CRABV 55 **COM 843**

DE KAMER BE
LA CHAMBRE BE

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE INSTELLINGEN

Mercredi

29-06-2022

Après-midi

Woensdag

29-06-2022

Namiddag

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

Abréviations dans la numérotation des publications :		*Afkortingen bij de nummering van de publicaties :*	
DOC 55 0000/000	*Document parlementaire de la 55e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif*	*DOC 55 0000/000*	*Parlementair stuk van de 55e 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
Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
e-mail : publications@lachambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

SOMMAIRE

Débat d'actualité sur les nuisances sonores de Brussels Airport et questions jointes de 1

- André Flahaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances causées par Brussels Airport" (55027651C) 1

- Florence Reuter à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Une solution temporaire d'urgence pour les nuisances sonores liées au trafic aérien" (55027712C) 1

- Florence Reuter à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude d'incidences du bruit des avions attendue pour le 1er juin" (55028328C) 1

- Florence Reuter à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores liées au trafic aérien: cadastre, quota count et suppression des vols de nuit" (55028333C) 1

- Georges Dallemagne à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport Envisa sur l'incidence du bruit des avions" (55028545C) 1

- Georges Dallemagne à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les avancées dans le dossier de l'aéroport Bruxelles-National" (55028546C) 1

- Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'aéroport de Zaventem" (55028650C) 1

- Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude sur les nuisances sonores liées à l'aéroport" (55028651C) 1

- Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le service de médiation de l'aéroport" (55028653C) 1

- Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réaction du gouvernement flamand à l'étude d'Envisa" (55028925C) 1

- Katleen Bury à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores autour de l'aéroport de Zaventem" (55028932C) 2

- Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les appareils à faible niveau de bruit à Brussels Airport" (55029175C) 2

- Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude d'incidence environnementale sur les normes de bruit à Brussels Airport" (55029177C) 2

INHOUD

Actualiteitsdebat over de geluidshinder rond Brussels Airport en toegevoegde vragen van 1

- André Flahaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De door Brussels Airport veroorzaakte hinder" (55027651C) 1

- Florence Reuter aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een tijdelijke noodoplossing voor de door het vliegverkeer veroorzaakte geluidshinder" (55027712C) 1

- Florence Reuter aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voor 1 juni ingewachte studie over de impact van vliegtuiglawaai" (55028328C) 1

- Florence Reuter aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidsoverlast door het luchtverkeer: kadaster, quota count en afschaffing van nachtvluchten" (55028333C) 1

- Georges Dallemagne aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verslag van Envisa over de impact van vliegtuiglawaai" (55028545C) 1

- Georges Dallemagne aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vooruitgang in het dossier met betrekking tot Brussels Airport" (55028546C) 1

- Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De luchthaven van Zaventem" (55028650C) 1

- Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie over de geluidshinder van de luchthaven" (55028651C) 1

- Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ombudsdienst voor de luchthaven" (55028653C) 1

- Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De reactie van de Vlaamse regering op de Envisa-studie" (55028925C) 2

- Katleen Bury aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem" (55028932C) 2

- Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Geluidsarme toestellen op Brussels Airport" (55029175C) 2

- Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De milieueffectenstudie over de geluidsnormen op Brussels Airport" (55029177C) 2

- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement du dossier du survol de Bruxelles et sa proche périphérie" (55029234C) 2
Orateurs: **Bert Wollants, Tim Vandenput, Katleen Bury, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité**, François De Smet, Kim Buyst**

Questions jointes de 9

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les correspondances garanties" (55026853C) 9

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre ferroviaire cadencée" (55027590C) 9
Orateurs: **Kim Buyst, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les heurts d'animaux sur les voies ferrées" (55027265C) 10
Orateurs: **Kim Buyst, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 11

- Wouter Vermeersch à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le traitement illégal par le SPF Mobilité de données relatives à des amendes de stationnement" (55027322C) 11

- Wouter Vermeersch à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La convention de communication de données entre la ville de Courtrai et la DGTRSR" (55027323C) 11
Orateurs: **Wouter Vermeersch, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude relative au potentiel de notre réseau ferroviaire" (55027539C) 13
Orateurs: **Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les avancées du dossier RER" (55027543C) 14
Orateurs: **François De Smet, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 16

- Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude sur l'aménagement de tunnels remplaçant les passages à niveau à 16

- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stavaza van het dossier inzake de vluchten boven Brussel en de nabije omgeving" (55029234C) 2
Sprekers: **Bert Wollants, Tim Vandenput, Katleen Bury, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit**, François De Smet, Kim Buyst**

Samengevoegde vragen van 9

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gegarandeerde aansluitingen" (55026853C) 9

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gecadanceerd spooraanbod" (55027590C) 9
Sprekers: **Kim Buyst, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanrijdingen van dieren op de spoorwegen" (55027265C) 10
Sprekers: **Kim Buyst, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 11

- Wouter Vermeersch aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onwettige gegevensverwerking door de FOD Mobiliteit in verband met parkeerboetes" (55027322C) 11

- Wouter Vermeersch aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overeenkomst tot mededeling van gegevens tussen Kortrijk en DGWVVV" (55027323C) 11
Sprekers: **Wouter Vermeersch, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie m.b.t. het potentieel van ons spoorwegnet" (55027539C) 13
Sprekers: **Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De in het GEN-dossier geboekte vooruitgang" (55027543C) 14
Sprekers: **François De Smet, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 16

- Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie over de ondertunneling van de spooroverwegen in Herentals" 16

Herentals" (55027621C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux au pont ferroviaire 44 à Herentals" (55027682C) 16
Orateurs: **Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'article 69 de l'arrêté royal du 23 mars 1998" (55027680C) 17
Orateurs: **Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux sur l'axe 3 et la limitation des horaires" (55027685C) 18
Orateurs: **Olivier Vajda, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 20

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrat de gestion entre l'État et la SNCB" (55027786C) 20

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau contrat de gestion de la SNCB" (55027836C) 20

- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le budget du rail pour les dix prochaines années" (55028585C) 20

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le cadre financier des contrats de gestion avec la SNCB et Infrabel" (55028703C) 20

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le financement de la Vision Rail 2040" (55029228C) 20
Orateurs: **Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le désenclavement du port d'Anvers au niveau du transport de marchandises" (55027837C) 23
Orateurs: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rehaussement des quais de la gare de Waregem" (55027839C) 24
Orateurs: **Frank Troosters, Georges**

(55027621C)

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan de spoorbrug 44 in Herentals" (55027682C) 16
Sprekers: **Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Artikel 69 van het KB van 23 maart 1998" (55027680C) 17
Sprekers: **Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken op as 3 en de beperktere dienstregeling" (55027685C) 18
Sprekers: **Olivier Vajda, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 20

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beheersovereenkomst tussen de Staat en de NMBS" (55027786C) 20

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe beheersovereenkomst van de NMBS" (55027836C) 20

- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het budget voor de spoorwegen voor de volgende tien jaar" (55028585C) 20

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het financiële kader van de beheerscontracten met de NMBS en Infrabel" (55028703C) 20

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiering van de Spoorvisie 2040" (55029228C) 20
Sprekers: **Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ontsluiting van de haven van Antwerpen wat het goederenvervoer betreft" (55027837C) 23
Sprekers: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De perronverhoging in het station Waregem" (55027839C) 24
Sprekers: **Frank Troosters, Georges**

Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 24

- Thierry Warmoes à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux à la gare de Namur" (55027972C) 24

- Thierry Warmoes à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux à la gare de Namur et la passerelle d'Herbatte à Namur" (55028456C) 25

Orateurs: **Thierry Warmoes, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nombre d'accidents impliquant des voitures électriques" (55027975C) 27

Orateurs: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 28

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les incidents survenus dans le train Ostende-Bruxelles" (55028125C) 28

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les incidents persistants dans le train en provenance et vers les Blaarmeersen de Gand" (55028126C) 28

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les incidents dans les trains en direction de Bruxelles" (55028149C) 28

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les incidents à bord de trains" (55029227C) 28

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La limitation des incidents dans les trains durant l'été" (55029147C) 28

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

Questions jointes de 29

- Michael Freilich à Petra De Sutter (VPM Fonction publique et Entreprises publiques) sur "Le rapport de la Cour des comptes "Plaques d'immatriculation – Gestion de la concession de l'État"" (55028133C) 29

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les marges bénéficiaires de bpost générées par la fabrication des plaques d'immatriculation" (55028143C) 29

Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 24

- Thierry Warmoes aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken in het station Namen" (55027972C) 24

- Thierry Warmoes aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan het station Namen en de loopbrug van Herbatte te Namen" (55028456C) 25

Sprekers: **Thierry Warmoes, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het aantal ongevallen met elektrische wagens" (55027975C) 27

Sprekers: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 28

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Incidenten op de trein Oostende-Brussel" (55028125C) 28

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanhoudende incidenten op de trein van en naar de Blaarmeersen in Gent" (55028126C) 28

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Incidenten op de treinen richting Brussel" (55028149C) 28

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Incidenten op de trein" (55029227C) 28

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het inperken van incidenten op treinen tijdens de zomer" (55029147C) 28

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

Samengevoegde vragen van 29

- Michael Freilich aan Petra De Sutter (VEM Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven) over "Het auditrapport van het Rekenhof over de concessie voor de uitreiking van nummerplaten door bpost" (55028133C) 29

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De winstmarges van bpost op het vervaardigen van nummerplaten" (55028143C) 29

- Nathalie Dewulf à Petra De Sutter (VPM Fonction publique et Entreprises publiques) sur "Les plaques d'immatriculation" (55028145C) 29

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport de la Cour des comptes "Plaques d'immatriculation – Gestion de la concession de l'État"" (55028146C) 29

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit de la Cour des comptes sur l'immatriculation des véhicules et l'attribution des plaques" (55028373C) 29

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'immatriculation des véhicules et l'attribution des plaques d'immatriculation" (55028428C) 29
Orateurs: **Frank Troosters, Nathalie Dewulf, Wouter Raskin, Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouvelles règles concernant les trottinettes électriques" (55028150C) 34
Orateurs: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Vanessa Matz à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise à disposition de poubelles dans les wagons "vélo"" (55028172C) 34
Orateurs: **Vanessa Matz, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'assouplissement de la demande d'un permis de conduire belge pour les réfugiés ukrainiens" (55028382C) 35
Orateurs: **Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 36

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recours aux pesticides sur nos voies ferrées" (55028414C) 36

- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le "train à eau chaude"" (55029054C) 36

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote concernant le train à eau chaude" (55029171C) 36
Orateurs: **Nicolas Parent, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet 38

- Nathalie Dewulf aan Petra De Sutter (VEM Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven) over "De nummerplaten" (55028145C) 29

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het auditrapport van het Rekenhof over de concessie voor de uitreiking van nummerplaten door bpost" (55028146C) 29

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit van het Rekenhof m.b.t. de inschrijving van voertuigen en de toekenning van kentekenplaten" (55028373C) 29

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inschrijving van voertuigen en het toekennen van kentekenplaten" (55028428C) 29
Sprekers: **Frank Troosters, Nathalie Dewulf, Wouter Raskin, Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe regels inzake e-steps" (55028150C) 34
Sprekers: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Vanessa Matz aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het plaatsen van vuilnisbakken in rijtuigen met fietsplaatsen" (55028172C) 34
Sprekers: **Vanessa Matz, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De versoepeling van het aanvragen van een Belgisch rijbewijs voor Oekraïense vluchtelingen" (55028382C) 35
Sprekers: **Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 36

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het pesticidegebruik op onze spoorwegen" (55028414C) 36

- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De zogenaamde heetwatertrein" (55029054C) 36

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het proefproject inzake de heetwatertrein" (55029171C) 36
Sprekers: **Nicolas Parent, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet 38

(VPM Mobilité) sur "Un mécanisme de soutien pour les opérateurs ferroviaires dans le cadre de l'ETCS Niveau II" (55028462C)
Orateurs: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 39

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La précarité de la situation et les actions de grève à Brussels Airport" (55028506C) 39

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les grèves dans le secteur du transport aérien" (55028871C) 39

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les grèves à l'aéroport de Zaventem" (55029025C) 39

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mouvements de grève à Brussels Airport et le rôle de la DGTA" (55029155C) 39
Orateurs: **Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'échange d'un permis de conduire étranger contre un permis belge" (55028527C) 42
Orateurs: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Dieter Vanbesien à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente par la SNCB de terrains entourant le Zennepad" (55028595C) 43
Orateurs: **Dieter Vanbesien, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les graffitis sur les trains" (55028606C) 44
Orateurs: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire transfrontalière Hamont-Weert" (55028617C) 45
Orateurs: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

(VEM Mobiliteit) over "Een steunmechanisme voor de spooroperatoren in het kader van ETCS Level 2-technologie" (55028462C)
Sprekers: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 39

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De precaire situatie en de stakingsacties op Brussels Airport" (55028506C) 39

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingen in de luchtvaartsector" (55028871C) 39

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingen op de luchthaven van Zaventem" (55029025C) 39

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsacties op Brussels Airport en de rol van DGLV" (55029155C) 39
Sprekers: **Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De omzetting van een buitenlands rijbewijs naar een Belgisch rijbewijs" (55028527C) 42
Sprekers: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Dieter Vanbesien aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van gronden rond het Zennepad door de NMBS" (55028595C) 43
Sprekers: **Dieter Vanbesien, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Graffiti op de treinen" (55028606C) 44
Sprekers: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De grensoverschrijdende spoorverbinding Hamont-Weert" (55028617C) 45
Sprekers: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

du

MERCREDI 29 juin 2022

Après-midi

_____

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 21 sous la présidence de M. Nicolas Parent.

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

01 Débat d'actualité sur les nuisances sonores de Brussels Airport et questions jointes de
- André Flahaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances causées par Brussels Airport" (55027651C)
- Florence Reuter à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Une solution temporaire d'urgence pour les nuisances sonores liées au trafic aérien" (55027712C)
- Florence Reuter à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude d'incidences du bruit des avions attendue pour le 1er juin" (55028328C)
- Florence Reuter à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores liées au trafic aérien: cadastre, quota count et suppression des vols de nuit" (55028333C)
- Georges Dallemagne à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport Envisa sur l'incidence du bruit des avions" (55028545C)
- Georges Dallemagne à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les avancées dans le dossier de l'aéroport Bruxelles-National" (55028546C)
- Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'aéroport de Zaventem" (55028650C)
- Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude sur les nuisances sonores liées à l'aéroport" (55028651C)
- Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le service de médiation de l'aéroport" (55028653C)
- Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 29 juni 2022

Namiddag

_____

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door de heer Nicolas Parent.

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

01 Actualiteitsdebat over de geluidshinder rond Brussels Airport en toegevoegde vragen van
- André Flahaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De door Brussels Airport veroorzaakte hinder" (55027651C)
- Florence Reuter aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een tijdelijke noodoplossing voor de door het vliegverkeer veroorzaakte geluidshinder" (55027712C)
- Florence Reuter aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voor 1 juni ingewachte studie over de impact van vliegtuiglawaai" (55028328C)
- Florence Reuter aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidsoverlast door het luchtverkeer: kadaster, quota count en afschaffing van nachtvluchten" (55028333C)
- Georges Dallemagne aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verslag van Envisa over de impact van vliegtuiglawaai" (55028545C)
- Georges Dallemagne aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vooruitgang in het dossier met betrekking tot Brussels Airport" (55028546C)
- Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De luchthaven van Zaventem" (55028650C)
- Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie over de geluidshinder van de luchthaven" (55028651C)
- Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ombudsdienst voor de luchthaven" (55028653C)

sur "La réaction du gouvernement flamand à l'étude d'Envisa" (55028925C)
- Katleen Bury à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores autour de l'aéroport de Zaventem" (55028932C)
- Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les appareils à faible niveau de bruit à Brussels Airport" (55029175C)
- Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude d'incidence environnementale sur les normes de bruit à Brussels Airport" (55029177C)
- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement du dossier du survol de Bruxelles et sa proche périphérie" (55029234C)

01.01 **Bert Wollants** (N-VA): Le ministre veut renforcer le cadre juridique du Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National. Le médiateur lui-même a présenté un certain nombre de propositions, sur la base des 15 millions de plaintes reçues. Le ministre est-il au courant de ce document? Que compte-t-il en faire? Où en est le renforcement du Service de Médiation?

L'étude menée par le bureau Envisa pourrait avoir un impact majeur sur la périphérie flamande. Le ministre s'est-il déjà concerté à ce sujet avec la Région flamande? L'étude fait référence à un certain nombre de points qui n'ont pas du tout été étudiés. Seuls sont proposés des scénarios prévoyant de déplacer le problème des survols de Bruxelles vers la Région flamande. Y a-t-il des scénarios qu'on n'a pas voulu étudier?

L'accord de gouvernement prévoit une solution pour les nuisances sonores à Zaventem. Quelles actions ont-elles déjà été entreprises? En bref, quelle est la politique menée par le ministre en ce qui concerne l'aéroport, et dans quelle mesure toutes les Régions sont-elles suffisamment impliquées?

01.02 **Tim Vandenput** (Open Vld): Le rapport d'incidence environnementale réalisé par Envisa examine séparément un certain nombre de scénarios. Pourquoi aucune analyse d'incidence n'a-t-elle été consacrée à une combinaison de mesures? L'étude indique que les effets socioéconomiques et les effets sur l'emploi n'ont pas été pris en compte. Cependant, deux scénarios portent sur une forte restriction de l'exploitation. Une étude sera-t-elle également consacrée aux effets des différents scénarios sur l'économie et l'emploi?

La législation de l'Union européenne prévoit qu'une restriction de l'exploitation ne peut être instaurée

- Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De reactie van de Vlaamse regering op de Envisa-studie" (55028925C)
- Katleen Bury aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem" (55028932C)
- Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Geluidsarme toestellen op Brussels Airport" (55029175C)
- Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De milieueffectenstudie over de geluidsnormen op Brussels Airport" (55029177C)
- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stavaza van het dossier inzake de vluchten boven Brussel en de nabije omgeving" (55029234C)

01.01 **Bert Wollants** (N-VA): De minister wil het juridisch kader van de ombudsdienst van de luchthaven versterken. De ombudsdienst heeft zelf een aantal voorstellen gedaan, gebaseerd op de 15 miljoen klachten die werden ontvangen. Kent de minister dat document? Wat zal hij ermee doen? Hoever staat hij met het versterken van de ombudsdienst?

De Envisastudie zou een grote impact kunnen hebben op de Vlaamse Rand. Heeft de minister daarover al overlegd met het Vlaams Gewest? In de studie wordt verwezen naar een aantal zaken dat helemaal niet is bestudeerd. Men maakt alleen scenario's om vliegtuigen van Brussel naar het Vlaams Gewest te verschuiven. Zijn er bepaalde scenario's die niet mochten worden onderzocht?

Het regeerakkoord voorziet in een oplossing voor de geluidshinder van Zaventem. Welke stappen werden al gezet? Kortom, welk beleid voert de minister ten aanzien van de luchthaven en op welke manier komen alle gewesten voldoende aan bod?

01.02 **Tim Vandenput** (Open Vld): In het milieueffectenrapport door Envisa wordt afzonderlijk een aantal scenario's onderzocht. Waarom is er geen impactanalyse uitgevoerd van een combinatie van maatregelen? De studie geeft aan dat er geen rekening is gehouden met de socio-economische effecten en de effecten voor de tewerkstelling. Twee scenario's gaan nochtans over een sterke exploitatiebeperking. Komt er ook een studie over de economische effecten en de impact op de tewerkstelling van de verschillende scenario's?

Volgens de EU-wetgeving kan er pas sprake zijn van een exploitatiebeperking nadat de

qu'après avoir procédé à l'examen de la réduction du bruit à la source, de mesures d'aménagement du territoire et de procédures de lutte contre le bruit. Comment le ministre interprète-t-il la législation européenne? Où en est l'élaboration de la loi sur les procédures de vol?

geluidsvermindering bij de bron, maatregelen inzake ruimtelijk ordening en procedures voor lawaaibestrijding zijn onderzocht. Hoe interpreteert de minister de EU-wetgeving? Wat is de stand van zaken van het uitwerken van de vliegwet?

DHL et AeroLogic ont acheté vingt 777 Freighters peu bruyants. Huit d'entre eux sont actuellement autorisés à atterrir à Brussels Airport. Eu égard à la croissance du département cargo, tous les avions doivent pouvoir être utilisés par DHL. Quelles sont les instructions de la DGTA en ce qui concerne les 777 Freighters déjà opérationnels à l'aéroport? N'est-il pas important dans le cadre de solutions durables que les douze autres appareils soient également autorisés à atterrir?

DHL en AeroLogic kochten twintig geluidsarme 777 Freighters. Daarvan mogen er vandaag acht landen op Brussels Airport. Gezien de groei van de cargoafdeling moeten alle toestellen kunnen worden ingezet door DHL. Wat zijn de instructies van het DGLV met betrekking tot de 777 Freighters die al actief zijn op de luchthaven? Is het in het kader van duurzame oplossingen niet belangrijk dat de twaalf andere toestellen ook moeten kunnen landen?

