisins est incontournable. J'ai signé en décembre une déclaration d'intention avec mon collègue français afin de relancer la ligne entre Mons et

overplaatsingen tussen werkplaatsen niet tot een personeelsoverschot in de werkplaats van Aat en evenmin tot problemen voor de personeelsleden.

32.03 Patrick Prévot (PS): Ik stelde u deze vragen omdat de pers die sluitingen aangekondigd had en de burgemeester van Aat daarover bezorgd leek te zijn. Ik ben blij te vernemen dat die lijnen niet afgeschaft zullen worden. Dat zou inderdaad helemaal ingaan tegen het regeerakkoord en uw beleidsintenties. Ik ben ook blij met de oplossing die er voor het personeel gevonden werd.

Het incident is gesloten.

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

33.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): De ontwikkeling van het goederenvervoer is belangrijk voor het welslagen van de modal shift. Het is uw bedoeling om het goederenvervoer per trein tegen 2030 met 50 % te doen toenemen en tegen 2050 te verdubbelen. Op het terrein rijzen er echter problemen. Een bedrijf uit de provincie Luxemburg getuigt dat het vervoer door de gebrekkige communicatie tussen de spoorwegoperatoren aan de grens belemmerd wordt. Soms missen die bedrijven bepaalde levertermijnen ten gevolge van slecht aangekondigde werken of omdat ze hun goederen niet kunnen vervoeren doordat Infrabel, de SNCF en de CFL gelijktijdig in Luxemburg aan het spoor werken. Omwille van die beperkingen en het kostenplaatje van het goederenvervoer per trein bestaat het gevaar dat bepaalde bedrijven opnieuw voor het wegvervoer zullen opteren.

Waakt uw administratie over de internationale coördinatie en over de binnenlandse communicatie van de werken die de spoorwegoperatoren en hun onderaannemers uitvoeren? Welke oplossing stelt u voor om het overleg te verbeteren? Welke maatregelen hebt u genomen om de toegang tot het goederenvervoer per trein voor de bedrijven te faciliteren en te versterken? Welke initiatieven neemt u om de modal shift en het spoorwegvervoer te ondersteunen?

33.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): We streven ernaar het volume van de goederen die per spoor vervoerd worden te verdubbelen tegen 2030.

Overleg met onze buurlanden is absoluut noodzakelijk. In december heb ik samen met mijn Franse ambtgenoot een intentieverklaring ondertekend om de verbinding tussen Bergen en

Valenciennes.

Les gestionnaires d'infrastructures de nos différents pays doivent aussi se concerter. Il leur appartient de communiquer aux entreprises ferroviaires les plages horaires au cours desquelles la ligne est interrompue et de leur fournir des itinéraires alternatifs. Il leur appartient d'assurer une concertation lors de l'établissement de l'horaire de service. Le cadre juridique européen est strict. Il faut investir dans le réseau, le moderniser et, parallèlement, faire passer des trains.

Le transport de marchandises passe par la mise à disposition de sillons plus efficaces et stables.

C'est aussi une question de digitalisation dans la gestion du réseau. Infrabel s'est doté d'équipes d'*account management* et de *relation officers* chargés d'organiser un dialogue avec les clients et les parties prenantes afin d'identifier leurs besoins.

Promouvoir le transport par le rail comme alternative crédible au transport routier ou fluvial n'est possible qu'avec une bonne compréhension des chaînes logistiques des utilisateurs. Sur la base du *rail roadmap*, le mémorandum élaboré par le secteur du fret, nous travaillons avec mes homologues régionaux à un plan concret en faveur du fret. Certaines Régions allouent déjà une aide au raccordement des industries au réseau d'Infrabel.

En vue de doubler le volume de marchandises, nous avons imaginé une réduction linéaire de la redevance en faveur du fret à partir de cette année et jusqu'en 2025. Nous nous alignons ainsi sur les pays voisins, évitant une concurrence contre-productive. Ce dispositif a été adopté dans la loi-programme du 27 décembre. Nous préparons sa notification à la Commission européenne.

33.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Je me réjouis des concrétisations du *railroad map* en concertation avec la Région wallonne et de la digitalisation très utile pour réaliser vos ambitions. Mais qu'en est-il de la surveillance par votre ministère des règles de la communication en place? Je ne doute pas de l'esprit que vous mettrez dans ce travail.

Valenciennes opnieuw te openen.

Ook de infrastructuurbeheerders van onze landen moeten met elkaar in overleg gaan. Zij moeten de spoorbedrijven meedelen in welke tijdslots de lijn onderbroken is en hen alternatieve trajecten aanbieden. Het komt hen toe om overleg te plegen bij de opmaak van de dienstregeling. Het Europees juridisch kader is strikt. We moeten investeren in het spoorweginfrastructuur, het spoorweginfrastructuur moderniseren en tegelijk treinen laten rijden.