01.03 **Katleen Bury** (VB): *Selon l'étude d'incidences réalisée par Envisa, une concentration des vols au-dessus de la périphérie nord provoque le moins de nuisances. Actie Noordrand estime que cette étude n'a aucune valeur, étant donné qu'Envisa a accédé aux souhaits de Bruxelles et de la périphérie est mais pas à ceux de la périphérie nord. Dans quelle mesure le ministre suivra-t-il les conclusions de l'étude?*

01.03 **Katleen Bury** (VB): *Volgens de effectenstudie van Envisa geeft een concentratie van de vluchten boven de Noordrand het minste hinder. Actie Noordrand noemt de studie waardeloos, aangezien Envisa wel de wensen van Brussel en de Oostrand heeft ingewilligd, maar niet die van de Noordrand. In welke mate zal de minister de bevindingen van de studie volgen?*

01.04 **Georges Gilkinet**, ministre *(en français)*: Je devrai donc me contenter de lire l'avis de Mme Reuter et de MM. Flahaut, Dallemagne et De Smet dans la presse. Alors qu'ils sont prompts à faire des sorties dans la presse, il est navrant de constater que, lorsqu'il s'agit d'avoir un débat d'actualité, il n'y a plus personne! Je travaille avec méthode sur ce dossier complexe. Des parlementaires m'insultent et m'accusent de ne rien faire sur les réseaux sociaux, mais ne sont pas présents en commission!

01.04 Minister **Georges Gilkinet** *(Frans)*: Ik zal dus genoegen moeten nemen met de standpunten die mevrouw Reuter en de heren Flahaut, Dallemagne en De Smet in de pers ingenomen hebben. Hoewel ze er als de kippen bij zijn om verklaringen af te leggen in de pers, is het schrijnend vast te stellen dat ze allen verstek geven als er een actualiteitsdebat gevoerd moet worden! In dit complex dossier ga ik methodisch te werk. Sommige parlementsleden beledigen mij en beschuldigen mij op de sociale media ervan niets te ondernemen maar zelf zijn ze niet aanwezig in de commissie!

Le dossier du survol de Bruxelles est un héritage politique, urbanistique et judiciaire complexe et délicat. Aucun de mes prédécesseurs n'a trouvé de réponse satisfaisante. Les parties prenantes ont des intérêts contraires ou des approches contradictoires. Ce n'est pas une raison pour ne pas chercher des solutions afin d'améliorer le quotidien des familles survolées. J'y travaille depuis mon entrée en fonction.

Het dossier van de vluchten boven Brussel is een ingewikkelde en delicate politieke, stedenbouwkundige en gerechtelijke erfenis. Geen van mijn voorgangers heeft een bevredigende oplossing gevonden. De stakeholders hebben tegenstrijdige belangen of zienswijzen. Dat is geen reden om niet naar oplossingen te zoeken teneinde het dagelijks leven te verbeteren van de gezinnen die onder de vliegroutes wonen. Al sinds mijn aantreden ben ik daarmee bezig.

(En néerlandais) J'ai réuni toutes les parties prenantes dans une plateforme de consultation, sous la direction d'un modérateur indépendant. Les organisations de riverains et de la société civile, les autorités locales des trois régions, les organisations

(Nederlands) Ik heb alle betrokkenen samengebracht in een overlegplatform, onder leiding van een onafhankelijke moderator. De bewoners- en middenveldorganisaties, de lokale overheden uit de drie gewesten, de vakbonden en

syndicales et patronales, skeyes, le SPF Mobilité et Brussels Airport sont associés à cette initiative. La plateforme a également été créée pour exécuter le jugement du tribunal de première instance du 30 mai 2018 dans l'affaire opposant l'État belge à plusieurs communes flamandes.

(En français) Le jugement indique que toute modification dans la gestion des nuisances aériennes doit être précédée d'États généraux visant à conclure un pacte sur l'aéroport de Bruxelles-National. C'est donc une condition préalable à de nouvelles décisions.

(En néerlandais) Il appartient aux membres de la plateforme de proposer des solutions. Parallèlement, un groupe de travail composé d'experts techniques et opérationnels de la DGTA, de skeyes, des compagnies aériennes belges et de Brussels Airport se réunit depuis juin 2021 afin de présenter des solutions à court, à moyen et à long terme pour l'utilisation de l'espace aérien. Ce groupe de travail soutiendra la plateforme en analysant la faisabilité technique et opérationnelle des propositions.

(En français) Ce groupe technique étudie des solutions comme "plus vite plus haut" ou "plus longtemps plus haut" qui pourraient alléger les nuisances sonores pour la population.

Une subvention de 4,75 millions d'euros a été octroyée à skeyes pour prendre des initiatives en vue de techniques d'approche aéroportuaires moins bruyantes, plus économes et respectueuses de l'environnement. Je l'inscrirai dans le futur contrat de gestion de skeyes.

La plate-forme s'est réunie quatre fois depuis le début de la législature. Le but de la première réunion était de faire un état des lieux et que chacun soit informé du cadre dans lequel des solutions pourront se dégager.

La deuxième réunion permit de présenter la réglementation internationale et européenne d'application dans ce dossier, en présence de représentants de la DG de l'aviation civile française et de la Commission européenne.

La troisième a permis de répondre aux questions. Nous avons compilé les propositions en fonction de quatre piliers d'une approche équilibrée élaborée par l'OACI et qui définit les outils permettant aux aéroports de se développer en symbiose avec leur

werkgeversorganisaties, skeyes, de FOD Mobiliteit en Brussels Airport zijn hierbij betrokken. Het platform is ook opgericht om uitvoering te geven aan het vonnis van de rechtbank van eerste aanleg van 30 mei 2018 in de zaak tussen de Belgische Staat en een aantal Vlaamse gemeenten.

(Frans) In het vonnis wordt bepaald dat elke wijziging op het stuk van het beheer van de geluidshinder voorafgegaan moet worden door zo een Staten-Generaal met het oog gericht op het sluiten van een pact over de luchthaven Brussel-Nationaal. Dat is dus een voorafgaande voorwaarde voor nieuwe beslissingen.

(Nederlands) De leden van het platform moeten oplossingen voorstellen. Parallel komt sinds juni 2021 een werkgroep van technische en operationele deskundigen van het DGLV, skeyes, de Belgische luchtvaartmaatschappijen en Brussels Airport bijeen om korte-, middellange- en langetermijnoplossingen voor het gebruik van het luchtruim voor te stellen. Deze groep zal het platform ondersteunen door de technische en operationele haalbaarheid van de voorstellen te toetsen.

(Frans) Deze technische groep bestudeert oplossingen zoals 'sneller hoger' of 'langer hoger', die de geluidshinder voor de bevolking zouden kunnen verminderen.

Er werd een subsidie van 4,75 miljoen euro toegekend aan skeyes om initiatieven te nemen voor minder lawaaierige, zuinigere en milieuvriendelijkere technieken om luchthavens aan te vliegen. Ik zal dat in de toekomstige beheersovereenkomst met skeyes opnemen.

Het overlegplatform is sinds het begin van deze zittingsperiode vier keer bijeengekomen. Het doel van de eerste vergadering was een stand van zaken op te maken en iedereen te informeren over het kader waarin er oplossingen gevonden kunnen worden.

De tweede vergadering bood de gelegenheid om de internationale en Europese regelgeving die in dezen geldt, toe te lichten in aanwezigheid van vertegenwoordigers van het Franse DG Burgerluchtvaart en van de Europese Commissie.

Tijdens de derde vergadering kon er op vragen geantwoord worden. We hebben de voorstellen gebundeld volgens de vier pijlers van een evenwichtige benadering die door de ICAO ontwikkeld werd en waarin de instrumenten die

environnement. La directive 2006/93CE du Parlement et du Conseil et le règlement UE 598/2014 indiquent que les aéroports, notamment celui de Bruxelles, doivent appliquer cette approche au cas par cas.

luchthavens in staat stellen zich in symbiose met hun omgeving te ontwikkelen, omschreven worden. Uit de richtlijn 2006/93/EG van het Europees Parlement en de Raad en de EU-verordening 598/2014 blijkt dat luchthavens, waaronder de luchthaven van Brussel, die aanpak per geval moeten toepassen.

Ce 20 juin, la quatrième réunion de la plate-forme a été dédiée à la présentation de l'étude d'incidence du bureau d'études Envisa. Comme lors des trois réunions précédentes, Mme Reuter et M. Flahaut étaient absents alors que ce dernier se plaint d'avoir dû se battre pour que les bourgmestres du Brabant wallon soient invités. De nouvelles réunions de la plate-forme sont prévues lors du deuxième semestre 2022. C'est la première fois qu'un tel dialogue est organisé de façon si systématique et j'insiste sur la participation des représentants invités sinon c'est trop facile de se plaindre ensuite d'absence de dialogue ou de solution.

Op 20 juni jongstleden stond de vergadering van het platform in het teken van de voorstelling van de impactstudie van het onderzoeksbureau Envisa. Zoals tijdens de drie voorgaande vergaderingen waren mevrouw Reuter en de heer Flahaut afwezig, terwijl laatstgenoemde klaagt dat hij ervoor heeft moeten vechten dat de burgemeesters van Waals-Brabant uitgenodigd zouden worden. Er staan nieuwe vergaderingen van het platform gepland voor het tweede semester 2022. Het is de eerste keer dat er op zo een systematische manier een dergelijke dialoog georganiseerd wordt en ik dring aan op de aanwezigheid van de uitgenodigde vertegenwoordigers, anders is het te gemakkelijk om achteraf te klagen over een gebrek aan dialoog en het uitblijven van een oplossing.

L'origine judiciaire de l'étude d'Envisa survient à la suite des jugements le 19 juillet 2017 et le 1er février 2019. Le 9 décembre 2020, juste après mon entrée en fonction, la chambre des référés du tribunal de première instance francophone de Bruxelles a estimé que l'étude d'incidence "en ses deux volets, objectivation et mesures alternatives, réalisée par Envisa est incomplète et, partant, ne répond pas à l'heure actuelle à ce que nous avions décidé dans les jugements du 19 juillet 2017 et du 1er février 2019". Le même tribunal a condamné l'État belge afin de compléter ladite étude pour le 1er juin 2022 avec une analyse de différents scénarios défendus par les différentes parties prenantes, Régions flamande ou bruxelloise et communes comprises.

De vonnissen van 19 juli 2017 en 1 februari 2019 vormden de juridische aanleiding voor de Envisastudie. Op 9 december 2020, juist na mijn aantreden, heeft de kamer van kort geding van de Franstalige rechtbank van eerste aanleg Brussel geoordeeld dat beide delen van de door Envisa gerealiseerde impactstudie, objectivering en alternatieve maatregelen, onvolledig zijn en thans niet beantwoorden aan wat er in de vonnissen van 19 juli 2017 en 1 februari 2019 beslist was. Dezelfde rechtbank heeft de Belgische Staat er ten slotte toe veroordeeld de voornoemde studie tegen 1 juni 2022 te vervolledigen met een analyse van de verschillende scenario's die door de verschillende stakeholders, met inbegrip van het Vlaams en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de gemeenten, verdedigd worden.

(En néerlandais) La Région flamande a également soumis sa proposition, qui a fait l'objet d'une analyse. Conformément au jugement, notre avocat a communiqué l'étude d'impact le 1er juin aux différentes parties concernées par la procédure judiciaire, dont la Région flamande. L'étude est actuellement disponible dans les deux langues sur le site web du SPF Mobilité.

(Nederlands) Ook het Vlaams Gewest heeft zijn voorstel gestuurd en dat werd geanalyseerd. Conform het vonnis heeft onze advocaat de impactstudie op 1 juni meegedeeld aan de verschillende betrokken juridische partijen, waaronder het Vlaams Gewest. De studie staat nu in twee talen op de website van de FOD Mobiliteit.

(En français) Dans son étude, Envisa insiste sur la nécessité de disposer d'une vision complète et concertée du survol de Bruxelles. Aucune solution miracle n'existe, sinon mes prédécesseurs l'auraient appliquée. Sur la base des propositions soumises au jugement, chaque scénario détaille

(Frans) In zijn studie dringt adviesbureau Envisa aan op de noodzaak van een alomvattende en overlegde visie op de vliegroutes boven Brussel. Er bestaat geen mirakeloplossing, anders hadden mijn voorgangers die wel toegepast. Op basis van de ter beoordeling voorgelegde voorstellen worden voor

son impact géographique et ses effets sur la population survolée. Des réductions de la nuisance sonore sont possibles. Toutefois, il est impossible de trouver une solution en l'absence de consensus politique quant à l'objectif; seuls des principes agréés par tous conduiront à des solutions durables. C'est l'un des objectifs de la plate-forme de concertation.

elk scenario de geografische gevolgen ervan en de gevolgen voor de overvlogen bevolking gedetailleerd weergegeven. Het is mogelijk de geluidshinder te verminderen. Het is echter onmogelijk een oplossing te vinden als er geen politieke consensus bestaat over het doel. Alleen principes waarover iedereen het eens is, zullen tot duurzame oplossingen leiden. Dat is een van de doelstellingen van het overlegplatform.

À côté de celle-ci et du groupe technique, j'ai organisé une dizaine de réunions d'un groupe de travail composé de représentants des trois gouvernements régionaux. À ce stade, ce travail n'a pas encore abouti, alors qu'un consensus me semblait possible. J'espère que le bon sens finira par l'emporter.

Naast dat overlegplatform en de technische groep heb ik een tiental vergaderingen georganiseerd van een uit vertegenwoordigers van de drie gewestregeringen bestaande werkgroep. Die werkzaamheden zijn thans nog niet afgerond, hoewel ik dacht dat er een consensus mogelijk was. Ik hoop dat het gezond verstand uiteindelijk zal zegevieren.

Envisa aborde aussi les incitants pour renouveler des flottes par les compagnies aériennes. J'ai l'intention de revoir la réglementation des *quota count* (QC) des avions. Le principe du 3-6-9-12, proposé par le médiateur de l'aéroport, ne nous suffit pas, car modifier les règles sur les QC doit permettre de réduire l'impact sonore des avions, en réservant la priorité aux moments les plus délicats: le matin et le soir. Ce principe peut être pris en considération, mais le choix final devra s'accompagner d'une analyse scientifique, technique et opérationnelle qui en démontre les avantages et les inconvénients. C'est l'un des aspects de la solution.

Envisa gaat ook in op financiële prikkels voor luchtvaartmaatschappijen om hun vloot te vernieuwen. Ik ben van plan de regelgeving inzake de *quota count* (QC) van de vliegtuigen te herzien. Het beginsel van 3-6-9-12, dat door de ombudsman van de luchthaven voorgesteld wordt, is voor ons niet voldoende, omdat een aanpassing van de regels inzake de QC's het mogelijk zou moeten maken de geluidsimpact van de vliegtuigen te verminderen, door voorrang te geven aan de neteligste tijdstippen: 's morgens en 's avonds. Dat beginsel kan in overweging genomen worden maar de uiteindelijke keuze zal gepaard moeten gaan met een wetenschappelijke, technische en operationele analyse die de voor- en nadelen ervan aantoont. Dat is één aspect van de oplossing.

Suite à l'étude Envisa, au travail du groupe technique, aux propositions de la plate-forme de concertation et aux discussions avec les représentants des gouvernements régionaux, j'élabore une feuille de route qui sera présentée au Conseil des ministres. Si j'obtiens le consensus, elle sera mise en œuvre.

Naar aanleiding van de Envisastudie, de werkzaamheden van de technische groep, de voorstellen van het overlegplatform en de gesprekken met de vertegenwoordigers van de gewestregeringen stel ik een stappenplan op dat aan de ministerraad voorgelegd zal worden. Als ik een consensus bereik, zal het plan uitgevoerd worden.

Cela fait trente ans que les citoyens attendent des solutions. Il s'agit d'un dossier complexe et historiquement lourd avec des passages obligés comme l'étude Envisa et ces États généraux qui découlent de décisions judiciaires.

De burgers wachten al dertig jaar op oplossingen. Dit is een complex en historisch beladen dossier met verplichte procedures zoals de Envisastudie en die Staten-Generaal die beiden het gevolg zijn van rechterlijke beslissingen.

Un tel dossier ne peut se régler en trois coups de cuiller à pot. Je donne priorité à la concertation, pas à pas. Les pièces du puzzle se mettent en place afin de dégager des pistes de solutions permettant de soulager au maximum les populations touchées, dont je comprends bien les difficultés quotidiennes.

Een dergelijk dossier kan niet zomaar geregeld worden. Ik geef voorrang aan overleg, stap voor stap. De puzzelstukjes vallen op hun plaats zodat we oplossingen kunnen vinden waarmee we de getroffen burgers, wier dagelijkse moeilijkheden ik volledig begrijp, maximale verlichting zullen bieden.

Il n'y pas de solution miracle, mais des leviers à actionner pour améliorer la situation. Je travaille systématiquement dans la discrétion pour pouvoir avancer dans le dossier. Je regrette de ne pas pouvoir en débattre avec plus de députés aujourd'hui, mais ils liront le compte rendu pour lequel je remercie les services de la Chambre.

Er bestaat geen mirakeloplossing maar er zijn wel hefbomen die gebruikt kunnen worden om de situatie te verbeteren. Ik ga systematisch en discreet te werk om in dit dossier vooruitgang te boeken. Ik betreur dat ik hierover vandaag niet met meer Kamerleden kan discussiëren maar ze zullen het verslag kunnen lezen, waarvoor ik de diensten van de Kamer dank.

01.05 **Bert Wollants** (N-VA): Le ministre n'a nullement évoqué le service de médiation. Par ailleurs, les scénarios proposés ne correspondent pas tout à fait à l'analyse réalisée par Envisa, selon laquelle une bonne répartition des nuisances consisterait la solution la plus équitable. Je ne vois cependant aucun scénario correspondant à ce principe, l'idée proposée étant plutôt d'allonger la piste pour éviter Bruxelles. Toutes sortes d'études sont réalisées, mais les mesures prises par la suite ne vont pas dans le sens des recommandations formulées par ces études. Un modèle de concentration est en cours d'élaboration, alors qu'il est précisé dans l'étude qu'un tel système est néfaste. Manifestement, les membres du gouvernement n'ont pas encore tout à fait accordé leurs violons.

01.05 **Bert Wollants** (N-VA): Ik heb niets gehoord over de ombudsdienst. Voorts komen de voorgestelde scenario's niet helemaal overeen met de analyse van Envisa, die spreekt over een goede spreiding van de hinder als eerlijkste oplossing. Daarvoor zie ik echter geen scenario's, maar wel betreffende een langere startbaan om Brussel te vermijden. Er worden allerlei studies gemaakt, maar vervolgens leidt dat tot iets helemaal anders. Men werkt nu aan een concentratiemodel, terwijl men in de studie zegt dat een concentratiemodel nefast is. Blijkbaar zijn de violen binnen de regering nog niet helemaal goed gestemd.

01.06 **Katleen Bury** (VB): Je regrette moi aussi que d'aucuns profèrent des commentaires sans s'impliquer ou sur les médias sociaux, et je comprends que cela doit être frustrant pour le ministre.

01.06 **Katleen Bury** (VB): Ook ik betreur dat mensen aan de zijlijn of op sociale media staan te roepen, maar hier afwezig zijn. Dat moet frustrerend zijn voor de minister.

Cela étant dit, je n'ai pas reçu de réponses à mes questions. Le ministre suivra-t-il les conclusions de l'étude d'impact, qui selon nous créera davantage de conflits encore? Comment compte-t-on tenir compte des objections des habitants de la périphérie nord de Bruxelles? En attendant, la situation continue à empirer. Que pense le ministre de la méthodologie appliquée pour la réalisation de cette étude d'impact?

Ik heb echter geen antwoorden gekregen op mijn vragen. Zal de minister de besluiten van die effectenstudie, die volgens ons nog meer conflicten zal veroorzaken, volgen? Hoe komt men de mensen uit de Noordrand tegemoet? Inmiddels verslechtert de situatie alleen maar. Wat vindt de minister van de manier waarop die effectenstudie is uitgevoerd?

01.07 **Tim Vandenput** (Open Vld): D'aucuns auraient en effet mieux fait d'écouter vos réponses avant de diffuser leurs opinions. Le plan Schouppe a été sapé par le ministre Wathelet en 2013, d'où la situation difficile dans laquelle nous nous trouvons à présent.

01.07 **Tim Vandenput** (Open Vld): Bepaalde mensen hadden inderdaad beter hier geluisterd en pas dan gecommuniceerd wat ze ervan vonden. Het plan-Schouppe werd in 2013 onderuitgehaald door minister Wathelet. Daardoor zitten we nu in deze moeilijke situatie.

Je n'ai pas reçu de réponse à ma question concernant une étude supplémentaire visant à évaluer l'incidence de restrictions d'exploitation sur l'emploi. Toute restriction d'exploitation entraînera des pertes d'emplois.

Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag naar een bijkomende studie om de impact van exploitatiebeperkingen op de tewerkstelling na te gaan. Elke exploitatiebeperking zal verlies van banen tot gevolg hebben.

L'étude montre qu'un certain nombre de mesures peuvent déjà être prises dans le cadre des trois

De studie toont dat binnen de eerste drie pijlers al een aantal acties kan worden ondernomen om de

premiers piliers pour réduire la pression sonore et la pression sur l'environnement dues à l'aéroport.

Douze des vingt Boeing 777 Freighters ne sont pas autorisés à atterrir. Par conséquent, des avions plus bruyants et plus polluants sont utilisés. Il est positif que le ministre soit prêt à revoir ce point.

Brussels Airport Company (BAC) a pris de nombreuses initiatives pour parvenir à ce que toutes ses activités au sol soient neutres en carbone d'ici 2030. Elle va construire une installation de mélange de biocarburants. Elle sera pionnière dans ce domaine en Europe.

Les vols court-courriers doivent disparaître. C'était l'une des raisons de l'instauration de la taxe sur les billets d'avion. Le ministre doit se battre pour obtenir une liaison TGV avec Brussels Airport afin de mettre fin aux vols court-courriers polluants.

01.08 **François De Smet** (DéFI): Votre réponse est décevante, d'autant que le l'étude que vous avez citée propose des solutions. Je la cite: "Le plus efficient en termes de santé comme de viabilité économique pour l'aéroport serait de prolonger la piste 25L de 900 mètres et d'y concentrer les départs sous certains conditions de normes de bruits avec un virage à gauche dès 700 pieds de 50 à 100 % de ces départs". Vous faites comme si on pouvait s'attendre à un consensus général sur le sujet: je ne le crois pas possible.

Le problème est urbanistique, environnemental, communautaire. L'aéroport est trop près de la ville, des zones densément peuplées appartenant à trois Régions seront survolées. Tout ce qu'on peut faire, c'est décider sur des bases scientifiques, en tenant compte du risque, du bien-être de la population et des normes de bruit. Vous avez une obligation de résultats, pas seulement de moyens.

01.09 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Dans cette discussion, le mot "impression" est régulièrement utilisé mais ce dossier est si complexe qu'il nécessite d'être objectivé. En clair, le groupe de travail technique devra considérer certaines solutions de manière objective. Il y a par exemple lieu de nous pencher sur la question: quelle vision nationale avons-nous de l'organisation de notre aviation? Je compte sur le ministre pour enregistrer des progrès en matière de durabilité et éventuellement d'innovation.

geluids- en milieudruk door de luchthaven naar beneden te brengen.

Twaalf van de twintig Boeing 777 Freighters mogen hier niet landen. Daardoor worden hier meer luidruchtige en meer vervuilende vliegtuigen ingezet. Het is goed dat de minister bereid is om dit te herzien.

BIAC heeft veel initiatieven genomen om tegen 2030 al haar grondactiviteiten CO_2-neutraal te maken. Ze zullen biobrandstoffen blenden. Daarmee is ze trendsetter in Europa.

De korteafstandsvluchten moeten eruit. Dat was ook een van de redenen om de vliegtaks te implementeren. De minister moet echt zijn schouders zetten onder een hst-verbinding met Brussels Airport, zodat er een einde komt aan de vervuilende korteafstandsvluchten.

01.08 **François De Smet** (DéFI): Uw antwoord ontgoochelt me, temeer daar er in de studie waar u naar verwees oplossingen voorgesteld worden. Ik citeer: "Voor de gezondheid en de economische levensvatbaarheid van de luchthaven zou de meest efficiënte oplossing erin bestaan baan 25L met 900 meter te verlengen en de vertrekken daar te concentreren onder bepaalde voorwaarden inzake geluidsnormen met een linkerbocht vanaf 700 voet voor 50 tot 100 % van deze vertrekken". U doet alsof men tot een algemene consensus over die kwestie zou kunnen komen. Ik denk niet dat dat mogelijk is.

Het is een stedenbouwkundig, ecologisch en communautair probleem. De luchthaven ligt te dicht bij de stad, er zullen dichtbevolkte gebieden in drie Gewesten overvlogen worden. Het enige wat men kan doen is een beslissing op wetenschappelijke basis nemen, waarbij er rekening gehouden wordt met het risico, het welzijn van de bevolking en de geluidsnormen. U hebt een resultaatsverplichting, niet alleen een middelenverbintenis.

01.09 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): In deze discussie horen we vaak het woord 'gevoel', maar dit dossier is zo complex dat het objectiviteit verdient. De technische werkgroep moet bepaalde oplossingen objectief toetsen. Er moet worden bekeken wat voor visie we nationaal hebben op de organisatie van onze luchtvaart. Ik reken ook op de minister om stappen vooruit te zetten rond duurzaamheid en eventueel rond innovatie.

J'ai déposé une résolution au sein de cette commission afin de remplacer l'avion par le train pour de courtes distances. Des avis sont en train d'être recueillis à cet égard. Nous pouvons dès lors également progresser, tant au sein du Parlement que dans la manière dont le ministre aborde ce dossier.

L'incident est clos.

02 Questions jointes de
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les correspondances garanties" (55026853C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre ferroviaire cadencée" (55027590C)

02.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): *Une offre ferroviaire cadencée garantit des correspondances parfaitement minutées. Jadis, on appliquait plus souvent qu'aujourd'hui un système de correspondances garanties.*

Quels sont actuellement les accords conclus avec la SNCB afin d'assurer les correspondances? A-t-on mis en place une coopération avec d'autres opérateurs des transports publics? Combien de plaintes la SNCB reçoit-elle sur des correspondances ratées? Comment le ministre compte-t-il introduire un modèle cadencé?

02.02 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: Tous les changements de trains d'une durée comprise entre 4 et 20 minutes sont considérés comme des correspondances. Des délais d'attente sont prévus pour certaines connexions. Leur durée dépend du nombre de passagers effectuant le changement et est déterminée en concertation avec les collaborateurs de la SNCB sur le terrain. Les délais d'attente sont évalués chaque année. Le délai d'attente est activé par la communication entre l'accompagnateur de train, le personnel à quai et le personnel chargé du suivi en temps réel. Il est important d'éviter un effet boule de neige, par lequel le délai d'attente entraîne des retards supplémentaires pour d'autres passagers aux points nodaux suivants.

Les correspondances entre le train et le bus sont introduites dans le programme Aribus, dans lequel les sociétés de transport public peuvent introduire les délais d'attente théoriques entre le train et le bus. La SNCB partage ses projets d'horaires avec les autres sociétés de transport public jusqu'à un an à l'avance. Dans le cadre des travaux préparatoires pour chaque nouveau plan de transport, la SNCB

Ik heb in deze commissie een resolutie ingediend om voor de korte afstanden het vliegtuig te vervangen door de trein. Er worden hierover nu adviezen ingewonnen. We kunnen daar ook nog stappen vooruit zetten, zowel in het Parlement, als in de manier waarop de minister dit dossier aanpakt.

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde vragen van
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gegarandeerde aansluitingen" (55026853C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gecadanceerd spooraanbod" (55027590C)

02.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): *Een gecadanceerd treinmodel staat garant voor vlotte overstappen. Vroeger was er vaker dan vandaag een systeem van gegarandeerde aansluitingen.*

Wat zijn momenteel de afspraken met de NMBS over het garanderen van aansluitingen? Wordt er samengewerkt met andere openbaarvervoeraanbieders? Hoeveel klachten krijgt de NMBS over het missen van aansluitingen? Hoe wil de minister de invoering van een gecadanceerd model aanpakken?

02.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: Alle treinoverstappen gaande van 4 tot 20 minuten worden als een aansluiting beschouwd. Voor bepaalde aansluitingen worden wachttijden ingepland. De lengte daarvan hangt af van het aantal reizigers dat de overstap maakt en wordt bepaald in overleg met de NMBS-medewerkers op het terrein. De wachttijden worden elk jaar geëvalueerd. De wachttijd wordt geactiveerd door de communicatie tussen de treinbegeleider, het personeel op het perron en het personeel dat instaat voor de realtimeopvolging. Belangrijk is dat een sneeuwbaleffect wordt vermeden, waardoor de wachttijd zorgt voor meer vertraging voor meer reizigers in volgende knooppunten.

De aansluitingen tussen trein en bus worden ingebracht in het programma Aribus, waar de openbaarvervoermaatschappijen de theoretische wachttijden tussen trein en bus kunnen invoeren. De NMBS deelt haar ontwerpen van dienstregeling tot één jaar op voorhand met de andere openbaarvervoermaatschappijen. Tijdens de voorbereidingen voor het nieuwe vervoersplan

se réunit également avec les autres sociétés et avec les régions.

En 2021, près de 90 % des correspondances ont pu être assurées. Sur les 253 millions de passagers intérieurs comptabilisés en 2019, 1 300 plaintes ont été formulées concernant des correspondances manquées. Les maillons les plus faibles sont analysés mensuellement.

Depuis 1984, la SNCB établit les horaires selon le principe de la cadence et de la symétrie. Une étude sera réalisée concernant la faisabilité technique et économique du modèle de nœuds de correspondance intégré calqué sur la Suisse. Il s'agit d'un élément très important à mes yeux. La SNCB fournira l'expertise technique pour l'étude, qui sera lancée prochainement. Un modèle ferroviaire cadencé fait partie de la Vision 2040.

02.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Dans les années qui précèdent l'introduction du modèle de nœuds de correspondance intégré, nous devons identifier les goulets d'étranglement et y remédier.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55027262C de Mme Fonck est supprimée.

03 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les heurts d'animaux sur les voies ferrées" (55027265C)

03.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Durant cette dernière année, 60 animaux ont été écrasés par un train. Infrabel souhaite inciter les éleveurs et les riverains à mieux clôturer leurs prairies et à tenir leurs chiens en laisse. Natuurpunt a toutefois fait remarquer qu'Infrabel n'a encore mis en place aucune politique de défragmentation. Cette politique est pourtant essentielle dans notre paysage fragmenté pour que les animaux puissent se déplacer en toute sécurité. Par le passé, le ministre avait déjà indiqué que des moyens supplémentaires étaient nécessaires pour réaliser cette défragmentation le long des voies de chemin de fer.

Le ministre fera-t-il intégrer un objectif de défragmentation dans le contrat de performance avec Infrabel? Soutient-il la demande de Natuurpunt d'établir un plan d'action spécifique à cet égard?

03.02 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: Au travers de son plan d'orientation environnementale, Infrabel entend mieux protéger

vergadert de NMBS ook met de andere maatschappijen en de regio's.

In 2021 slaagde bijna 90 % van de aansluitingen. Van de 253 miljoen binnenlandse reizigers in 2019 werden 1.300 klachten ontvangen over gemiste aansluitingen. Elke maand worden de zwakste schakels geanalyseerd.

Al sinds 1984 stelt de NMBS de dienstregelingen op volgens het principe van cadans en symmetrie. Er zal een studie worden uitgevoerd naar de technische en economische haalbaarheid van een geïntegreerd knooppuntenmodel naar Zwitsers voorbeeld. Dit is voor mij zeer belangrijk. De NMBS levert de technische expertise voor de studie, die spoedig wordt opgestart. Een gecadanceerd treinmodel maakt deel uit van de Visie 2040.

02.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): In de jaren voorafgaand aan de invoering van een geïntegreerd knooppuntenmodel, moeten we de knelpunten identificeren en aanpakken.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55027262C van mevrouw Fonck vervalt.

03 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanrijdingen van dieren op de spoorwegen" (55027265C)

03.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Het voorbije jaar werden 60 dieren door een trein aangereden. Infrabel wil veehouders en omwonenden ertoe aanzetten om hun weides beter af te schermen en honden aan de leiband te houden. Natuurpunt heeft echter opgemerkt dat Infrabel nog geen ontsnipperingsbeleid heeft uitgewerkt. Dat is nochtans cruciaal in ons versnipperde landschap, zodat dieren op een veilige manier kunnen rondtrekken. Eerder gaf de minister al aan dat bijkomende middelen noodzakelijk zijn om die ontsnippering rond de spoorwegen te realiseren.

Zal de minister een doelstelling inzake ontsnippering laten opnemen in het prestatiecontract met Infrabel? Steunt hij de vraag van Natuurpunt om hiervoor een specifiek actieplan op te stellen?

03.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: Infrabel wil met haar milieubeleidsplan de biodiversiteit beter beschermen. De onderneming

la biodiversité, en créant un réseau de chemin de fer écologique qui protège et stimule le développement de la faune et de la flore le long des voies, entre autres grâce à une gestion écologique des bermes. Des mesures de défragmentation écologiques sont également envisagées. Ces objectifs figurent dans la proposition de contrat de performance.

Infrabel prend déjà des mesures pour lutter contre la fragmentation, par exemple l'intégration d'écoducs et d'écotunnels lors des travaux de rénovation ou l'installation de grillages respectueux des animaux. Infrabel s'est également concertée avec le département flamand de l'Environnement à propos du plan d'action flamand de défragmentation écologique. Le gestionnaire d'infrastructure a également commandé une étude écologique afin d'identifier les endroits où une gestion écologique des bermes est recommandée.

Je vais bien évidemment promouvoir toutes ces mesures dans l'intérêt de notre biodiversité.

03.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Je suis heureuse que la politique de défragmentation soit incluse dans le contrat de performance avec Infrabel, car jusqu'à présent ce point ne faisait pas partie des grandes priorités.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de
- Wouter Vermeersch à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le traitement illégal par le SPF Mobilité de données relatives à des amendes de stationnement" (55027322C)
- Wouter Vermeersch à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La convention de communication de données entre la ville de Courtrai et la DGTRSR" (55027323C)

04.01 **Wouter Vermeersch** (VB): Selon la Chambre contentieuse de l'APD, le SPF Mobilité et la ville de Courtrai ne disposent pas de l'autorisation adéquate pour consulter les plaques d'immatriculation dans la Banque-Carrefour des véhicules. La ministre de l'Intérieur m'a renvoyé au ministre de la Mobilité. Comment le ministre réagit-il à cette décision de l'APD? Y a-t-il d'autres villes, communes ou instances qui ne disposent pas encore de l'autorisation adéquate? Le SPF et la ville ont reçu un délai de deux mois pour mettre leur traitement de données en conformité avec la réglementation. Cela a-t-il été fait entre-temps? Que se passe-t-il si un citoyen conteste son amende aujourd'hui? Qu'advient-il des amendes déjà émises?

wil dat doen door een ecologisch spoorwegnet te creëren dat de fauna en flora langs de sporen beschermt en bevordert, onder meer door een ecologisch beheer van de bermen. Ook maatregelen voor ecologische ontsnippering worden overwogen. Deze doelstellingen werden opgenomen in het voorstel van performantiecontract.

Infrabel neemt reeds maatregelen om de versnippering tegen te gaan, zoals de integratie van ecoducten en ecotunnels bij vernieuwingswerken of de installatie van een diervriendelijke afrastering. Infrabel heeft ook overlegd met het Vlaamse departement Omgeving over het Vlaamse actieplan voor ecologische ontsnippering. De infrastructuurbeheerder laat tevens een ecologische studie uitvoeren om te identificeren op welke locaties een ecologisch beheer van de bermen is aangewezen.

Ik zal uiteraard al die maatregelen stimuleren in het belang van onze biodiversiteit.

03.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Ik ben blij dat het ontsnipperingsbeleid zal worden opgenomen in het prestatiecontract met Infrabel, want tot nu toe stond dat punt niet zo hoog op de agenda.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van
- Wouter Vermeersch aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onwettige gegevensverwerking door de FOD Mobiliteit in verband met parkeerboetes" (55027322C)
- Wouter Vermeersch aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overeenkomst tot mededeling van gegevens tussen Kortrijk en DGWVVV" (55027323C)

04.01 **Wouter Vermeersch** (VB): Volgens de Geschillenkamer van de GBA beschikken de FOD Mobiliteit en de stad Kortrijk niet over de correcte machtiging om nummerplaten op te zoeken in de Kruispuntbank van de Voertuigen. De minister van Binnenlandse Zaken heeft mij doorverwezen naar de minister van Mobiliteit. Hoe reageert de minister op deze beslissing van de GBA? Zijn er nog andere steden, gemeenten en instanties die nog niet over een correcte machtiging beschikken? De FOD en de stad kregen twee maanden om de gegevensverwerking in overeenstemming te brengen met de regelgeving. Is dat ondertussen gebeurd? Wat als een burger vandaag zijn boete aanvecht? Wat gebeurt er met de reeds uitgeschreven boetes?

Le SPF fera-t-il appel de la décision comme la ville de Courtrai l'a fait? Quel cabinet d'avocats le SPF a-t-il désigné pour le défendre et combien cela coûte-t-il?

Le 1er septembre 2020, la ville de Courtrai et la DG Transport Routier et Sécurité routière (DGTRSR) ont conclu une convention de communication de données avec effet rétroactif. La DGTRSR peut-elle conclure une telle convention de manière rétroactive? Pourquoi a-t-on agi de la sorte? Qui a pris l'initiative?

04.02 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: Le SPF Mobilité a décidé de ne pas interjeter appel de la décision de l'APD car il estime que le traitement des données est actuellement conforme au RGPD. Il a expliqué son point de vue dans un courrier circonstancié adressé à la Chambre contentieuse de l'APD. Il estime qu'aucune redevance de stationnement n'est menacée.

Le SPF est secondé par le bureau d'avocats Timelex. Les honoraires sont loin d'être astronomiques.

Pour consulter les données des immatriculations de véhicules auprès de la DGTRSR, les villes et communes ainsi que leurs concessionnaires peuvent se baser sur les autorisations générales octroyées par l'ancien comité sectoriel pour l'autorité fédérale. Pour ce faire, elles peuvent signer une déclaration d'engagement expresse. La DGTRSR a l'habitude de conclure un protocole d'accord mutuel avant l'échange de données.

Dans cette affaire, il y a eu pendant une courte période une certaine confusion vis-à-vis de la ville de Courtrai étant donné la décision de dissoudre la régie communale autonome et d'incorporer ses services dans ceux de la ville en gardant la même dénomination.

Sur le fond, il n'y avait aucun problème, puisque la ville de Courtrai avait repris tous les droits et obligations de plein droit. Ce principe a été reconnu dans l'avis de l'ancienne Commission de la protection de la vie privée. L'affiliation de la ville de Courtrai par le biais de la déclaration d'engagement et du protocole d'accord correspondant concerne une reconnaissance purement formelle de cette succession juridique par la ville de Courtrai.

04.03 **Wouter Vermeersch** (VB): J'introduirai une demande écrite afin d'obtenir la lettre du SPF à la

Zal de FOD net als de stad beroep aantekenen tegen de beslissing? Door welk advocatenkantoor liet de FOD zich verdedigen en hoeveel bedragen de kosten daarvoor?

Op 1 september 2020 sloten de stad Kortrijk en het DG Wegvervoer en Verkeersveiligheid (DGWVVV) een overeenkomst om gegevens te delen met terugwerkende kracht. Mag het DGWVVV retroactief een dergelijke overeenkomst afsluiten? Waarom gebeurde dit? Wie nam het initiatief?

04.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: De FOD Mobiliteit heeft besloten om geen beroep aan te tekenen tegen de beslissing van de GBA, aangezien hij van oordeel is dat deze gegevensverwerking actueel in overeenstemming is met de GDPR. Dat standpunt werd toegelicht in een gedetailleerde brief aan de Geschillenkamer van de GBA. De FOD is van oordeel dat geen parkeerretributies op de helling staan.

De FOD wordt bijgestaan door het advocatenkantoor Timelex. De erelonen zijn zeker niet exuberant.

Alle steden en gemeenten en hun concessiehouders kunnen zich voor de raadpleging van gegevens van de ingeschreven voertuigen bij het DGWVVV baseren op algemene machtigingen van het vroegere sectorale comité voor de federale overheid. Zij moeten hiervoor een uitdrukkelijke verbintenisverklaring ondertekenen. Het DGWVVV heeft de gewoonte een onderlinge protocolovereenkomst af te sluiten voorafgaand aan de gegevensuitwisseling.

In deze zaak bestond er gedurende een beperkte tijdspanne verwarring ten aanzien van de stad Kortrijk als gevolg van de beslissing om het autonoom gemeentebedrijf te ontbinden en de diensten ervan onder dezelfde benaming in te kapselen in de diensten van de stad zelf.

Inhoudelijk was er geen probleem, aangezien de stad Kortrijk alle rechten en verplichtingen van rechtswege had overgenomen. Dit principe werd erkend in het advies van de voormalige Privacycommissie. De aansluiting van de stad Kortrijk middels de verbintenisverklaring en de navenant afgesloten protocolovereenkomst betreffen een louter formele erkenning van deze rechtsopvolging door de stad Kortrijk.

04.03 **Wouter Vermeersch** (VB): Ik zal de brief van de FOD aan de Geschillenkamer schriftelijk

Chambre Contentieuse. J'aimerais connaître le montant exact des frais d'avocat et soumettrai donc une question écrite à ce sujet. L'accord avec la DGTRSR est censé être conclu avant que l'échange de données ait lieu, mais, en l'occurrence, cela n'a pas été le cas. L'APD a confirmé que la ville n'était pas en règle quant à la succession juridique lorsqu'elle a repris les droits.

Ce problème majeur remonte à la période où Vincent Van Quickenborne était bourgmestre de Courtrai. C'est lui qui a conclu cette convention rétroactive. Il est incompréhensible que le ministre de la Justice lui-même traite les données personnelles des habitants d'une manière aussi scandaleuse. Nous continuerons à approfondir ce dossier.

L'incident est clos.