Het goederenvervoer heeft nood aan efficiëntere en stabielere rijpaden.

Het is ook een kwestie van digitalisering in het beheer van het spoorweginfrastructuur. Infrabel heeft teams met accountmanagers en *relation officers* samengesteld, die de dialoog moeten aangaan met de klanten en stakeholders om hun behoeften in kaart te brengen.

De bevordering van het goederenvervoer per spoor als een geloofwaardig alternatief voor het goederenvervoer over de weg of het water is enkel mogelijk indien men een goed inzicht heeft in de logistieke ketens van de gebruikers. Op basis van de *rail roadmap*, het memorandum dat door de sector van het vrachtvervoer opgesteld werd, werken wij met mijn gewestelijke ambtgenoten aan een concreet plan ten voordele van het goederenvervoer per spoor. Sommige Gewesten kennen nu al financiële steun toe voor de aansluiting van de industrieën op het netwerk van Infrabel.

Om een verdubbeling van het goederenvervoer te realiseren hebben wij het idee gelanceerd om vanaf dit jaar tot in 2025 de gebruikersvergoeding lineair te verlagen ten voordele van het goederenvervoer. Daarmee passen we ons aan de situatie in de buurlanden aan, waardoor we een contraproductieve concurrentie kunnen voorkomen. Die maatregel maakte deel uit van de programmawet en werd op 27 december aangenomen. We bereiden momenteel de notificatie aan de Europese Commissie voor.

33.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Ik ben verheugd dat er op basis van de *railroad map* al concrete plannen opgesteld werden in overleg met het Waals Gewest en dat er werk gemaakt wordt van de digitalisering, die zeer nuttig is om uw ambities te verwezenlijken. Hoe staat het echter met het toezicht van uw administratie op de geldende communicatieregels? Ik twijfel er niet aan dat u zich met veel enthousiasme op die taak zult

storten.

33.04 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Un des enjeux du contrat de performances en négociation avec Infrabel est de fixer des objectifs de relation clients. Les entreprises demandent plus de fluidité dans la réservation des sillons et l'information sur des problèmes ponctuels sur une ligne. C'est nécessaire quand on travaille à flux tendus.

L'incident est clos.

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

34.01 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): *L'étude de Vias institute, qui examine et compare les systèmes du permis de conduire à points dans les différents pays où il est déjà en vigueur, devrait être achevée fin 2021.*

Dans le récent plan fédéral de sécurité routière 2021-2025, le permis de conduire à points figure clairement parmi les solutions possibles pour améliorer la sécurité routière.

Le ministre dispose-t-il déjà de l'étude de Vias institute? Le ministre peut-il la transmettre au Parlement? Quelles sont ses principales conclusions? Le ministre s'est-il déjà concerté avec les entités fédérées? Quelles sont les prochaines étapes? Dans quel délai ce permis pourrait-il être instauré selon lui? Quelles sont les conditions préalables?

34.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La sécurité routière constituant l'une de mes priorités, j'ai établi en novembre 2021, avec les ministres fédéraux et régionaux compétents, des plans de sécurité routière comportant des dizaines de mesures concrètes.

Je viens de recevoir la version définitive de l'étude de Vias institute, étude qui doit à présent être traduite pour être ensuite publiée sur le site internet de l'institut. Mon cabinet analyse actuellement les conclusions. Vias a mené l'enquête auprès de 31 pays et a analysé la situation dans six d'entre eux de manière plus approfondie.

Les différents systèmes varient fortement d'un pays à l'autre. Dans certains cas, des points sont retranchés, dans d'autres, des points ou des infractions sont additionnés. Parfois toutes les infractions routières sont prises en compte, d'autres

33.04 **Minister Georges Gilkinet (Frans)**: Een van de uitdagingen waar we bij de onderhandelingen over het performantiecontract met Infrabel voor staan, is het bepalen van de doelstellingen inzake de klantenrelaties. De maatschappijen vragen dat de reservatie van de treinpaden vlotter zou verlopen en dat specifieke problemen op een lijn sneller gemeld zouden worden. Dit is nodig wanneer men just in time werkt.

Het incident is gesloten.

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

34.01 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): *De studie van Vias institute die het systeem van een rijbewijs met punten onderzoekt en vergelijkt in de verschillende landen waar dit al van kracht is, zou eind 2021 worden opgeleverd.*

In het recente federaal plan voor verkeersveiligheid 2021-2025 kwam het puntenrijbewijs duidelijk naar voor bij de mogelijke oplossingen om te komen tot meer verkeersveiligheid.

Is de minister reeds in het bezit van de studie van Vias institute? Kan de minister ze bezorgen aan het Parlement? Wat zijn de belangrijkste conclusies? Heeft de minister reeds overlegd met de deelstaten? Wat zijn de volgende stappen? Op welke termijn ziet hij de invoering mogelijk? Wat zijn de randvoorwaarden?