05 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude relative au potentiel de notre réseau ferroviaire" (55027539C)

05.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): *Notre pays peut se targuer d'un réseau ferroviaire étendu et dense. L'accord de gouvernement porte en lui l'annonce d'une étude sur le potentiel de notre réseau de chemins de fer.*

Ce marché a-t-il déjà été attribué? À qui en incombe l'initiative? A-t-on fait appel à un bureau d'étude ou une société de conseil externe? Quand les résultats de cette étude seront-ils disponibles?

05.02 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: Mon cabinet planche depuis des mois sur une vision à long terme pour le rail, et ce en coopération avec le SPF Mobilité, Infrabel, la SNCB et la société civile au sens large. Ces travaux ont donné naissance à la Vision 2040, qui tend à rendre les chemins de fer belges durablement plus attrayants pour le transport des personnes et des marchandises. Cette vision a été approuvée par le Conseil des ministres le 6 mai. L'enjeu consiste à étoffer l'offre, jusqu'à quatre trains par heure aux abords des grandes villes et des axes les plus fréquentés et à deux trains par heure, ailleurs. Nous y parviendrons en améliorant progressivement l'exploitation de nos infrastructures.

Il convient de nous inspirer de l'usage intensif du réseau ferroviaire dans des pays tels que la Suisse, l'Autriche et les Pays-Bas. Nous partons du postulat suivant: une meilleure systématisation du trafic ferroviaire, des tests d'application du modèle de l'horaire intégré et du catalogue des sillons, un

opvragen. Ik zou graag het precieze bedrag aan advocatenkosten kennen en zal hierover een schriftelijke vraag indienen. Het is de bedoeling dat de overeenkomst met het DGWVVV voorafgaand aan de gegevensuitwisseling wordt gesloten, maar dat is hier niet gebeurd. De GBA heeft bevestigd dat de stad niet in orde was met de rechtsopvolging toen zij de rechten overnam.

Dit grote probleem is ontstaan toen Vincent Van Quickenborne burgemeester van Kortrijk was. Hij heeft die retroactieve overeenkomst gesloten. Het is niet te vatten dat uitgerekend de minister van Justitie op zo'n schandalige manier met de persoonsgegevens van inwoners omspringt. We zullen dit verder uitspitten.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie m.b.t. het potentieel van ons spoorwegnet" (55027539C)

05.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): *Ons land beschikt over een uitgebreid spoorwegnet en in het regeerakkoord werd een studie aangekondigd over het potentieel ervan.*

Werd de opdracht voor die studie al gegeven? Wie neemt daartoe het initiatief? Werd een extern studiebureau of consultancybureau ingeschakeld? Wanneer mogen we die studie verwachten?

05.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: Mijn kabinet werkt al maanden aan een langetermijnvisie voor het spoor, in samenwerking met de FOD Mobiliteit, Infrabel, de NMBS en het brede middenveld. Dat resulteerde in Spoorvisie 2040, om de Belgische spoorwegen op lange termijn aantrekkelijker te maken voor personen- en goederenvervoer. De ministerraad heeft deze Spoorvisie 2040 op 6 mei goedgekeurd. De uitdaging is om het aanbod aanzienlijk uit te breiden, tot vier treinen per uur in de buurt van de grote steden en op de drukste assen, en twee treinen per uur elders. Dat doen we door de benutting van onze infrastructuur geleidelijk te verbeteren.

We moeten ons laten inspireren door het intensievere gebruik van het spoornet in landen als Zwitserland, Oostenrijk en Nederland. We gaan uit van: een betere systematisering van het treinverkeer; toepassingstesten van het geïntegreerde dienstregelingsmodel en de

accent mis sur des solutions opérationnelles plutôt que sur des solutions d'infrastructures coûteuses, une adaptation des infrastructures aux besoins d'exploitation, un horaire au centre de la prise de décision et des choix d'investissements basés sur la valeur ajoutée pour le client. Ces objectifs doivent être traduits en termes techniques. C'est pourquoi je commanderai une étude de faisabilité économique et opérationnelle de notre modèle d'horaire, conformément à l'accord de gouvernement. Elle nous permettra d'élaborer une stratégie de transition vers un modèle d'exploitation plus performant. Un schéma de service cadencé, avec des trains circulant selon un horaire régulier se répétant toutes les 15, 30 ou 60 minutes en fonction de la fréquence du service, est à l'étude.

Cela nous permettra de déterminer dans quelle mesure, sous quelles conditions et avec quel impact ce modèle peut être appliqué au réseau belge. Étant donné la nature technique de la question et son importance, nous espérons que le SPF Mobilité pourra compter sur une expertise technique externe pour cette tâche. Les moyens à prévoir pour cette étude seront discutés et un appel d'offres sera lancé ensuite. Une première étape concerne le contrat de services publics et de performance à propos duquel nous négocions et dont notre commission a déjà discuté une première fois le 15 juin. Les différents contrats seront budgétisés et soumis en temps opportun.

05.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): La confection du budget et l'appel d'offres doivent intervenir assez rapidement, eu égard notamment aux ambitions formulées pour le trafic ferroviaire dans la Vision 2040 et dans le projet de contrat de gestion. La faisabilité technique de ces ambitions devra également être démontrée dans cette étude. Nous l'attendons avec impatience.

L'incident est clos.

06 Question de François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les avancées du dossier RER" (55027543C)

06.01 **François De Smet** (DéFI): *La presse a révélé de nouveaux éléments du calendrier du RER.*

Si la mise en service du tronçon Waterloo-Braine-l'Alleud est fixée fin 2025 avec l'inauguration de la gare de Braine, celle relative à la mise à quatre à voies de la ligne L124 vers Braine-l'Alleud et Nivelles, problématique au niveau de Linkebeek, est annoncée entre 2025 et 2031, à cause du retard

catalogus van rijpaden; focus op operationele oplossingen boven dure infrastructuuroplossingen; aanpassing van de infrastructuur aan de exploitatiebehoeften; een dienstregeling die centraal staat in de besluitvorming en keuzes voor investeringen op basis van de toegevoegde waarde voor de klant. Die doelstellingen moeten technisch worden vertaald en daarom wil ik een economische en operationele haalbaarheidsstudie laten uitvoeren van ons dienstregelingsmodel, conform het regeerakkoord. Zo kunnen we een strategie van overschakeling op een performanter exploitatiemodel uitdokteren. We bestuderen een gecadanceerd dienstmodel, waarin de treinen volgens een regelmatige dienstregeling rijden die elke 15, 30 of 60 minuten wordt herhaald, volgens de frequentie van de dienst.

Zo kunnen we nagaan in hoeverre, onder welke voorwaarden en met welke impact dit model kan worden toegepast op het Belgisch netwerk. Gezien de technische aard van de zaak en het belang ervan hopen wij dat de FOD Mobiliteit voor deze taak zal kunnen rekenen op externe technische expertise. De middelen voor dit onderzoek worden besproken en daarna wordt een aanbesteding uitgeschreven. Een eerste stap betreft het openbare dienst- en performantiecontract waarover we onderhandelen en dat we hier op 15 juni al een eerste keer bespraken. De verschillende contracten zullen te gepaste tijd worden begroot en voorgelegd.

05.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): De begroting en aanbesteding moeten wel vrij snel gebeuren, zeker gezien de ambities voor het spoorverkeer in de Spoorvisie 2040 en in het ontwerp van beheersovereenkomst. De technische haalbaarheid van die ambities zal ook in dat onderzoek moeten blijken. We kijken uit naar de studie.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De in het GEN-dossier geboekte vooruitgang" (55027543C)

06.01 **François De Smet** (DéFI): *De pers heeft nieuwe informatie over het tijdpad van het GEN onthuld.*

Het baanvak Waterloo-Eigenbrakel zou volgens de planning eind 2025 in gebruik genomen worden, met de feestelijke opening van het station Eigenbrakel, maar er wordt aangekondigd dat de uitbreiding tot vier sporen van de lijn L124 naar Eigenbrakel en Nijvel, die een probleem vormt ter

dans l'obtention du permis requérant modification du plan du secteur: les autorités communales sont clairement pointées du doigt.

hoogte van Linkebeek, tussen 2025 en 2031 gerealiseerd zal worden ten gevolge van vertraging bij het verkrijgen van de vergunning waarvoor het gewestplan gewijzigd moet worden: er wordt duidelijk met de beschuldigende vinger naar de gemeentelijke overheid gewezen.

Malgré la relance du comité de pilotage RER et la mise en place du ticket unique BRUPASS entre les quatre sociétés de transport en commun (SNCB, STIB, De Lijn, TEC), Bruxelles et le Sud du pays sont à la traîne, alors que les travaux sont terminés au Nord: il importe de concrétiser ce projet avant la fin de la décennie.

Ondanks de heropstart van de GEN-stuurgroep en de invoering van de Brupass, het eengemaakte ticket van de vier openbaarvervoerbedrijven (NMBS, MIVB, De Lijn, TEC), is er vertraging in Brussel en in het zuiden van het land, terwijl de werken in het noorden afgerond zijn: dat project moet vóór het einde van dit decennium afgerond worden.

Confirmez-vous les délais pour la mise en service des deux tronçons précités? Les retards pour l'obtention du permis pour la ligne L124 sont-ils dus à des obstructions administratives ou à un faisceau de circonstances? Le comité de pilotage RER compte-il accélérer des éléments du dossier, dans le respect des procédures?

Bevestigt u de termijnen voor de ingebruikname van de twee voornoemde baanvakken? Is de vertraging voor het verkrijgen van de vergunning voor lijn L124 te wijten aan tegenwerking van administratieve aard of aan een samenloop van omstandigheden? Is de GEN-stuurgroep van plan om een en ander te versnellen, met inachtneming van de procedures?

06.02 **Georges Gilkinet**, ministre *(en français)*: L'avancement et la planification des travaux d'infrastructure sur les lignes 124 et 161 font l'objet d'un suivi détaillé par le comité de pilotage du RER, que j'ai relancé au début de mon mandat. Ce dernier suit de près les travaux, permettant aux Régions d'être informées de l'avancement du dossier.

06.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Frans)*: De voortgang en de planning van de infrastructuurwerken op de lijnen 124 en 161 worden nauwkeurig opgevolgd door de GEN-stuurgroep, die ik bij mijn aantreden nieuw leven ingeblazen heb. Die stuurgroep volgt de werken van nabij op, waardoor het mogelijk is de Gewesten op de hoogte te houden van de voortgang van het dossier.

Les travaux d'infrastructure de la ligne 124 ont pris du retard, en raison de l'opposition de Linkebeek aux permis demandés. Les discussions se poursuivent et j'espère trouver une solution.

De infrastructuurwerken op lijn 124 hebben vertraging opgelopen door het verzet van de gemeente Linkebeek tegen de aangevraagde vergunningen. De gesprekken worden voortgezet en ik hoop dat er een oplossing uit de bus komt.

Malgré tout, les travaux se poursuivent, comme je l'ai constaté à Lillois ou à Nivelles, où une nouvelle gare multimodale vient d'être inaugurée. D'ailleurs, à partir de celle-ci, vous avez déjà six trains par heure en direction de Bruxelles, ce qui est très appréciable pour les habitants du Brabant wallon et du canton de Nivelles.

Ondanks alles worden de werken voortgezet, zoals ik heb kunnen vaststellen in Lillois of Nijvel, waar er zopas een nieuw multimodaal station ingehuldigd werd. Vanuit dat station rijden er trouwens al zes treinen per uur naar Brussel, wat voor de inwoners van Waals-Brabant en het kanton Nijvel een zeer goede zaak is.

Même si le RER avance par petites touches, nous avons atteint 80 % de l'objectif en termes de fréquences et de connexions. Soit, dans un rayon de 30 km autour de Bruxelles, au moins quatre trains/heure vers et depuis la capitale.

Ook al gaat het GEN met kleine stapjes vooruit, op het vlak van het treinaanbod en de verbindingen hebben we 80 % van de doelstelling bereikt. Dat wil zeggen dat er voor de mensen die in een straal van 30 km rond Brussel wonen minstens vier treinen per uur van en naar de hoofdstad rijden.

Chaque année, de nouveaux points d'arrêt sont mis en service, augmentant la fréquence des trains dans le cadre des plans de transport. Nous

Elk jaar worden er nieuwe stopplaatsen in dienst genomen, waardoor het aantal treinverbindingen in het kader van de vervoersplannen stijgt. We

avançons vers ces 100 %, qui ne seront pas atteints sous cette législature, mais qui seront approchés grâce au travail opiniâtre de mes équipes, de celles d'Infrabel et de la SNCB.

06.03 **François De Smet** (DéFI): Une telle contrariété ne peut continuer à paralyser tout un processus. Ceci affecte toute la politique de Bruxelles et alentour et concerne bien plus de gens que les Bruxellois; il est essentiel qu'on arrive à délivrer ce permis avant notre retraite.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de
- Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude sur l'aménagement de tunnels remplaçant les passages à niveau à Herentals" (55027621C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux au pont ferroviaire 44 à Herentals" (55027682C)

07.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): La Vlaamse Waterweg investit dans des travaux visant à augmenter la hauteur et la largeur libres sous les ponts du canal Albert. Le chantier du rehaussement du pont ferroviaire sur le canal Albert a débuté récemment à Herentals.

Quelle en est l'incidence sur la liaison Herentals-Lierre? Quelles mesures sont prises pour limiter l'impact des travaux? Profite-t-on de cette interruption du trafic pour effectuer d'éventuels travaux devenus nécessaires le long de cette ligne?

07.02 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: Dans le cadre du *masterplan* relatif aux abords de la gare de Herentals, une solution a été élaborée en ce qui concerne le remplacement des passages à niveau de l'Olympiadenlaan et du Poederleeseweg par des tunnels. Les travaux se concentreront dans un premier temps sur le Poederleeseweg. Pour ce projet, un groupe de pilotage comprenant des représentants d'Infrabel, de la ville de Herentals et de l'Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) a été mis sur pied. L'AWV coordonne une étude relative aux scénarios possibles pour le remplacement du passage à niveau du Poederleeseweg. Aucune conclusion n'est encore disponible. Dès qu'une décision aura été prise, un processus sera mis en route en vue de l'obtention d'un permis. Il est encore trop tôt pour donner des détails en matière

bewegen ons langzaam in de richting van die 100 %, die tijdens deze legislatuur niet meer gehaald zal worden, maar die binnen bereik komt dankzij de noeste arbeid van mijn teams en de teams van Infrabel en de NMBS.

06.03 **François De Smet** (DéFI): Een dergelijke tegenvaller mag niet langer een heel proces lamleggen. Dat heeft een weerslag op het volledige beleid van Brussel en omstreken, en heeft op veel meer mensen een invloed dan enkel de Brusselaars. Het is cruciaal dat we die vergunning kunnen afleveren voor we de pensioengerechtigde leeftijd bereiken.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van
- Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie over de ondertunneling van de spooroverwegen in Herentals" (55027621C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan de spoorbrug 44 in Herentals" (55027682C)

07.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Om de doorvaarthoogte en de breedte onder de bruggen van het Albertkanaal te vergroten, investeert De Vlaamse Waterweg in aanpassingswerken. Onlangs zijn de werken begonnen voor de verhoging van de spoorbrug over het Albertkanaal in Herentals.

Wat is de impact hiervan op de verbinding Herentals-Lier? Welke maatregelen worden getroffen om de impact beperkt te houden? Wordt er van de onderbreking van de lijn gebruikgemaakt om eventuele noodzakelijke werken langs de spoorlijn uit te voeren?

07.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: In het kader van het masterplan Stationsomgeving Herentals werd een oplossing uitgewerkt voor de ondertunneling van de overwegen Olympiadenlaan en Poederleeseweg. Eerst wordt de Poederleeseweg aangepakt. Voor dit project is er een stuurgroep samengesteld waarin Infrabel, Herentals en AWV vertegenwoordigd zijn. Onder leiding van AWV loopt een studie over de mogelijke scenario's voor de overweg Poederleeseweg. Er is nog geen conclusie. Als er een beslissing is, volgt het vergunningstraject. Het is nog te vroeg om iets over de timing te kunnen zeggen.

de calendrier.

L'impact des travaux d'aménagement des nouveaux tracés ferroviaires reste limité à plusieurs coupures de voies durant les week-ends. Le basculement des anciens tracés vers les nouveaux sera échelonné sur plusieurs week-ends entre mi-octobre et fin novembre 2023. Des navettes de bus seront prévues. Un travail par phases a été mis au point pour le basculement vers les nouveaux tracés. Durant un mois et demi, la circulation s'effectuera sur une seule voie à hauteur de l'entrée en gare. L'impact sur le transport des voyageurs restera limité. Dans la mesure du possible, les travaux de maintenance seront réalisés en même temps.

07.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): À Bouwel, nous sommes en train d'aménager de nouvelles pistes cyclables aux abords d'une école et de la gare. Infrabel indique qu'elle ne pourra pas réaliser de travaux dans les deux prochaines années en raison de la mise hors service. Je déplore cette réponse. Nous entendons stimuler le principe du dernier tronçon à vélo mais Infrabel est un élément retardateur dans ce projet. Je déplore vraiment cet état de fait.

L'incident est clos.

08 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'article 69 de l'arrêté royal du 23 mars 1998" (55027680C)

08.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): *L'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire dispose que le ministère public est tenu de communiquer au SPF Mobilité et Transports toute décision de déchéance du droit de conduire. Via le programme MaCH, ces données sont envoyées à la commune ainsi qu'à la zone de police de la personne concernée. Les autorités locales établissent ensuite une fiche de renseignements contenant un aperçu des condamnations liées au permis de conduire. Cependant, toutes ces données sont disponibles dans le programme Mercurius, qui peut être consulté par les autorités locales. Le même travail est donc réalisé deux fois, ce qui entraîne une surcharge administrative.*

L'obligation imposée par l'arrêté royal peut-elle être supprimée afin que les administrations locales ne soient plus tenues d'établir une fiche de renseignements distincte? La fiche de renseignements présente-t-elle certains avantages qui justifieraient le maintien de cette obligation?

08.02 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: Conformément à l'article 23 de la loi sur la

De impact van de werken voor de opbouw van de nieuwe spoortracés blijft beperkt tot meerdere spooronderbrekingen tijdens de weekends. De omschakeling van de oude naar de nieuwe tracés is gepland in meerdere weekends van half oktober tot eind november 2023. Er wordt in een vervangende busdienst voorzien. Voor de omschakeling naar de nieuwe tracés werd een fasering uitgewerkt met gedurende anderhalve maand de bediening op een enkel spoor, ter hoogte van de inrit van het station. De impact hiervan voor het reizigersvervoer zal minimaal zijn. Onderhoudstaken worden in de mate van het mogelijke gelijktijdig uitgevoerd.

07.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): In Bouwel leggen we nieuwe fietspaden aan langs een schoolomgeving en in de buurt van het station. Infrabel zegt dat het de eerste twee jaar geen werken zal kunnen uitvoeren door de buitendienststelling. Ik betreur dat antwoord. Wij willen de *last mile* per fiets stimuleren, maar Infrabel is een vertragende factor. Ik betreur dat enorm.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Artikel 69 van het KB van 23 maart 1998" (55027680C)

08.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): *Het KB van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs schrijft voor dat het openbaar ministerie de FOD Mobiliteit en Vervoer op de hoogte brengt van een beslissing tot verval van het recht tot sturen. Via het MaCH-programma worden die gegevens overgezonden aan de gemeente en politiezone van de betrokkene. De lokale besturen stellen vervolgens een inlichtingenfiche op met een overzicht van de veroordelingen betreffende het rijbewijs. Nochtans zijn al die gegevens terug te vinden in het Mercuriusprogramma, dat door gemeentebesturen kan worden geraadpleegd. Het betreft dus dubbel werk en administratieve overlast.*

Kan de verplichting uit het KB worden afgeschaft, zodat lokale besturen voortaan geen aparte inlichtingenfiche meer moeten opstellen? Zijn er bepaalde voordelen aan de fiche, die zouden verantwoorden dat de verplichting toch behouden blijft?

08.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: Overeenkomstig artikel 23 van de wegverkeerswet

circulation routière, le permis de conduire ne peut être délivré que si le requérant "n'est pas frappé d'une déchéance du droit de conduire" et, le cas échéant, s'il a satisfait aux mesures de réintégration dans le droit de conduire imposées par le juge. Afin de contrôler si ces conditions sont remplies, la commune se fie, dans la grande majorité des cas, aux données provenant de la banque de données Mercurius, mais il arrive parfois que celles-ci soient incomplètes. En coopération avec le SPF Justice, nous nous efforçons d'améliorer la disponibilité des données relatives à la réintégration, que ces données aient trait aux mesures, aux examens ou aux examens médicaux.

kan slechts een rijbewijs worden uitgereikt "indien de aanvrager niet vervallen is van het recht tot sturen" en, desgevallend, "voldaan heeft aan de herstelmaatregelen die door de strafrechter zijn opgelegd". Om na te gaan of aan die voorwaarden is voldaan, kan de gemeente in het overgrote deel van de gevallen vertrouwen op de gegevens uit de Mercuriusdatabank, maar in sommige gevallen zijn die gegevens onvolledig. In samenwerking met de FOD Justitie wordt nog gewerkt aan de beschikbaarheid van gegevens over herstelmaatregelen, herstelexamens en herstelonderzoeken.

C'est pourquoi le SPF Mobilité demande aux communes de ne mentionner sur la fiche de renseignements que les cas qui ne sont pas disponibles dans Mercurius. Lorsque la marge d'erreur aura été réduite au minimum, nous pourrons supprimer complètement les fiches.

Om die reden vraagt de FOD Mobiliteit aan gemeenten om alleen nog de gevallen die niet beschikbaar zijn in Mercurius op te nemen in de inlichtingenfiche. Wanneer de foutmarge minimaal wordt, zullen we de fiches volledig kunnen afschaffen.

08.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): En tant que bourgmestre, je m'en réjouis. Espérons que nous progressions rapidement afin de pouvoir réduire la charge administrative qui pèse sur nos services.

08.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Dat stemt mij als burgemeester tevreden. Hopelijk kunnen we snel vooruitgang boeken, zodat de administratieve lasten voor onze diensten verminderen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux sur l'axe 3 et la limitation des horaires" (55027685C)

09 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken op as 3 en de beperktere dienstregeling" (55027685C)

09.01 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Je salue les travaux de réfection et d'amélioration des lignes 161 et 162 entre Bruxelles et Luxembourg. Cependant, pour accélérer le chantier par du travail de nuit, les horaires en soirée entre Bruxelles et la province de Luxembourg sont réduits. Le dernier train part à 20 h 38 de Bruxelles-Central vers Marche-en-Famenne, voire à 19 h 38 si le voyageur veut rejoindre le Sud de la province.

09.01 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Het verheugt me dat er op de lijnen 161 en 162 tussen Brussel en Luxemburg herstellings- en verbeteringswerken uitgevoerd worden. Om de werken sneller vooruit te doen gaan wordt er ook 's nachts gewerkt, met als gevolg dat het treinverkeer tussen Brussel en de provincie Luxemburg 's avonds beperkt wordt. De laatste trein naar Marche-en-Famenne vertrekt uit Brussel-Centraal om 20.38 uur. Als de reizigers naar het zuiden van de provincie willen sporen, moeten ze ten laatste de trein van 19.38 uur nemen.

Où en sont les travaux? Quand finiront-ils? Confirmez-vous que les trains en soirée entre Bruxelles et la province de Luxembourg ont été supprimés pour élargir le temps de travail de nuit? Permet-il une bonne avancée du chantier? À défaut, serait-il envisageable de réintroduire des trains tardifs? Confirmez-vous qu'à l'issue des travaux, les horaires de soirée seront réintroduits sur l'axe 3? À quelle heure partira le dernier train de Bruxelles?

Hoe staat het met de werken? Wanneer zullen ze klaar zijn? Kunt u bevestigen dat de avondtreinen tussen Brussel en de provincie Luxemburg afgeschaft werden om 's nachts langer te kunnen werken? Kunnen de werken daardoor goed opschieten? Zo niet, is het dan mogelijk om de late treinen weer in te voeren? Kunt u bevestigen dat na afloop van de werken de avonddienstregeling op as 3 opnieuw ingevoerd zal worden? Hoe laat zal de laatste trein uit Brussel vertrekken?

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

09.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Frans)*: As 3

L'axe 3 est un élément essentiel de modernisation du rail. Sur le budget de 250 millions d'euros du Plan de transition 2030, 42 millions visent à moderniser les lignes entre Bruxelles et Luxembourg. Ces moyens s'ajoutent à ceux dégagés pour l'axe 3 dans le plan Boost.

vormt een essentieel onderdeel van de modernisering van het spoor. 42 miljoen van het budget van 250 miljoen euro van het Transitieplan 2030 is bestemd voor de modernisering van de lijnen tussen Brussel en Luxemburg. Deze middelen komen boven op de middelen die in het Boostplan voor as 3 uitgetrokken werden.

Grâce à ces moyens supplémentaires, les travaux de modernisation prévus seront accélérés. Je ne souhaite pas annoncer de date non fiable, mais je mets tout en œuvre pour que ce soit fait rapidement. Un projet d'une telle ampleur nécessite des délais importants, car les travaux ne peuvent être exécutés simultanément en différents endroits afin de ne pas interrompre cette ligne importante.

Dankzij die bijkomende middelen zullen de geplande moderniseringswerken versneld worden. Ik wil geen datum aankondigen, want die zou niet betrouwbaar zijn, maar ik stel alles in het werk om ervoor te zorgen dat de werken snel uitgevoerd worden. Zo een grootschalig project vergt veel tijd, aangezien de werken niet gelijktijdig op verschillende plaatsen uitgevoerd kunnen worden, opdat die belangrijke spoorlijn niet onderbroken zou worden.

Pour les chantiers sur les axes Bruxelles-Ottignies et Namur-Arlon, Infrabel coupe la ligne la nuit dans les deux sens. Cet été, certaines phases de travaux nocturnes en vue du basculement de 3 vers 25 kV seront terminés. Dès lors, la SNCB adaptera, dès le 5 septembre, son offre ferroviaire pour l'IC 2120, circulant entre Bruxelles-Midi à 20 h 33 pour arriver à Rochefort-Jemelle à 22 h 27, prolongé à Libramont à 22 h 49, Marbehan à 23 h 09, Arlon à 23 h 22 et Luxembourg à 23 h 50. L'IC 2121 circulant entre Bruxelles-Midi à 21 h 33 arrivera à Ciney à 23 h 05 et sera prolongé à Marloie à 23 h 21 et Rochefort-Jemelle à 23 h 27.

Voor de werven op de assen Brussel-Ottignies en Namen-Aarlen sluit Infrabel de spoorlijn 's nachts in beide richtingen af. Deze zomer zullen er bepaalde fases van de nachtelijke werken voor de omschakeling van 3 naar 25 kV afgerond worden. Vanaf 5 september zal de NMBS bijgevolg haar treinaanbod aanpassen voor de IC-trein 2120, die thans om 20.33 uur in Brussel-Zuid vertrekt en om 22.27 uur te Rochefort-Jemelle aankomt en voortaan zal voortrijden naar Libramont (aankomst om 22.49 uur), Marbehan (23.09 uur), Aarlen (23.22 uur) en Luxemburg (23.50 uur). De IC-trein 2121 van Brussel-Zuid (21.33 uur) naar Ciney (23.05 uur) zal voortrijden naar Marloie (23.21 uur) en Rochefort-Jemelle (23.27 uur).

L'IC 2144 circulant de Luxembourg à 20 h 10 vers Marloie à 22 h 37, sera prolongé vers Ciney à 22 h 54 et Namur à 23 h 14. L'IC 2126 au départ de Ciney à 05 h 02 vers Bruxelles-Midi à 06 h 29, circulera à nouveau depuis Rochefort-Jemelle à 04 h 39, avec arrêt à Marloie à 04 h 44. Le P 7672 Rochefort-Jemelle à 04 h 49 vers Libramont à 05 h 16, avec arrêt à Forrières, Grupont et Poix-Saint-Hubert, circulera à nouveau. Il a une correspondance à Libramont via le L 5855 vers Marbehan et Arlon. À partir du 5 septembre, l'ensemble des trains circulera à nouveau normalement, sauf l'IC 2122 qui démarre de Bruxelles à 22 h 33 et restera limité à Ciney à 0 h 05 pendant les travaux. Ces travaux d'ampleur avancent bien. On ne fait pas d'omelette sans casser des œufs et, pour permettre de circuler régulièrement sur cette ligne, les ouvriers travaillent dur.

De IC 2144, die om 20.10 uur uit Luxemburg vertrekt en om 22.37 uur in Marloie aankomt, zal verder rijden tot Ciney (met aankomst om 22.54 uur) en Namen (met aankomst om 23.14 uur). De IC 2126 met vertrek te Ciney om 5.02 uur die aankomt in Brussel-Zuid om 6.29 uur, zal opnieuw uit Rochefort-Jemelle vertrekken (om 4.39 uur), en het station in Marloie aandoen om 4.44 uur. De P 7672 die om 4.49 uur te Rochefort-Jemelle vertrekt en in Libramont aankomt om 5.16 uur, met haltes in Forrières, Grupont en Poix-Saint-Hubert, zal opnieuw rijden. Er is in Libramont een aansluiting naar Marbehan en Aarlen via de L 5855. Vanaf 5 september zullen alle treinen weer normaal rijden, met uitzondering van de IC 2122 die om 22.33 uur uit Brussel vertrekt en voor de duur van de werken niet verder rijdt dan Ciney (met aankomst daar om 0.05 uur). Deze grootschalige werken vorderen goed. Waar gehakt wordt, vallen spaanders, maar de arbeiders werken hard om een regelmatige dienstverlening op deze lijn te verzekeren.

09.03 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): J'apprécie ces bonnes nouvelles, votre travail et cet axe 3 Bruxelles-Luxembourg même en travaux.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrat de gestion entre l'État et la SNCB" (55027786C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau contrat de gestion de la SNCB" (55027836C)
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le budget du rail pour les dix prochaines années" (55028585C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le cadre financier des contrats de gestion avec la SNCB et Infrabel" (55028703C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le financement de la Vision Rail 2040" (55029228C)

10.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Qu'en est-il du calendrier et du déroulement des discussions sur le contrat de gestion de la SNCB? Dans quelle mesure les membres de la Chambre ont-ils un droit de regard sur ce processus? Où en sont les textes y afférents? Les partenaires sociaux ont-ils déjà pu en prendre connaissance? Quelle est leur réaction? Ces textes peuvent-ils encore être adaptés? Selon le ministre, quels éléments doivent en tout état de cause y figurer? Qu'en est-il du problème de l'autonomie tarifaire?

10.02 **Frank Troosters** (VB): Une semaine après l'approbation de la Vision Rail 2040 par le gouvernement fédéral, le conseil d'administration de la SNCB a marqué son accord sur le texte de compromis relatif au nouveau contrat de gestion qui devra être conclu. Infrabel a ensuite entrepris la même démarche. Ce contrat de gestion de dix ans devrait déboucher sur une augmentation de 10 % du nombre de trajets en train et de 30 % du nombre de voyageurs, mais aussi sur une amélioration de l'expérience des clients, sur une trajectoire de prestations ambitieuse et réaliste et même sur une réduction de la dette de la SNCB. La partie budgétaire des plans est cependant manquante et l'Inspection des finances a déjà mis le doigt sur les contraintes budgétaires.

Le ministre peut-il donner des précisions sur cette

09.03 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Ik ben blij met dit goede nieuws, het werk dat u verricht en deze as 3 Brussel-Luxemburg, ondanks de uitgevoerde werken.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beheersovereenkomst tussen de Staat en de NMBS" (55027786C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe beheersovereenkomst van de NMBS" (55027836C)
- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het budget voor de spoorwegen voor de volgende tien jaar" (55028585C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het financiële kader van de beheerscontracten met de NMBS en Infrabel" (55028703C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiering van de Spoorvisie 2040" (55029228C)

10.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Hoe zit het met het schema en het verloop van de besprekingen over de NMBS-beheersovereenkomst? Wat met de inspraak van de Kamerleden daarin? Waar blijven de teksten? Kregen de sociale partners daar al inzage in? Wat was hun reactie? Kunnen die teksten nog worden aangepast? Wat moet er voor de minister zeker inzitten? Wat met de problematiek van de tariefautonomie?

10.02 **Frank Troosters** (VB): Een week nadat de federale regering de Spoorvisie 2040 goedkeurde, stemde de raad van bestuur van de NMBS in met de compromistekst van de nieuw af te sluiten beheersovereenkomst. Naderhand deed Infrabel dat ook. Deze beheersovereenkomst van tien jaar zou moeten leiden tot 10 % meer treinritten en 30 % meer treinreizigers, naast een betere klantenervaring, een ambitieus en realistisch prestatietraject en zelfs een afbouw van de NMBS-schuld. Het budgettaire deel van de plannen ontbreekt echter en de Inspectie van Financiën wees al op de budgettaire beperkingen.

Kan de minister die budgettaire impact toelichten?

incidence budgétaire? Pourquoi la Vision Rail 2040 a-t-elle été approuvée sans que l'effet budgétaire n'en soit connu? Quand recevrons-nous les textes de compromis? Pouvons-nous également prendre connaissance du rapport de l'Inspection des finances?

Waarom werd de Spoorvisie 2040 goedgekeurd zonder de budgettaire impact te kennen? Wanneer krijgen we de compromisteksten? Kunnen we ook het rapport van de Inspectie van Financiën krijgen?

10.03 **Chanelle Bonaventure** (PS): Avoir des ambitions pour le rail face au climat et en faire la colonne vertébrale de la mobilité coûtera 3,4 milliards en plus pour les dix prochaines années, selon la SNCB et Infrabel.

10.03 **Chanelle Bonaventure** (PS): Volgens de NMBS en Infrabel hangt er aan de klimaatambitie voor het spoor en de ambitie om van de spoorwegen de ruggengraat van de mobiliteit te maken een bijkomend prijskaartje van 3,4 miljard euro voor de komende tien jaar.

Les deux entreprises publiques ont fait un travail remarquable car il est commun, offre une cohérence globale et engage leur responsabilité.

Beide overheidsbedrijven hebben een puik werkstuk afgeleverd, want het is een gemeenschappelijke tekst, met een globale samenhang en waaruit hun verantwoordelijkheid duidelijk naar voren komt.

Et nous, politiques, savons ce qui est attendu. Or, le temps industriel du rail n'est pas celui des élections.

Wij politici weten wat er van ons verwacht wordt. De tijdshorizon van de spoorwegen is echter niet dezelfde als die van de verkiezingen.

Quelles suites donnerez-vous à la présentation d'Infrabel et de la SNCB? Affectera-t-elle la constitution du prochain budget?

Op welke manier zult u rekening houden met de presentatie van Infrabel en de NMBS? Zult u deze meenemen in de opmaak van de volgende begroting?

Comment financer en continu et suffisamment le rail pour les dix prochaines années, au-delà des échéances politiques?

Hoe kan men een toereikende en ononderbroken financiering van de spoorwegen voor de komende tien jaar garanderen, los van de politieke kalender?

10.04 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: Je me réfère à notre large échange de vues du 15 juin sur les nouveaux contrats à conclure avec la SNCB et Infrabel, où les différentes questions ont été abordées. Le gouvernement poursuit les discussions et l'objectif reste d'approuver et de signer les deux contrats à l'automne, avec une entrée en vigueur au 1er janvier 2023.

10.04 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: Ik verwijs naar onze uitgebreide gedachtewisseling van 15 juni over de nieuwe contracten met de NMBS en Infrabel, waarbij de verschillende vragen aan bod kwamen. De regering zet de besprekingen verder en het doel blijft om beide contracten in het najaar goed te keuren en te ondertekenen, met inwerkingtreding op 1 januari 2023.

(En français) Le gouvernement discute du volet budgétaire des futurs contrats. Il faut connaître le cadre budgétaire pour finaliser les négociations. Or, la Vision 2040 n'était pas un document budgétaire mais un document de vision.

(Frans) De regering bespreekt het budgettaire luik van de toekomstige contracten. Het budgettaire kader moet bekend zijn om de onderhandelingen te kunnen afronden. Spoorvisie 2040 is echter geen budgettair document maar een visietekst.

L'évaluation par les entreprises publiques des moyens nécessaires pour atteindre les objectifs gouvernementaux est de 3,4 milliards d'euros.

Volgens de ramingen van de overheidsbedrijven is er 3,4 miljard euro nodig om de doelstellingen van de regering te bereiken.

Je demande davantage pour faire rouler encore plus de trains-kilomètres que proposés par la SNCB et pour en accélérer l'accessibilité. Ce sont deux priorités.

Ik vraag meer budget zodat er nog meer treinkilometers afgelegd kunnen worden dan voorgesteld door de NMBS en zodat we een tandje kunnen bijsteken wat de toegankelijkheid betreft. Dat zijn twee prioriteiten.

(En néerlandais) Il y a quinze jours, j'ai annoncé ici

(Nederlands) Twee weken geleden heb ik hier

en commission que je viendrais vers vous lorsque les deux contrats seraient signés, parce que je compte bien associer le Parlement à ce dossier important.

(En français) Avant notre débat du 15 juin, aucun ministre de la Mobilité n'avait présenté au Parlement les projets de contrats des entreprises ferroviaires. Cette transparence est bonne pour la démocratie.

De même, j'informe les partenaires sociaux de ce qui est en cours: la Vision 2040, puis les projets de contrats, la décision du gouvernement sur le cadre budgétaire à dix ans, l'aboutissement des négociations sur les contrats publics et des adaptations d'ici à la signature de ces contrats en fonction des consultations menées, y compris les suggestions du Parlement.

Les moyens nécessaires sont conformes aux ambitions du gouvernement pour le train. Il faut encore négocier sur la hauteur des moyens et leur répartition dans le temps. Mon ambition est de donner des perspectives aux deux entreprises sur leurs futurs moyens.

Le dossier mûrit et pourra aboutir au deuxième semestre 2022.

10.05 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Le PTB n'a pas encore vu ce contrat de gestion. Ce n'est pas correct. Ne devrions-nous pas pouvoir encore formuler des propositions?

Le ministre ne cesse de parler de nouvelle culture politique. Le débat n'était même pas filmé, aussi les citoyens n'ont-ils pas été en mesure de le suivre. Nous devons dès lors recevoir les textes afin de pouvoir les étudier. C'est un droit démocratique!

10.06 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: Je n'ai effectivement pas choisi personnellement la salle où le débat s'est tenu et j'ai également été déçu de constater qu'il n'y avait pas de caméras, car le débat public est important à mes yeux. Toutefois, les services de la Chambre rédigeront un compte rendu. En outre, la transparence n'a jamais été aussi grande qu'aujourd'hui dans de tels dossiers.

10.07 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Il n'y a aucune transparence dans la mesure où nous ne disposons pas des textes.

gezegd dat ik naar de commissie zou komen als de beide contracten ondertekend zijn, want ik zal het Parlement zeker betrekken bij dit belangrijke dossier.

(Frans) Vóór ons debat op 15 juni had nog geen enkele minister van Mobiliteit de ontwerpcontracten van de spoorwegbedrijven aan het Parlement voorgelegd. Die transparantie komt de democratie ten goede.

Bovendien informeer ik de sociale partners over wat er op stapel staat: Spoorvisie 2040, de ontwerpcontracten, de beslissing van de regering over het tienjarige begrotingskader, de afronding van de onderhandelingen over de beheersovereenkomsten met de overheidsbedrijven en de aanpassingen die doorgevoerd worden tot aan de ondertekening van die overeenkomsten op basis van het gepleegde overleg, met inbegrip van de suggesties van het Parlement.

De benodigde middelen zijn in overeenstemming met de ambities van de regering voor het spoor. We moeten nog onderhandelen over de omvang van de middelen en de verdeling ervan in de tijd. Het is mijn bedoeling om de twee overheidsbedrijven perspectieven te bieden wat hun toekomstige middelen betreft.

Er wordt vooruitgang geboekt in het dossier, dat stilaan rijp wordt. Het kan afgerond worden in de tweede helft van 2022.

10.05 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): De PVDA heeft die beheersovereenkomst nog niet gezien. Dat is toch niet correct? Het is toch de bedoeling dat wij nog voorstellen kunnen doen?

De minister heeft altijd de mond vol over de nieuwe politieke cultuur. Tijdens het debat was er zelfs geen video, zodat de mensen het niet eens konden volgen. Die teksten moeten we dus krijgen en kunnen bestuderen. Dat is een democratisch recht!

10.06 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: Ik heb de zaal voor dat debat inderdaad niet zelf gekozen en was ook ontgoocheld dat daar geen camera's waren, want ik vind het publieke debat belangrijk. De diensten van de Kamer zullen echter een verslag opstellen. Bovendien is er nog nooit zoveel transparantie geweest over dergelijke dossiers als nu.

10.07 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Er is geen transparantie als we de teksten niet hebben.

10.08 **Frank Troosters** (VB): Un PowerPoint, dont la valeur informative était très faible selon moi, nous a été présenté. Nous n'avons pas non plus reçu le texte final, de sorte qu'aujourd'hui, nous devons procéder à un échange de vues à propos d'éléments dont nous ne disposons pas. Je trouve également inacceptable que certains partis et même la presse aient, en revanche, reçu le texte. De plus, lorsque le ministre dit qu'il reviendra vers nous après la signature, il indique en fait qu'il ne souhaite pas réellement un débat. Cela contraste fortement avec les grands discours sur la transparence et le renouveau politique tenus en début de législature par la coalition Vivaldi. Je me demande également sur quelle base les entreprises ferroviaires ont approuvé ces textes.

10.08 **Frank Troosters** (VB): We hebben toen in de zaal naar een PowerPoint zitten kijken, waarvan de nieuwswaarde voor mij bijzonder gering was. We hebben de eindtekst ook niet gekregen en moeten dus van gedachten wisselen over iets dat we niet hebben. Ik vind het ook niet kunnen dat sommige partijen en zelfs de pers de tekst wél krijgen. Wanneer de minister bovendien zegt dat hij zal terugkomen na de ondertekening, betekent dit dat hij eigenlijk geen debat wil. Dat staat in schril contrast met de grote woorden over transparantie en een nieuwe manier van politiek voeren bij de start van Vivaldi. Ik vraag me ook af op welke basis de spoorbedrijven die teksten hebben goedgekeurd.