34.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Omdat verkeersveiligheid een van mijn topprioriteiten is, heb ik in november 2021 samen met de federale en regionale ministers verkeersveiligheidsplannen opgesteld met tientallen concrete maatregelen.

Ik heb zojuist de definitieve versie van de studie van Vias institute ontvangen. De studie moet nu worden vertaald en zal daarna op de website van Vias institute worden gepubliceerd. Mijn kabinet analyseert momenteel de conclusie. Vias institute heeft 31 landen bevraagd en 6 landen meer in detail geanalyseerd.

De verschillende systemen verschillen sterk van land tot land. Soms trekt men punten af, soms worden punten of overtredingen opgeteld. Soms vallen alle verkeersovertredingen in het systeem en soms maar een beperkte lijst ervan. Zelfs voor de

systèmes reposent sur une liste limitée d'infractions. Même en ce qui concerne les petites infractions, leur accumulation en un court laps de temps augmente les risques d'accident.

Un permis à points pourrait avoir un effet dissuasif, surtout si le conducteur risque de perdre son permis de conduire à la prochaine infraction. Pour certains groupes, des formations alternées produisent un effet certain, avec 40 % de récidive en moins. Vias est favorable à un système mixte présentant les avantages d'une gestion automatique des antécédents, de la transparence et de l'efficacité, combinés avec une personnalisation possible par l'intervention d'un juge.

Les conclusions mettent en avant huit solutions possibles. Elles seront étudiées de manière approfondie.

Avec les ministres de l'Intérieur et de la Justice, nous augmentons, par notre plan de sécurité routière *All For Zero*, le risque d'être intercepté, ce qui permet également de combattre la récidive. Nous avons lancé par ailleurs les discussions relatives au permis de conduire à points, discussions que nous poursuivrons dans le courant de la première moitié de cette année. Par la suite, nous soumettrons nos propositions au gouvernement fédéral qui les examinera, sur la base des positions qu'il aura adoptées, avec les entités fédérées.

34.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): La réception de l'étude définitive marque l'aboutissement d'une étape importante. J'attends avec intérêt la discussion de cette étude en commission. Je suis convaincu que nous pourrions tirer nos conclusions en temps utile pour que les engagements inscrits dans l'accord de gouvernement puissent être mis en œuvre dans la pratique.

L'incident est clos.

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

35.01 Bert Wollants (N-VA): Le bâtiment de la gare de Lierre est un monument classé mais se trouve dans un état délabré. J'ai lu dans une réponse écrite que des travaux d'entretien ne sont pas prévus avant 2025 au plus tôt.

Quels sont les plans à court terme? Rien ne sera donc entrepris à ce sujet au cours de cette

kleine overtredingen toont het feit dat ze in een korte tijdspanne vaak worden herhaald een verhoogd risico op verkeersongevallen aan.

Een rijbewijs met punten zou een afschrikkende werking hebben, vooral wanneer de bestuurder op het punt staat het rijbewijs te verliezen bij de volgende overtreding. Alternatieve opleidingen hebben voor sommige doelgroepen een aanzienlijk effect, met tot 40 % minder recidive. Vias institute beveelt een gemengd systeem aan dat de voordelen van een geautomatiseerd beheer van de antecedenten, doorzichtigheid en doeltreffendheid wil combineren met de personalisering die mogelijk is via de rechter.

De conclusies achten verschillende oplossingen mogelijk. Ze zullen nader worden bestudeerd.

Samen met de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie verhogen we via ons eerste federale verkeersveiligheidsplan *All For Zero* de pakkans en strijden we tegen recidive. We startten besprekingen over het rijbewijs met punten en zetten die voort in de eerste helft van dit jaar. Daarna leggen we onze voorstellen voor aan de federale regering, die op basis van haar standpunt, de kwestie zal opnemen met de deelstaten.

34.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Met de oplevering van de definitieve studie is een belangrijke kaap gerond. Ik kijk uit naar de bespreking ervan in onze commissie. Ik reken erop dat we tijdig conclusies kunnen trekken, zodat we de afspraak uit het regeerakkoord in de praktijk kunnen brengen.

Het incident is gesloten.

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

35.01 Bert Wollants (N-VA): Het stationsgebouw van Lier is een beschermd monument, maar in vervallen staat. In een schriftelijk antwoord lees ik dat er pas ten vroegste tegen 2025 onderhoudswerken gepland zijn.

Wat zijn de plannen op korte termijn? Zal daar in deze regeerperiode echt niets aan gebeuren?

législation? Des mesures d'urgence seront-elles prises? Si l'état de la gare continue à se détériorer, un certain nombre d'éléments seront irrémédiablement perdus. Une approche a-t-elle été convenue avec le Vlaams Agentschap Onroerend Erfgoed?