10.09 **Chanelle Bonaventure** (PS): En tant que jeune mandataire éco-socialiste, je partage votre vision politique à long terme dans la modernisation et la pérennisation du rail et de ses emplois. Je vous réinterrogerai sur ce budget.

10.09 **Chanelle Bonaventure** (PS): Als jonge ecosocialistische mandataris deel ik uw politieke langetermijnvisie voor de modernisering en het duurzaam maken van de spoorwegen en de werkgelegenheid bij het spoor. Ik zal u later opnieuw ondervragen over het budget.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le désenclavement du port d'Anvers au niveau du transport de marchandises" (55027837C)

11 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ontsluiting van de haven van Antwerpen wat het goederenvervoer betreft" (55027837C)

11.01 **Frank Troosters** (VB): *La Commission européenne a accordé une aide de 5,2 millions d'euros pour le développement de l'infrastructure ferroviaire du faisceau de Montzen, près de Liège. La route de Montzen est une route stratégique importante pour le désenclavement ferroviaire du port d'Anvers en direction de l'Allemagne, de la Pologne et des pays baltes.*

Quelles autres possibilités de désenclavement le ministre compte-t-il encore offrir? La route de Montzen n'est-elle pas un détour, et ne constitue-t-elle donc pas un gaspillage d'argent et d'énergie?

11.01 **Frank Troosters** (VB): *De Europese Commissie kende 5,2 miljoen euro steun toe voor de ontwikkeling van de spoorinfrastructuur van de Montzenbundel bij Luik. De Montzenroute is een belangrijke en strategische route voor het ontsluiten van de haven van Antwerpen richting Duitsland, Polen en de Baltische staten.*

Welke ontsluitingsmogelijkheden wil de minister nog bieden? Is de Montzenroute geen omweg en dus een verspilling van geld en energie?

11.02 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: Le port d'Anvers est un allié important pour la réalisation des objectifs du gouvernement en matière de fret ferroviaire. Différentes mesures sont donc prises en vue de faciliter le désenclavement. Infrabel planche sur une vision à long terme de l'architecture du réseau ferroviaire basée sur l'évolution de la demande de sillons. En outre, une étude sur un deuxième désenclavement ferroviaire du port est en cours de réalisation. Il s'agit du projet Oude Landen. Le tracé 3RX est examiné comme solution de remplacement à la route de Montzen.

11.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: De Antwerpse haven is een belangrijke partner om de regeringsambities voor het goederenvervoer per spoor te bereiken. Er worden dus verschillende maatregelen genomen voor een vlottere ontsluiting. Infrabel werkt aan een langetermijnvisie op de architectuur van het spoornet gebaseerd op de evolutie van de vraag naar rijpaden. Daarnaast loopt er een studie over een tweede spoorontsluiting van de haven: het project Oude Landen. Het 3RX-tracé wordt onderzocht als alternatief voor de Montzenroute. De elektrificatie van lijn 19 tussen

L'électrification de la ligne 19 entre Mol et Hamont et de la ligne 21C est déjà terminée et un budget a été fixé pour l'aménagement par phases d'une deuxième voie entre Balen-Werkplaats et Neerpelt. Infrabel travaille actuellement à l'électrification de la ligne 15 entre Mol et Hasselt.

Les travaux d'extension des voies à Montzen font partie d'un programme plus général d'extension des voies à 750 mètres.

L'incident est clos.

12 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rehaussement des quais de la gare de Waregem" (55027839C)

12.01 **Frank Troosters** (VB): *Les quais de la gare de Waregem ne seront pas rehaussés cette année, alors que cela était initialement prévu pour 2022.*

S'agit-il d'un report ou d'un abandon? Pourquoi les quais ne peuvent-ils pas être rehaussés cette année?

12.02 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: L'amélioration de l'accessibilité de nos gares est une de mes priorités politiques et constituera un élément important des nouveaux contrats conclus avec la SNCB et Infrabel. La SNCB a également fixé des objectifs à cet égard dans son plan de gares accessibles en toute autonomie. Il s'agit principalement du rehaussement des quais et de la rénovation des équipements de quai. Le coût pour le rehaussement d'un quai est d'environ 1 million d'euros. Il s'agit du coût moyen pour la SNCB et Infrabel conjointement.

Le rehaussement du quai à Waregem a malheureusement été reporté mais Infrabel et la SNCB lanceront les travaux dès que possible.

12.03 **Frank Troosters** (VB): Il s'agit donc d'un report et non d'un abandon. Le ministre ne m'a pas répondu pourquoi les travaux sont reportés.

Il est bon de fixer toutes sortes d'objectifs nobles, mais il faut aussi les réaliser.

L'incident est clos.

13 Questions jointes de
- Thierry Warmoes à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux à la gare de Namur" (55027972C)

Mol en Hamont en lijn 21C is al voltooid en er is budget vastgelegd voor de gefaseerde aanleg van een tweede spoor tussen Balen-Werkplaats en Neerpelt. Infrabel is nu bezig met de elektrificatie van lijn 15 tussen Mol en Hasselt.

De spoorverlengingswerken in Montzen maken deel uit van een algemener programma om de sporen tot 750 meter te verlengen.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De perronverhoging in het station Waregem" (55027839C)

12.01 **Frank Troosters** (VB): *De perrons in het station van Waregem zullen dit jaar niet meer worden verhoogd, hoewel dat aanvankelijk in de planning voor 2022 was opgenomen.*

Gaat het om een uitstel of een afstel? Waarom kan de perronverhoging dit jaar niet worden uitgevoerd?

12.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: De verbetering van de toegankelijkheid van onze stations is een van mijn beleidsprioriteiten en zal een belangrijk onderdeel vormen van de nieuwe overeenkomsten met de NMBS en Infrabel. De NMBS heeft ter zake ook doelstellingen vastgelegd in haar plan voor autonoom toegankelijke stations. Het gaat dan voornamelijk over perronverhogingen en de vernieuwing van de perronuitrusting. De verhoging van perrons kost gemiddeld ongeveer 1 miljoen euro, voor de NMBS en Infrabel samen.

De perronverhoging in Waregem is helaas uitgesteld, maar Infrabel en de NMBS zullen de werkzaamheden zo snel mogelijk opstarten.

12.03 **Frank Troosters** (VB): Het gaat dus om uitstel, niet om afstel. De minister heeft mij niet gezegd waarom de werkzaamheden worden uitgesteld.

Het is goed om allerlei nobele doelstellingen vast te leggen, maar ze moeten ook worden gerealiseerd.

Het incident is gesloten.

13 Samengevoegde vragen van
- Thierry Warmoes aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken in het station Namen" (55027972C)

- Thierry Warmoes à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux à la gare de Namur et la passerelle d'Herbatte à Namur" (55028456C)

13.01 **Thierry Warmoes** (PVDA-PTB): La gare de Namur est en chantier depuis des années. Il s'agit d'aménager sur la dalle une gare de bus pour les lignes périurbaines du TEC et de terminer la gare elle-même au niveau inférieur. Quand les travaux s'achèveront-ils? Quand la gare des bus entrera-t-elle en fonction? Quel aura été le coût total des travaux? Quels sont les arrangements financiers avec les organismes wallons? Quelle est la part à charge de la SNCB et du fédéral?

Comment la sécurité sera-t-elle garantie dans le quartier? Renforcera-t-on les équipes de Securail? Y a-t-il un accord avec la zone de police Namur Capitale?

Les travaux concernent notamment une rampe permettant aux bus d'accéder au "toit" de la gare pour y déposer ou prendre leurs passagers. Quel est le dénivelé? A-t-on réalisé un bilan carbone et calculé les émissions d'autres polluants?

A-t-on tenu compte des conditions hivernales sur cette rampe d'accès?

Namur est coupé en deux par la ligne de chemin de fer, éloignant les quartiers d'Herbatte et de Saint-Servais de l'hypercentre administratif et commercial. La passerelle d'Herbatte, propriété d'Infrabel, a été rapidement privée de ses ascenseurs, elle est glissante en hiver, l'éclairage y est défaillant. Une convention signée en 2018 entre la ville et Infrabel réglait les responsabilités de chacun dans l'entretien et la réparation de ces installations.

Depuis, les ascenseurs auraient été remis en conformité mais ils ne sont pas encore en fonctionnement. Où en est-on du côté d'Infrabel?. Quand remettra-t-on la passerelle en état et les ascenseurs en marche?

13.02 **Georges Gilkinet**, ministre *(en français)*: Je me réjouis que les travaux en cours à la gare de Namur avancent. Fin avril, j'ai rencontré le Collège communal pour faire le point sur l'ensemble des dossiers de mobilité.

- Thierry Warmoes aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan het station Namen en de loopbrug van Herbatte te Namen" (55028456C)

13.01 **Thierry Warmoes** (PVDA-PTB): Er wordt al jarenlang gewerkt in het station Namen. Men wil op de betonnen overkapping een busstation voor de voorstedelijke buslijnen van de TEC aanleggen en de benedenverdieping van het station zelf afwerken. Wanneer zullen die werken afgerond zijn? Wanneer zal het busstation in gebruik genomen worden? Hoeveel zal het totale kostenplaatje van de werken bedragen? Wat zijn de financiële afspraken met de Waalse instanties? Welk deel wordt door de NMBS en het federale niveau betaald?

Hoe zal de veiligheid in de wijk gewaarborgd worden? Zullen de Securailteams versterkt worden? Werd er een akkoord gesloten met de politiezone Namur Capitale?

Er wordt onder meer een helling aangelegd, zodat de bussen tot op het 'dak' van het station kunnen rijden, waar de reizigers dan kunnen in- en uitstappen. Hoeveel bedraagt het hoogteverschil? Werd er een koolstofbalans opgemaakt en heeft men de uitstoot van andere vervuilende stoffen berekend?

Werd er voor deze toegangshelling rekening gehouden met de winterse omstandigheden?

Namen wordt door de spoorlijn in tweeën gesneden, waardoor de wijken Herbatte en Saint-Servais verder van de administratieve en commerciële stadskern verwijderd liggen. Al vrij snel werden de liften van de voetgangersbrug van Herbatte, die eigendom van Infrabel is, uitgeschakeld. De brug is glad in de winter en de verlichting is ontoereikend. Een in 2018 ondertekende overeenkomst tussen de stad Namen en Infrabel regelde de verantwoordelijkheden van elke partij bij het onderhoud en de herstelling van deze infrastructuur.

Sindsdien zouden de liften in overeenstemming gebracht zijn met de voorschriften, maar ze zijn nog niet in werking. Wat is de stand van zaken langs de kant van Infrabel? Wanneer zal de voetgangersbrug hersteld zijn en zullen de liften weer in gebruik genomen worden?

13.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Frans)*: Ik ben blij dat de werken aan het station Namen opschieten. Ik heb eind april een gesprek gevoerd met het gemeentecollege om een stand van zaken op te maken over alle mobiliteitsdossiers.

Les travaux en gare de Namur seront terminés fin de cette année. La mise en service progressive de la gare des bus est en cours de planification par les TEC.

De werken aan het station Namen zullen eind dit jaar afgerond worden. De TEC stelt momenteel een planning op voor de geleidelijke ingebruikneming van het busstation.

Les travaux d'aménagement de la gare des bus au-dessus de la gare ferroviaire, et leurs accès, ont été financés par la Région wallonne. De nouveaux locaux ont été aménagés pour la Police des chemins de fer. À côté des travaux à charge de la Région, la SNCB améliore l'accueil des voyageurs au niveau de son Travel Center. Le SPF Mobilité y a aussi consacré un budget de 9 millions d'euros.

De werken voor de aanleg van het busstation boven op het treinstation en van de toegangshelling werden door het Waals Gewest gefinancierd. Er werden nieuwe lokalen voor de Spoorwegpolitie ingericht op de betonnen overkapping. Naast de werken die door het Gewest betaald werden, verbetert de NMBS het onthaal van de reizigers in het Travel Center. De FOD Mobiliteit heeft daarvoor 9 miljoen euro uitgetrokken.

La sécurité de la nouvelle gare des bus n'incombe pas à Securail mais aux TEC. Je ne doute pas que cette question fasse partie de leur réflexion.

Niet Securail, maar de TEC staat in voor de veiligheid in het nieuwe busstation. Ik twijfel er niet aan dat het busbedrijf over die kwestie nagedacht heeft.

Le bilan carbone de la montée de la rampe par les bus doit s'envisager plus largement. À partir de 2023, la gare de Namur sera multimodale et plus attractive, permettant aux voyageurs de passer du bus au train sans devoir attendre un ascenseur ou traverser une rue. C'est là que se situe le bilan carbone positif. La localisation de la gare des bus sur le toit de la gare ferroviaire se justifiait par la configuration de la ville.

De koolstofbalans van het oprijden van de helling door de bussen moet in een ruimere context bekeken worden. Vanaf 2023 zal het station Namen een multimodaal en aantrekkelijker station zijn, aangezien de reizigers van de bus op de trein zullen kunnen overstappen zonder op een lift te hoeven wachten of een straat over te steken. Dat zorgt voor een positieve koolstofbalans. De bouw van het busstation op het dak van het station was een verantwoorde beslissing in het licht van de stadsinrichting.

Le modèle de gare mutimodale rendra nos transports en commun encore plus attractifs et permettra, conformément à l'accord de gouvernement, de doubler la part modale du train dans les déplacements des Belges.

Het model van een multimodaal station zal het openbaar vervoer nog aantrekkelijker maken en zal het, conform het regeerakkoord, mogelijk maken het modale aandeel van de trein in het Belgische reizigersverkeer te verdubbelen.

Selon Infrabel, la convention de 2018 prévoit la reprise de la passerelle d'Herbatte par la ville. Les obligations des parties ont été précisées. Le gestionnaire d'infrastructures a remis en état des ascenseurs avec OTIS, s'est occupé de l'éclairage provisoire, a pris contact avec ORES et passé commande pour l'éclairage final. Infrabel a respecté ses obligations et reste en attente d'une intervention d'ORES pour l'éclairage. Ces travaux commandés n'ont pas encore débuté mais le bon de commande a été signé.

Volgens Infrabel voorziet de overeenkomst van 2018 in de overname van de loopbrug van Herbatte door de stad. De verplichtingen van de partijen werden verduidelijkt. De infrastructuurbeheerder heeft samen met OTIS liften hersteld, voor de tijdelijke verlichting gezorgd, met ORES contact opgenomen en de definitieve verlichting besteld. Infrabel is zijn verplichtingen nagekomen en wacht nog steeds op ORES voor de verlichting. De bestelde werken zijn nog niet begonnen maar de bestelbon werd ondertekend.

Le résultat sera exemplaire même si cela implique un budget. Malgré les désagréments actuels, on constatera rapidement la qualité et l'intérêt de ces réalisations pour les voyageurs durant des années.

Het resultaat zal tot voorbeeld strekken, ook al staat er een stevig prijskaartje tegenover. Ondanks de huidige ongemakken zullen de kwaliteit en het belang van die werken voor de reizigers nog jarenlang merkbaar zijn.

13.03 **Thierry Warmoes** (PVDA-PTB): Vous avez dit fin de l'année: une date est-elle déjà prévue?

13.03 **Thierry Warmoes** (PVDA-PTB): U had het over het eind van het jaar. Ligt er al een datum

13.04 **Georges Gilkinet**, ministre *(en français)*: Le 31 décembre.

13.05 **Thierry Warmoes** (PVDA-PTB): Rendre la gare et l'intermodalité plus attractives est un objectif louable.

Je suis sceptique par contre sur l'utilisation des bus. Selon nous, il aurait été plus judicieux d'ériger la gare des bus sur le terrain appelé "la Courgette".

Ma collègue Anouk Vandevoorde posera les questions concernant le TEC au Parlement wallon.

Il faudrait aussi évaluer si nous pouvons prévoir d'éventuels arrêts supplémentaires sur certaines lignes, comme la ligne Namur-Dinant, par exemple à Dave ou à Beez, pour avoir un réseau express namurois, mais on attend toujours le RER. À l'occasion, je vous interrogerai à ce sujet.

L'incident est clos.

14 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nombre d'accidents impliquant des voitures électriques" (55027975C)

14.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Il ressort d'une enquête que les voitures électriques sont proportionnellement deux fois plus impliquées dans un accident ayant entraîné des blessés que les autres voitures. Cette conclusion correspond à une enquête menée antérieurement aux Pays-Bas.

Le ministre confirme-t-il cette conclusion? D'autres enquêtes sont-elles prévues? Comment cette différence s'explique-t-elle?

14.02 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: Le calcul est correct mais il n'est pas clair à quelle enquête néerlandaise il est fait référence. Cela pourrait s'expliquer par le fait que les voitures électriques sont plus souvent utilisées comme des voitures de société. Les voitures de société sont plus souvent assurées en omnium, de sorte que les dommages sont vraisemblablement déclarés plus souvent. L'enquête ne prend pas non plus en compte les kilomètres parcourus par les voitures par type de carburant. Il est possible que les voitures électriques parcourent plus de kilomètres que la moyenne, ce qui expliquerait le nombre plus élevé d'accidents corporels.

vast?

13.04 Minister **Georges Gilkinet** *(Frans)*: 31 december.

13.05 **Thierry Warmoes** (PVDA-PTB): Het station en de intermodaliteit aantrekkelijker maken is een lovenswaardig doel.

Ik ben daarentegen sceptisch over het gebruik van de bussen. Volgens ons zou het beter geweest zijn het busstation te bouwen op het terrein dat 'la Courgette' genoemd wordt.

Mijn collega Anouk Vandevoorde zal in het Waalse Parlement vragen over de TEC stellen.

Er zou ook nagegaan moeten worden of we op bepaalde lijnen, zoals de lijn Namen-Dinant, eventueel extra haltes kunnen inlassen, bijvoorbeeld in Dave of Beez, om een expresnet in Namen te hebben, maar we wachten nog steeds op het GEN. Ik zal u daar bij gelegenheid vragen over stellen.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het aantal ongevallen met elektrische wagens" (55027975C)

14.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Uit onderzoek blijkt dat elektrische wagens in verhouding twee keer vaker betrokken zijn bij een ongeval met gewonden dan andere auto's. De conclusie stemt overeen met eerder onderzoek uit Nederland.

Bevestigt de minister de conclusie? Komt er verder onderzoek? Wat zijn de mogelijke verklaringen?

14.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: De berekening is correct, maar het is niet duidelijk naar welk Nederlands onderzoek wordt verwezen. Een mogelijke verklaring is het feit dat elektrische wagens vaker als bedrijfswagen worden gebruikt. Bedrijfswagens zijn vaker omnium verzekerd, zodat de schade vermoedelijk vaker wordt aangegeven. In de studie wordt ook geen rekening gehouden met de afgelegde kilometers door wagens per type brandstof. Mogelijk worden er door elektrische wagens meer kilometers dan gemiddeld afgelegd, wat het hogere aantal letselongevallen kan verklaren.

Une première analyse de l'institut Vias ne permet pas de conclure que les accidents sont plus graves lorsqu'une voiture électrique est impliquée. Cette première analyse sera affinée au cours de cette année.

14.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Il existe néanmoins des différences considérables: chaque année, 7 voitures à essence sur 1 000, 8,5 voitures diesel sur 1 000 et 20 voitures électriques sur 1 000 sont impliquées dans un accident ayant entraîné des blessés. Des recherches supplémentaires sont dès lors indispensables.

L'incident est clos.

15 Questions jointes de
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les incidents survenus dans le train Ostende-Bruxelles" (55028125C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les incidents persistants dans le train en provenance et vers les Blaarmeersen de Gand" (55028126C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les incidents dans les trains en direction de Bruxelles" (55028149C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les incidents à bord de trains" (55029227C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La limitation des incidents dans les trains durant l'été" (55029147C)

15.01 **Frank Troosters** (VB): Le samedi 25 juin, deux hommes ont été agressés à bord d'un train lorsqu'ils voyageaient de Gand-Saint-Pierre à Waregem. L'un d'entre eux a été grièvement blessé et a dû être hospitalé. C'est l'énième cas de violence sur le rail.

Le ministre peut-il donner plus de détails? Quelles mesures ont été prises à l'encontre des auteurs de ces actes? Quelles mesures le ministre prendra-t-il pour garantir la sécurité du personnel des chemins de fer et des voyageurs dans les gares, sur les quais et dans les trains?

15.02 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: Un tel comportement est absolument inacceptable. Il perturbe également la circulation des trains et entraîne des situations dangereuses. L'enquête pénale est en cours et la SNCB se déclarera partie lésée. En cas de poursuites, la SNCB se constituera partie civile et demandera une indemnisation. En cas de non-lieu, la SNCB examinera s'il y a lieu d'agir au moyen d'une citation devant le tribunal civil. Pour chaque cas

Een eerste analyse door Vias institute geeft geen indicatie dat de ongevallen ernstiger zijn wanneer er een elektrische wagen bij betrokken is. Deze eerste analyse wordt dit jaar verfijnd.

14.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Er zijn toch behoorlijke verschillen: 7 van de 1.000 benzinewagens raken jaarlijks betrokken bij een ongeval met gewonden, 8,5 per 1.000 dieselwagens en 20 per 1.000 elektrische voertuigen. Verder onderzoek is dus zeker nodig.

Het incident is gesloten.

15 Samengevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Incidenten op de trein Oostende-Brussel" (55028125C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanhoudende incidenten op de trein van en naar de Blaarmeersen in Gent" (55028126C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Incidenten op de treinen richting Brussel" (55028149C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Incidenten op de trein" (55029227C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het inperken van incidenten op treinen tijdens de zomer" (55029147C)

15.01 **Frank Troosters** (VB): Op zaterdag 25 juni werden twee mannen het slachtoffer van geweldpleging tijdens de treinrit van Gent-Sint-Pieters naar Waregem. Eén van hen werd zwaargewond naar het ziekenhuis gebracht. Dit is het zoveelste feit van geweld op het spoor.

Kan de minister meer details geven? Welke stappen werden er ondernomen tegen de daders? Welke maatregelen zal de minister nemen om de veiligheid van het spoorpersoneel en de treinreizigers in de stations, op de perrons en in de treinen te garanderen?

15.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: Dat gedrag is absoluut onaanvaardbaar. Het verstoort ook het treinverkeer en leidt tot gevaarlijke situaties. Het strafrechterlijk onderzoek loopt en de NMBS zal zich benadeelde partij verklaren. Bij vervolging zal de NMBS zich burgerlijke partij stellen en een schadevergoeding eisen. Indien de zaak wordt geseponeerd, zal de NMBS nagaan of er redenen zijn om op te treden door middel van een dagvaarding voor de burgerlijke rechtbank. Voor elk

d'agression, le personnel dépose une plainte. En cas de poursuites et si l'agression est reconnue comme un accident du travail, HR Rail intente toujours une action civile.

Lors des concertations avec le bourgmestre, la police et les services de secours, les services de sécurité de la SNCB et de De Lijn, les déplacements de citoyens vers les Blaarmeersen en transports en commun ont été discutés. Des mesures seront prises pour mieux suivre la situation.

Le Security Operations Centre (SOC) de la SNCB est chargé du suivi et de la surveillance permanents de ces déplacements pendant l'été.

15.03 **Frank Troosters** (VB): J'espère que les auteurs de ces actes seront sévèrement punis. Je me réjouis des concertations concernant les Blaarmeersen. Les caméras sont un premier pas dans la bonne direction. Mais il faut mettre en œuvre une politique décisive pour garantir la sécurité sur le rail, dans les gares et dans les trains.

L'incident est clos.

16 Questions jointes de
- Michael Freilich à Petra De Sutter (VPM Fonction publique et Entreprises publiques) sur "Le rapport de la Cour des comptes "Plaques d'immatriculation – Gestion de la concession de l'État"" (55028133C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les marges bénéficiaires de bpost générées par la fabrication des plaques d'immatriculation" (55028143C)
- Nathalie Dewulf à Petra De Sutter (VPM Fonction publique et Entreprises publiques) sur "Les plaques d'immatriculation" (55028145C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport de la Cour des comptes "Plaques d'immatriculation – Gestion de la concession de l'État"" (55028146C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit de la Cour des comptes sur l'immatriculation des véhicules et l'attribution des plaques" (55028373C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'immatriculation des véhicules et l'attribution des plaques d'immatriculation" (55028428C)

16.01 **Frank Troosters** (VB): *Un audit de la Cour des comptes révèle que bpost a engrangé des millions d'euros de bénéfices en fabriquant des plaques d'immatriculation pour le compte des*

geval van agressie dient het personeel een klacht in. Bij vervolging en in geval van een als arbeidsongeval erkende aanval stelt HR Rail altijd een burgerlijke vordering in.

Tijdens het overleg met de burgemeester, de politie en de hulpdiensten, de veiligheidsdiensten van de NMBS en De Lijn werden de verplaatsingen van burgers naar de Blaarmeersen via het openbaar vervoer besproken. Er zullen maatregelen worden genomen om dit beter te op te volgen.

Het Security Operations Center (SOC) van de NMBS staat in voor de permanente opvolging en monitoring van deze verplaatsingen gedurende de zomer.

15.03 **Frank Troosters** (VB): Ik hoop dat de daders keihard worden gestraft. Ik ben blij met het overleg over de Blaarmeersen. Camera's zijn alvast een eerste stap in de goede richting. Maar er is een doortastend beleid nodig om de veiligheid op het spoor, in de stations en op de treinen te kunnen garanderen.

Het incident is gesloten.

16 Samengevoegde vragen van
- Michael Freilich aan Petra De Sutter (VEM Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven) over "Het auditrapport van het Rekenhof over de concessie voor de uitreiking van nummerplaten door bpost" (55028133C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De winstmarges van bpost op het vervaardigen van nummerplaten" (55028143C)
- Nathalie Dewulf aan Petra De Sutter (VEM Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven) over "De nummerplaten" (55028145C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het auditrapport van het Rekenhof over de concessie voor de uitreiking van nummerplaten door bpost" (55028146C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit van het Rekenhof m.b.t. de inschrijving van voertuigen en de toekenning van kentekenplaten" (55028373C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inschrijving van voertuigen en het toekennen van kentekenplaten" (55028428C)

16.01 **Frank Troosters** (VB): *Uit een audit van het Rekenhof blijkt dat bpost miljoenen euro's winst heeft geboekt door het vervaardigen van nummerplaten in opdracht van de overheid.*

pouvoirs publics. Par ailleurs, il n'a pas été possible de démontrer que l'externalisation était plus économique et plus efficace qu'une production en interne. Pourtant, en 2019, bpost a reçu une deuxième concession de six ans maximum. En outre, il est apparu que des amendes infligées pour des infractions en matière de sécurité des sites où sont produites les plaques d'immatriculation et de respect des délais de livraison n'ont pas été perçues. Comment le ministre va-t-il régler ces problèmes de défauts de paiement vis-à-vis de l'État? Comment va-t-il percevoir plus efficacement d'éventuelles futures amendes?

Bovendien kon onmogelijk worden aangetoond dat de uitbesteding zuiniger en efficiënter is dan het eigen beheer. Toch kreeg bpost in 2019 een tweede concessie voor maximaal zes jaar. Daarnaast bleek dat boetes voor inbreuken inzake de veiligheid op de sites waar de nummerplaten worden gemaakt en voor de niet-naleving van leveringstermijnen niet werden geïnd. Hoe zal de minister die wanbetalingen tegenover de Staat rechtzetten? Hoe zal hij eventuele toekomstige boetes efficiënter innen?

Le citoyen paie actuellement 30 euros pour une plaque d'immatriculation. Sur ce prix, 9 euros vont à l'État et 21 euros, à bpost. Le ministre préconise-t-il un abaissement du prix ou une augmentation du montant qui revient à l'État? Les pouvoirs publics ne peuvent-ils pas s'acquitter eux-mêmes de cette tâche? Dans la négative, quelles initiatives le ministre va-t-il prendre pour que l'octroi de concessions futures se déroule dans des conditions plus loyales? Quels éléments devront en tout état de cause être inclus dans un futur contrat pour éviter toute dérive?

De burger betaalt vandaag 30 euro voor een nummerplaat. Daarvan vloeit 9 euro naar de Staat en 21 euro naar bpost. Pleit de minister voor een verlaging van de prijs of voor een verhoging van het bedrag dat de Staat toekomt? Kan de overheid deze opdracht niet zelf verwezenlijken? Zo neen, welke initiatieven zal de minister nemen om het verlenen van toekomstige concessies eerlijker te laten verlopen? Welke zaken moeten zeker worden opgenomen in een toekomstig contract om wanpraktijken te voorkomen?

La Cour des comptes a également constaté que les services aux citoyens étaient devenus plus onéreux depuis la conclusion des conventions de concession avec bpost pour l'immatriculation des véhicules et l'octroi de plaques d'immatriculation. Que pense le ministre des observations formulées par la Cour des comptes? Le ministre a-t-il eu ou aura-t-il des contacts à ce sujet avec bpost? Quelles mesures seront prises à la suite de l'audit?

Het Rekenhof heeft eveneens vastgesteld dat burgers sinds het sluiten van de concessieovereenkomsten met bpost voor de registratie van voertuigen en het toekennen van kentekenplaten meer moeten betalen voor de dienstverlening. Hoe beoordeelt de minister de opmerkingen van het Rekenhof? Heeft de minister hierover contact gehad met bpost of zal dat nog gebeuren? Welke maatregelen zullen worden genomen naar aanleiding van de audit?

16.02 **Nathalie Dewulf** (VB): *Un audit de la Cour des comptes révèle que bpost a engrangé des millions d'euros de bénéfices en fabriquant des plaques d'immatriculation pour le compte des pouvoirs publics. Par ailleurs, il n'a pas été possible de démontrer que l'externalisation de cette activité avait permis de réaliser des économies ou un gain d'efficacité par rapport à une production en interne. Pourtant, bpost a reçu en 2019 une deuxième concession pour un maximum de six ans. En outre, il est apparu que les amendes infligées pour des infractions en matière de sécurité des sites sur lesquels sont produites les plaques d'immatriculation et de respect des délais de livraison n'ont pas été perçues. Comment le ministre va-t-il régler ces défauts de paiement vis-à-vis de l'État?*

16.02 **Nathalie Dewulf** (VB): *Uit een audit van het Rekenhof blijkt dat bpost miljoenen euro's winst heeft geboekt door het vervaardigen van nummerplaten in opdracht van de overheid. Bovendien kon onmogelijk worden aangetoond dat de uitbesteding zuiniger en efficiënter is dan het eigen beheer. Toch kreeg bpost in 2019 een tweede concessie voor maximaal zes jaar. Daarnaast bleek dat boetes voor inbreuken inzake de veiligheid op de sites waar de nummerplaten worden gemaakt en voor de niet-naleving van leveringstermijnen niet werden geïnd. Hoe zal de minister die wanbetalingen tegenover de Staat rechtzetten?*

Le citoyen paie actuellement 30 euros pour une plaque d'immatriculation. Sur ce prix, 9 euros vont à

De burger betaalt vandaag 30 euro voor een nummerplaat. Daarvan vloeit 9 euro naar de Staat

l'État et 21 euros, à bpost. Le ministre préconise-t-il un abaissement du prix actuel des plaques d'immatriculation, à savoir 30 euros?

Quelles mesures le ministre va-t-il prendre pour qu'une éventuelle future concession soit octroyée dans des conditions loyales? Ou estime-t-il que cette tâche revient aux pouvoirs publics?

16.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Quand une nouvelle concession pour la délivrance des plaques d'immatriculation sera-t-elle lancée? Ou le ministre a-t-il l'intention d'organiser cette délivrance d'une autre manière?

Les rétributions peuvent-elles être modérées dans les contrats de concession en cours, afin que le citoyen ne doive désormais payer que les coûts réels? Existe-t-il au moins un régime dans lequel les autorités ne font pas de profit sur la concession? Comment la modération de prix sera-t-elle mise en pratique? Les futures révisions de prix par bpost peuvent-elles être bloquées en vertu de la concession en cours? Le ministre demandera-t-il d'examiner quelles sont les options juridiques? Prendra-t-il les mesures nécessaires pour récupérer les amendes contractuelles qui n'ont pas été perçues? Quel montant peut-on encore récupérer?

16.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): J'attire l'attention sur le fait que le SPF Mobilité et Transports a contesté de nombreuses constatations de la Cour des comptes et a répondu aux conclusions de cette dernière. Par la suite, la Cour des comptes a nuancé certains éléments.

Je suis curieux de connaître le point de vue du ministre au sujet de ces contrats.

16.05 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: La première concession a été attribuée en 2010, lorsque les plaques d'immatriculation de format européen ont été introduites. La Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV) ne disposait pas du personnel, des moyens logistiques et de l'expertise technique nécessaires dans ce cadre.

Le 19 septembre 2017, un opérateur concurrent a déposé une plainte auprès du SPF en demandant de ne pas renouveler de quatre ans la première concession qui arrivait à échéance, en raison du déséquilibre concurrentiel qu'elle créait. Le SPF a alors décidé de lancer une procédure pour une nouvelle concession, qui devait toutefois démarrer rapidement afin de garantir la continuité du service. Au moment de l'établissement du nouveau cahier des charges, l'ancienne concession a fait l'objet d'une évaluation et de nouveaux objectifs ont été

en 21 euro naar bpost. Pleit de minister voor een verlaging van de huidige prijs voor een nummerplaat, zijnde 30 euro?

Welke stappen zal de minister zetten om de eventuele toekomstige concessie eerlijk te laten verlopen? Of meent hij dat deze taak aan de overheid zelf toekomt?

16.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Wanneer zal een nieuwe concessie voor de uitreiking van nummerplaten worden uitgeschreven? Of overweegt de minister de uitreiking op een andere manier te organiseren?

Kunnen binnen de lopende concessieovereenkomsten de retributies worden gematigd, zodat de burger voortaan alleen de werkelijke kosten betaalt? Is er minstens een regeling mogelijk waarbij de overheid geen winst maakt op de concessie? Hoe zal die prijsmatiging in de praktijk worden gebracht? Kunnen toekomstige prijsherzieningen door bpost onder de lopende concessie worden geblokkeerd? Zal de minister laten onderzoeken welke juridische opties er zijn? Zal hij de nodige stappen zetten om niet-geïnde contractuele boetes alsnog te innen? Welk bedrag kan er nog worden gerecupereerd?

16.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik wijs erop dat de FOD Mobiliteit en Vervoer veel vaststellingen van het Rekenhof heeft betwist en ook heeft geantwoord op de bevindingen. Daarop heeft het Rekenhof een aantal zaken genuanceerd.

Ik ben benieuwd de visie van de minister over die overeenkomsten te vernemen.

16.05 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: De eerste concessie werd verleend in 2010, toen kentekenplaten in Europees formaat werden geïntroduceerd. De Dienst Inschrijving Voertuigen (DIV) beschikte daarvoor noch over het personeel noch over de logistieke middelen of de technische expertise.

Op 19 september 2017 diende een concurrerende operator een klacht in bij de FOD met het verzoek de eerste concessie, die ten einde liep, niet met vier jaar te verlengen, aangezien dat de concurrentie zou verstoren. Daarop heeft de FOD beslist een nieuwe concessie te lanceren, die echter snel van start moest gaan om de continuïteit van de dienstverlening te garanderen. Bij de opstelling van het nieuwe bestek werd wel degelijk een evaluatie van de oude concessie gemaakt en werden nieuwe doelstellingen opgenomen.

intégrés.

Ainsi, le nouveau concessionnaire devait maintenir, voire améliorer la qualité et le service aux citoyens. Les délais de livraison ainsi que la rémunération notamment demeuraient inchangés.

Zo moest de kwaliteit en de dienstverlening aan de burger in de nieuwe concessie behouden blijven of zelfs verbeteren. Onder meer de levertermijnen bleven ongewijzigd, net zoals de vergoeding.

Un autre objectif portait sur la qualité et le caractère non falsifiable des plaques et des certificats d'immatriculation. Or, ces aspects requièrent une expertise et des outils spécifiques. Les plaques doivent pouvoir être lues par les caméras ANPR, elles doivent répondre à certains critères techniques et elles doivent empêcher toute fraude.

Een andere doelstelling had betrekking op de kwaliteit en niet-vervalsbaarheid van kentekenplaten en –bewijzen, wat een specifieke expertise en specifiek gereedschap vereist. De platen moeten leesbaar zijn voor ANPR-camera's, ze moeten aan bepaalde technische vereisten voldoen en fraude moet kunnen worden voorkomen.

Afin de remédier à certaines lacunes de la concession précédente, les modifications nécessaires ont également été apportées. Ainsi, le concessionnaire a été contraint de procéder à toutes les radiations non prévues dans la concession précédente et de remettre aux clients des avis de radiation sans paiement au guichet. Des questionnaires précis ont également été utilisés pour les critères d'adjudication, assortis d'un devis pour chaque demande, afin de pouvoir comparer les offres de manière objective.

Om bepaalde tekortkomingen uit de vorige concessie te verhelpen, werden ook de nodige wijzigingen aangebracht. Zo werd de concessiehouder verplicht alle schrappingen uit te voeren die niet in de vorige concessie waren opgenomen en berichten van schrapping bij klanten af te leveren zonder betaling aan de balie. Ook werden nauwkeurige vragenlijsten gebruikt voor de gunningscriteria, met een prijsopgave voor elke vraag, zodat offertes objectief konden worden vergeleken.

Au regard de ces objectifs, le concessionnaire devait disposer de l'équipement nécessaire et être en mesure de produire des certificats d'immatriculation répondant aux exigences du règlement européen. En outre, des critères d'adjudication se rapportant aux aspects liés à la sécurité, au transport et aux TIC ont été instaurés.

In het licht van die doelstellingen moest de concessiehouder beschikken over het benodigd gereedschap en moest hij in staat zijn platen en kentekenbewijzen te produceren die voldoen aan de eisen van de Europese verordening. Daarnaast werden gunningscriteria ingevoerd die betrekking hadden op aspecten inzake veiligheid, vervoer en ICT.

La Cour des comptes a constaté que le SPF avait non seulement conclu le contrat en ajoutant ces critères, mais aussi en maintenant l'exécution du nouveau contrat dans les quatre mois suivant l'attribution du marché, comme prévu lors de la première concession. En effet, si le délai d'exécution avait été modifié, l'ancien concessionnaire aurait déposé une plainte. Le SPF ne voit pas comment le délai de livraison peut faire l'objet d'une évaluation puisque le client paie pour le niveau de service.

Het Rekenhof stelde vast dat de FOD het contract niet alleen had gesloten door toevoeging van die criteria, maar ook door de uitvoering van het nieuwe contract binnen vier maanden na de gunning van het contract te handhaven, zoals gepland tijdens de eerste concessie. Als men de uitvoeringstermijn had gewijzigd, zou de voormalige concessiehouder immers een klacht hebben ingediend. De FOD ziet niet in hoe de levertermijn kan worden beoordeeld, aangezien de klant betaalt voor het serviceniveau.

Bref, l'ancienne concession a été analysée en vue de l'établissement d'un cahier des charges adapté. Les nouvelles dispositions ne sont pas contraires à la loi relative aux marchés publics.

Kortom, de oude concessie werd geanalyseerd met het oog op het opstellen van een aangepast bestek. De nieuwe bepalingen zijn niet in strijd met de wet inzake overheidsopdrachten.

Pendant la pandémie, il était impossible d'imposer une amende pour le non-respect des délais de livraison, selon une analyse juridique. En septembre 2020, bpost a été condamnée à une amende de

Tijdens de coronapandemie konden volgens een juridische analyse geen geldboetes worden opgelegd voor niet-gerespecteerde levertermijnen. In september 2020 kreeg bpost een boete van

262 840 euros pour un problème informatique ayant entraîné un retard dans les livraisons. Depuis la fin de la pandémie, le SPF Mobilité vérifie le respect des délais sur une base trimestrielle et impose des amendes lorsque cela se justifie.

262.840 euro voor een IT-probleem dat heeft geresulteerd in een vertraging van de leveringen. Sinds het einde van de pandemie controleert de FOD Mobiliteit per kwartaal de naleving van de termijnen en legt hij boetes op wanneer die gerechtvaardigd zijn.

Un audit de sécurité réalisé avant le début de la concession a révélé des manquements. Selon la Cour des comptes, des amendes peuvent être infligées à ce titre. Le cahier des charges spécial prévoit toutefois explicitement que des amendes ne peuvent être imposées que si les mesures correctives n'ont pas été mises en place au début de la concession.

Bij een veiligheidsaudit uitgevoerd vóór de start van de concessie werden tekortkomingen vastgesteld. Volgens het Rekenhof kunnen daarvoor geldboetes worden opgelegd. In het speciaal bestek is echter uitdrukkelijk bepaald dat geldboetes pas mogelijk zijn wanneer de corrigerende maatregelen niet worden doorgevoerd bij de aanvang van de concessie.

La concession permet la gestion des stocks de plaques et de certificats d'immatriculation dans des bâtiments hautement sécurisés. De nombreuses autres exigences portent, notamment, sur l'expédition. La DIV ne possède pas ces compétences. C'est pourquoi le SPF Mobilité lancera un nouvel appel d'offres pour la concession après avoir évalué la concession existante. Le SPF réalisera une étude de marché avant la publication du marché.

De concessie maakt een voorraadbeheer mogelijk van kentekenplaten en –bewijzen in zeer beveiligde gebouwen. Daarnaast zijn er heel wat andere vereisten, onder meer inzake de verzending. De DIV beschikt niet over deze vaardigheden. Daarom zal de FOD Mobiliteit na een evaluatie van de huidige concessie een nieuwe concessie uitschrijven. De FOD zal een marktonderzoek verrichten alvorens de opdracht bekend te maken.