35.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Je partage la préoccupation de M. Wollants concernant la préservation de ce monument. Je me concerterai à ce propos avec la SNCB.

La SNCB a annoncé qu'elle étudiait les possibilités de restaurer les façades, les toitures et les menuiseries extérieures à partir de 2025 au plus tôt.

Le plan pluriannuel d'investissement 2027-2030 prévoyait la construction d'un nouveau passage sous les voies équipé d'ascenseurs, ainsi que le rehaussement et la rénovation des quais. Ces mesures devraient garantir l'accessibilité, qui est l'une de mes priorités politiques.

35.03 **Bert Wollants** (N-VA): Le ministre doit réexaminer ce dossier de manière approfondie. Je vais contacter l'Agentschap Onroerend Erfgoed car il y a un manque d'entretien. Les travaux d'accessibilité sont programmés depuis près de 20 ans. Ces travaux sont donc également devenus très urgents.

L'incident est clos.

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

36.01 **Josy Arens** (cdH): *Les quais et les parkings de la gare d'Athus sont en cours de rénovation. Le parking devrait être réalisé en même temps que le tunnel sous voies. La SNCB assure que la partie des travaux qui leur incombe sera effectuée en 2022. Le financement est également assuré. Infrabel devrait aussi réaliser cette année les travaux du passage souterrain et de l'aménagement des quais.*

Garantissez-vous que la gare d'Athus sera modernisée en 2022 et que les financements de la SNCB et d'Infrabel seront disponibles?

36.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Le réaménagement du site d'Athus fait partie du plan pluriannuel d'investissement. La SNCB a planifié

Komen er noodmaatregelen? Als de toestand van het station er nog verder op achteruitgaat, zullen een aantal zaken reddeloos verloren zijn. Is er een aanpak afgesproken met het Vlaams Agentschap Onroerend Erfgoed?

35.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Ik deel de bezorgdheid van de heer Wollants over het behoud van dit monument. Ik zal hierover met de NMBS overleggen.

De NMBS laat weten de mogelijkheden te onderzoeken voor de restauratie van de gevels, de daken en het buitenschrijnwerk, ten vroegste vanaf 2025.

In het meerjareninvesteringsplan 2027-2030 werden de bouw van een nieuwe onderdoorgang, met liften, en het verhogen en vernieuwen van de perrons gepland. Die moeten zorgen voor de toegankelijkheid, die een van mijn beleidsprioriteiten is.

35.03 **Bert Wollants** (N-VA): De minister moet dit nog eens grondig onderzoeken. Ik zal met het Agentschap Onroerend Erfgoed contact opnemen, omdat er sprake is van nalatig onderhoud. De werken voor de toegankelijkheid staan al bijna 20 jaar op de planning. Ook die werken zijn dus zeer dringend.

Het incident is gesloten.

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

36.01 **Josy Arens** (cdH): *De perrons en parkings in het station Athus worden momenteel vernieuwd. De werken aan de parking zouden samen met die aan de onderdoorgang uitgevoerd moeten worden. De NMBS verzekert dat het deel van de werken die onder haar verantwoordelijkheid vallen in 2022 uitgevoerd zal worden. Er werd ook in financiering voorzien. Infrabel zou dit jaar ook de werken aan de onderdoorgang en de aanpassing van de perrons moeten uitvoeren.*

Kunt u garanderen dat de modernisering van het station Athus in 2022 rond zal zijn en dat daarvoor de nodige financiering beschikbaar zal zijn van de NMBS en Infrabel?

36.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): De herinrichting van de stationssite van Athus maakt deel uit van het meerjareninvesteringsplan. De

des travaux d'aménagement du parking de 250 places et d'installations de contrôle entre 2022 et 2024. Infrabel a prévu en 2023 l'installation du couloir sous voie et d'un accès pour les personnes à mobilité réduite, ainsi que des travaux de rehaussement des quais.

Des 250 millions d'investissements décidés par le conclave budgétaire, une grosse part est consacrée à l'accessibilité, notamment à Athus.

36.03 Josy Arens (cdH): Je compte sur le ministre pour l'exécution rapide de ces travaux.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 59.

NMBS heeft tussen 2022 en 2024 werken gepland voor de aanleg van de parking met 250 plaatsen en de installatie van het controlesysteem. Infrabel heeft de aanleg van de spooronderdoorgang en een toegang voor personen met beperkte mobiliteit, evenals werken voor de verhoging van de perrons gepland voor 2023.

Een groot deel van het investeringsbudget van 250 miljoen dat goedgekeurd werd tijdens het begrotingsconclaaf, wordt besteed aan het verbeteren van de toegankelijkheid, meer bepaald in Athus.

36.03 Josy Arens (cdH): Ik reken op de minister voor een snelle uitvoering van die werken.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.59 uur.