Lors de l'attribution de la nouvelle concession, je procéderai à une évaluation complète des performances de la concession actuelle afin d'améliorer le cahier des charges. Je lierai explicitement les indicateurs de performance aux objectifs et aux sanctions. Un rapport proportionnel entre les rémunérations et les coûts de l'État reste assuré, et la publication et l'annonce du marché auront lieu suffisamment à l'avance, à un moment propice à la soumission d'offres. Je vais également clarifier le processus d'appel d'offres, y compris la possibilité de négociations. Les formules de révision des prix seront objectivées et les données personnelles seront sécurisées et protégées. J'ai également annoncé ces intentions dans ma lettre à la Cour des comptes.

Bij de gunningsprocedure voor de nieuwe concessie zal ik de prestaties van de huidige concessie volledig evalueren om het bestek te kunnen verbeteren. Ik zal prestatie-indicatoren expliciet koppelen aan streefwaarden en sancties. Een evenredige verhouding tussen de vergoedingen en de kosten van de Staat blijft gewaarborgd en de bekendmaking en aankondiging van de opdracht zal lang genoeg op voorhand gebeuren, op een gunstig tijdstip voor de indiening van de inschrijvingen. Ik zal tevens het aanbestedingsproces verduidelijken, met vermelding van de mogelijkheid tot onderhandelingen. Prijsherzieningsformules worden geobjectiveerd en persoonsgegevens moeten worden beveiligd en beschermd. Ik heb die voornemens ook meegedeeld in mijn brief aan het Rekenhof.

Je veillerai en outre à ce que des éléments importants de la concession actuelle soient respectés.

Ik zal er ook over waken dat belangrijke elementen uit de huidige concessie worden gerespecteerd.

16.06 **Frank Troosters** (VB): J'espère qu'une évaluation permettra également d'envisager de reprendre les choses en main.

16.06 **Frank Troosters** (VB): Ik hoop dat bij een evaluatie ook zal worden overwogen om de zaak opnieuw in eigen handen te nemen.

Le ministre a hérité cette pagaille de son prédécesseur, mais en fin de compte, le citoyen lambda est le dindon de la farce. Il paie aujourd'hui beaucoup trop cher pour un mauvais service.

De minister heeft deze puinhoop geërfd van zijn voorganger, maar uiteindelijk is vooral de gewone burger hiervan de pineut. Hij betaalt vandaag veel te veel voor een slechte service.

16.07 **Nathalie Dewulf** (VB): J'espère que nous aurons également accès à cette évaluation.

16.08 **Wouter Raskin** (N-VA): Si le ministre suit les recommandations, la troisième concession devrait être une réussite. Il faut faire mieux en on peut faire mieux!

L'incident est clos.

17 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouvelles règles concernant les trottinettes électriques" (55028150C)

17.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Un médecin a indiqué récemment que l'interdiction d'utiliser des trottinettes électriques en dessous de 16 ans toucherait une catégorie particulière d'enfants malades chroniques qui ne sont physiquement plus en état de se déplacer à vélo et utilisent dès lors une trottinette électrique. Actuellement, cette interdiction ne s'applique pas aux personnes à mobilité réduite utilisant des engins de déplacement motorisés qui leur sont exclusivement réservés.

Ces enfants sont-ils concernés par cette exception? Dans la négative, quelle autre solution est envisageable selon le ministre?

17.02 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: Nous devons être attentifs à la mobilité de tout un chacun. L'exception à l'âge minimal n'est cependant applicable qu'aux engins de déplacement motorisés exclusivement réservés à des personnes à mobilité réduite. Les trottinettes électriques classiques ne font pas partie de cette catégorie. Il n'existe aucune exception pour un enfant qui utilise une trottinette électrique au lieu d'un vélo pour des raisons de santé, à moins que cette trottinette électrique ne soit exclusivement réservée à des personnes à mobilité réduite et ait été adaptée à cet usage.

L'incident est clos.

18 Question de Vanessa Matz à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise à disposition de poubelles dans les wagons "vélo"" (55028172C)

18.01 **Vanessa Matz** (Les Engagés): Le développement de wagons pour vélos favorise les modes de transports écologiques, mais des usagers dénoncent un manque d'hygiène. Les locaux ne sont pas équipés de poubelles alors qu'ils ont des sièges qui permettent d'y rester. Si la présence de poubelles n'excuse pas les comportements irrespectueux, des aménagements

16.07 **Nathalie Dewulf** (VB): Ik hoop dat we die evaluatie ook zullen mogen inzien.

16.08 **Wouter Raskin** (N-VA): Als de minister de aanbevelingen opvolgt, zou de derde concessie een succesverhaal moeten worden. Het moet en kán beter!

Het incident is gesloten.

17 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe regels inzake e-steps" (55028150C)

17.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Een arts kaartte onlangs aan dat het verbod op het gebruik van de e-step onder de 16 jaar een bijzondere categorie van chronisch zieke kinderen zou treffen, die fysiek niet meer in staat zijn om te fietsen en daarom een e-step gebruiken. Nu bestaat op het verbod onder 16 jaar een uitzondering voor personen met een verminderde mobiliteit die gemotoriseerde voortbewegingstoestellen gebruiken die uitsluitend voor hen zijn bestemd.

Vallen die kinderen onder die uitzondering? Welke alternatieve oplossing ziet de minister in het andere geval?

17.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: We moeten aandacht hebben voor eenieders mobiliteit. De uitzondering op de minimumleeftijd geldt echter alleen voor gemotoriseerde voortbewegingstoestellen die uitsluitend zijn bestemd voor personen met een beperkte mobiliteit. Klassieke e-steps vallen daar niet onder. Er is geen uitzondering voor een kind dat om gezondheidsredenen een e-step gebruikt in plaats van een fiets, tenzij de e-step uitsluitend is bestemd voor mensen met een beperkte mobiliteit en daartoe is aangepast.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van Vanessa Matz aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het plaatsen van vuilnisbakken in rijtuigen met fietsplaatsen" (55028172C)

18.01 **Vanessa Matz** (Les Engagés): De uitbreiding van het aantal rijtuigen met fietsplaatsen bevordert de ecologische vervoersmodi, maar de reizigers klagen over de gebrekkige netheid ervan. De rijtuigen zijn niet voorzien van vuilnisbakken, terwijl er wel zitjes zijn waardoor de reizigers tijdens de treinrit in het rijtuig kunnen blijven. De aan- of afwezigheid van vuilnisbakken is dan wel geen

s'avèreraient utiles.

Comptez-vous remédier à la situation? À quelle échéance?

18.02 **Georges Gilkinet**, ministre *(en français)*: La SNCB confirme la présence de poubelles dans les voitures permettant d'accueillir des vélos dans le cadre du Plan vélo+train que j'ai mis en place. Il y a toujours une poubelle pour quatre sièges. Il n'y a pas de poubelle installée dans la zone spécifiquement dédiée aux vélos, mais les sièges situés dans cette zone ont des poubelles. J'ai constaté la présence de poubelles dans tous les trains.

18.03 **Vanessa Matz** (Les Engagés): Je puis vous transmettre les photos d'un habitant de Waremme, qui confirment que dans un wagon vélo jonché de déchets, il n'y a pas de poubelle. C'est peut-être l'exception qui confirme la règle, mais je constate que tout le matériel n'est pas équipé.

18.04 **Georges Gilkinet**, ministre *(en français)*: Je vais mener l'enquête sur la base de vos photos. L'absence de poubelle n'empêche pas l'usager bien élevé de jeter ses déchets dans une poubelle à proximité.

L'incident est clos.

19 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'assouplissement de la demande d'un permis de conduire belge pour les réfugiés ukrainiens" (55028382C)

19.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): *Les titulaires d'un permis de conduire non européen ne peuvent circuler que 185 jours sur la voie publique en Belgique. Ensuite, ils peuvent obtenir un permis de conduire belge. Dans le cadre de la procédure d'échange, un permis de conduire valide du pays d'origine doit être présenté, ce qui n'est pas toujours possible pour les réfugiés ukrainiens.*

Est-il possible de prévoir un régime d'exception pour cette catégorie de personnes? Le ministre peut-il préciser les délais de traitement des demandes? Combien de demandes ont été introduites par des réfugiés ukrainiens à ce jour?

19.02 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: La procédure d'échange peut être lancée avant l'expiration de la période des 185 jours. La

excuus voor respectloos gedrag, maar het zou toch nuttig zijn om over de nodige voorzieningen te kunnen beschikken.

Bent u van plan om dit probleem te verhelpen? Binnen welke termijn?

18.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Frans)*: De NMBS bevestigt dat de rijtuigen waarin er in het raam van de door mij ingevoerde Fiets-Treinstrategie fietsen vervoerd kunnen worden, wel degelijk voorzien zijn van vuilnisbakken. Er is steeds één vuilnisbak per vier zitplaatsen. In het gedeelte dat specifiek voor de fietsen bestemd is, is er geen vuilnisbak, maar de zitplaatsen die zich in dat rijtuiggedeelte bevinden, beschikken wél over vuilnisbakken. Ik heb vastgesteld dat er in alle treinen vuilnisbakken zijn.

18.03 **Vanessa Matz** (Les Engagés): Ik kan u foto's bezorgen van een inwoner van Borgworm, waarop te zien is dat een rijtuig met fietsplaatsen bezaaid is met afval en dat er geen vuilnisbak is. Dat is dan misschien de uitzondering die de regel bevestigt, maar ik stel vast dat niet alle rijtuigen voorzien zijn van vuilnisbakken.

18.04 Minister **Georges Gilkinet** *(Frans)*: Ik zal dit op basis van uw foto's laten onderzoeken. Ook als er geen vuilnisbak is, kan een welopgevoed reiziger nog steeds zijn afval in een vuilnisbak in de nabije omgeving gooien.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De versoepeling van het aanvragen van een Belgisch rijbewijs voor Oekraïense vluchtelingen" (55028382C)

19.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): *Houders van een niet-Europees rijbewijs mogen 185 dagen met dit rijbewijs rondrijden. Daarna kunnen ze een Belgisch rijbewijs krijgen. Voor de omwisselingsprocedure moet een geldig rijbewijs uit het land van herkomst worden voorgelegd. Voor Oekraïense vluchtelingen is dat niet altijd mogelijk.*

Is het mogelijk om voor hen een uitzonderingsregel toe te passen? Kan de minister de afhandelingstermijnen van de aanvragen toelichten? Hoeveel aanvragen van Oekraïense vluchtelingen zijn er tot nog toe?

19.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: De omwisselingsprocedure kan worden opgestart vooraleer de 185 dagen zijn afgelopen. De

procédure est également finalisée si la durée de validité du permis de conduire étranger a expiré dans l'intervalle.

Depuis le 24 février 2022, 88 permis de conduire ukrainiens ont été échangés. Le SPF ne dispose pas de données relatives au nombre de demandes. L'authenticité de chaque permis de conduire doit être vérifiée. Seul l'Office Central pour la Répression de la Corruption (OCRC) de la police fédérale a la compétence technique en la matière. Le délai dépend dès lors du nombre de demandes et de la capacité de ce service. En général, la procédure dure entre trois et huit semaines.

Il est interdit de conduire sur la voie publique avec un permis de conduire périmé. Si le permis de conduire a expiré à l'arrivée en Belgique, il faut passer un examen. Selon la Convention de Vienne, un permis de conduire périmé ne peut être reconnu valable. Les règles de la convention ne peuvent être adaptées à la situation les Ukrainiens qu'au niveau international.

19.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Je ne perçois pas clairement l'ampleur du problème et je ne sais pas s'il y a lieu de chercher une solution.

L'incident est clos.

20 Questions jointes de
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recours aux pesticides sur nos voies ferrées" (55028414C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le "train à eau chaude"" (55029054C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote concernant le train à eau chaude" (55029171C)

20.01 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Le désherbage des voies est assuré principalement par des pesticides, dont le glyphosate. Un train à eau chaude est cependant utilisé, comme en Suisse, à titre expérimental.

Quelles sont les perspectives de cette technologie? Permettra-t-elle de se passer de pesticides? Dans quel délai prévoit-on l'adoption de cette solution?

20.02 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: Depuis mon entrée en fonction, j'ai traité cette problématique comme une priorité. La biodiversité est notre assurance-vie. Nos compagnies ferroviaires doivent montrer l'exemple à cet égard. Il y va par ailleurs aussi de la protection de la santé publique.

procedure wordt ook voltooid als de geldigheidsduur van het buitenlandse rijbewijs ondertussen is afgelopen.

Sinds 24 februari 2022 zijn er 88 Oekraïense rijbewijzen omgewisseld. De FOD heeft geen gegevens over het aantal aanvragen. Elk rijbewijs moet op echtheid worden gecontroleerd. Alleen de Centrale Dienst voor de Bestrijding van Corruptie (CDBC) van de federale politie beschikt over de technische bevoegdheid om dit te doen. De termijn is dus afhankelijk van het aantal aanvragen en de capaciteit van die dienst. Doorgaans duurt de procedure tussen drie en acht weken.

Met een rijbewijs waarvan de geldigheidsduur is verstreken, mag men niet op de openbare weg rijden. Als het rijbewijs verlopen is wanneer men in België aankomt, moet men een examen afleggen. Het Verdrag van Wenen staat niet toe dat een verlopen rijbewijs als geldig wordt erkend. Het aanpassen van de verdragsregels voor Oekraïners moet op internationaal niveau gebeuren.

19.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Het is me niet helemaal duidelijk hoe groot het probleem is en of we naar een oplossing moeten zoeken.

Het incident is gesloten.

20 Samengevoegde vragen van
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het pesticidegebruik op onze spoorwegen" (55028414C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De zogenaamde heetwatertrein" (55029054C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het proefproject inzake de heetwatertrein" (55029171C)

20.01 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): De sporen worden hoofdzakelijk met pesticiden, waaronder glyfosaat, onkruidvrij gehouden. Bij wijze van experiment wordt er echter ook een heetwatertrein ingezet, zoals in Zwitserland.

Welke vooruitzichten biedt die technologie? Kan deze op termijn de pesticiden vervangen? Wanneer wordt die oplossing naar verwachting ingevoerd?

20.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: Sinds mijn aantreden heb ik deze problematiek prioritair behandeld. De biodiversiteit is onze levensverzekering. Onze spoorbedrijven moeten daarin een voorbeeldrol opnemen. Het gaat tevens om de bescherming van de volksgezondheid.

Il n'existe pas aujourd'hui de techniques alternatives valables pour un désherbage efficace du balast et des chemins de service qui tiennent compte des conditions de sécurité de l'exploitation ferroviaire. Nous ne restons cependant pas les bras croisés. Infrabel met en route son plan d'action afin de réduire de manière très importante l'utilisation de pesticides. L'accent est mis à cet égard sur une gestion alternative. Afin d'arriver malgré tout à une solution efficace qui soit réaliste sur le plan technique et financier, je continuerai à soutenir le secteur ferroviaire sur cette voie dans les années à venir.

Er bestaan vandaag geen volwaardige alternatieve technieken voor een grootschalige onkruidbestrijding in de ballastbedding en op de dienstpaden die rekening houden met de veiligheidseisen van de spoorexploitatie. We blijven echter niet bij de pakken zitten. Infrabel zet zijn actieplan voort om het gebruik van pesticiden drastisch te verminderen. De klemtoon ligt daarbij op een alternatief beheer. Om tot een doeltreffende oplossing te komen die operationeel, technisch en financieel haalbaar is, zal ik de spoorwegsector in de komende jaren hierin verder ondersteunen.

Le traitement futur consistera en une combinaison de techniques dont la gestion mécanique, l'eau chaude, les bioherbicides et les plantations. En concertation avec les régions, Infrabel applique déjà des techniques alternatives quand c'est possible ainsi qu'une gestion adéquate. L'impact le plus faible possible sur l'environnement est un enjeu crucial.

De toekomstige behandeling zal bestaan uit een combinatie van technieken, waaronder mechanisch beheer, warm water, bioherbiciden en beplanting. In overleg met de gewesten past Infrabel nu al waar mogelijk alternatieve technieken en een aangepast beheer toe. De laagste totale milieu-impact is daarbij cruciaal.

Le train d'eau chaude est un des maillons de la chaîne qui remplacera à terme l'utilisation de pesticides. Les premiers résultats sont encourageants.

De warmwatertrein is een van de schakels in de keten die op termijn het gebruik van pesticiden zal vervangen. De eerste resultaten zijn veelbelovend.

(En français) Le train désherbeur est un prototype développé par Infrabel pour protéger le lit de ballaste et les voies de sécurité des mauvaises herbes. Les résultats des essais sont prometteurs mais des développements sont nécessaires pour augmenter la vitesse, détecter la végétation, automatiser le contrôle des têtes d'aspersion et réduire la consommation d'eau et d'énergie. Des techniques alternatives et préventives sont envisagées.

(Frans) De onkruidtrein is een prototype dat door Infrabel ontwikkeld werd om het ballastbed en de veiligheidsstroken te beschermen tegen onkruid. De testresultaten zijn veelbelovend maar er zijn nog aanpassingen nodig om de snelheid te verhogen, de vegetatie te detecteren, de besturing van de sproeikoppen te automatiseren en het water- en energieverbruik te verminderen. Er worden alternatieve en preventieve technieken onderzocht.

Selon la configuration actuelle, quatre trains techniques seront nécessaires pour le traitement du réseau, chacun étant équipé de deux locomotives, six wagons-citernes et un wagon portant les techniques spéciales et une pompe à chaleur. En fonction de ses développements ultérieurs, nous verrons où le train désherbeur peut être utilisé efficacement, sur les voies principales ou secondaires. Là où on ne peut utiliser le train à eau chaude, une combinaison de techniques alternatives et préventives sera appliquée.

Volgens de huidige configuratie zullen er vier technische treinen nodig zijn om het spoorwegnet te behandelen, elk uitgerust met twee locomotieven, zes ketelwagens en één wagon voor speciale technieken en een warmtepomp. In functie van de verdere ontwikkelingen zullen we zien waar de onkruidtrein doeltreffend kan worden ingezet, op de hoofd- of de zijsporen. Waar de heetwatertrein niet kan worden ingezet, zal er een combinatie van alternatieve en preventieve technieken toegepast worden.

D'abord, nous comptons améliorer le prototype et collecter des données. Sur cette base, après avoir déterminé une composition technique stable du train, on pourra établir les budgets de fonctionnement et d'investissement.

Eerst willen we het prototype verbeteren en gegevens verzamelen. Op basis hiervan en zodra er een stabiele technische samenstelling van de trein gevonden is, kunnen de werkings- en investeringsbudgetten opgesteld worden.

(En néerlandais) Nous voulons évoluer le plus rapidement possible vers une consommation zéro de pesticides pour l'entretien de notre réseau ferroviaire et ce, également dans l'intérêt de la santé des travailleurs d'Infrabel.

20.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Cet objectif est louable: c'est une bonne chose de réduire drastiquement l'emploi de pesticides, tant pour l'environnement que pour les riverains ou les travailleurs eux-mêmes qui doivent les manipuler.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n°s 55028415C, 55028425C et 55028427C de Mme Jadin sont transformées en questions écrites.

21 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un mécanisme de soutien pour les opérateurs ferroviaires dans le cadre de l'ETCS Niveau II" (55028462C)

21.01 **Frank Troosters** (VB): Les opérateurs ferroviaires ont traversé une période difficile pendant la pandémie et ils ont de surcroît dû faire de gros investissements dans l'équipement de leurs wagons afin de limiter la nuisance sonore générée par le transport de marchandises par le rail. En séance plénière, nous avons adopté à cet égard un mécanisme d'aide qui était limité dans le temps. Ces mêmes compagnies ferroviaires devront donc à présent équiper leurs locomotives d'un mécanisme de freinage ETCS Level 2 en application de la réglementation européenne. Le ministre va-t-il mettre en place un mécanisme d'aide?

21.02 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: Je fais le maximum pour soutenir le transport de marchandises, l'objectif étant de doubler le transport de marchandises par le rail d'ici 2030. Les compagnies ferroviaires peuvent introduire un dossier pour pouvoir entrer en ligne de compte pour le mécanisme de financement européen Connecting Europe Facility. Mon administration fait régulièrement la promotion de ce mécanisme. Pour les demandeurs et les transporteurs de marchandises par le rail, le prélèvement pour l'utilisation de l'infrastructure sera prochainement abaissé pour la période 2022-2025 à 1,2 euro maximum par kilomètre de train effectif. Ce dossier se trouve actuellement à la Commission européenne. Toutes les informations concernant l'aide financière fédérale pour l'adaptation de wagons de transport de marchandises moins

(Nederlands) Wij willen zo snel mogelijk evolueren naar een nulgebruik van pesticiden om ons spoornetwerk te onderhouden. Dat is ook in het belang van de gezondheid van de werknemers van Infrabel.

20.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Dat is een loffelijke doelstelling. Een drastische vermindering van het pesticidegebruik is een goede zaak, zowel voor het milieu als voor de omwoners en de werknemers zelf, die met de bestrijdingsmiddelen moeten werken.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55028415C, 55028425C en 55028427C van mevrouw Jadin worden omgezet in schriftelijke vragen.

21 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een steunmechanisme voor de spooroperatoren in het kader van ETCS Level 2-technologie" (55028462C)

21.01 **Frank Troosters** (VB): De spooroperatoren hebben een moeilijke periode doorgemaakt tijdens de pandemie en ze hebben vervolgens nog eens zwaar moeten investeren in de uitrusting van hun wagons om de geluidsoverlast van het goederenvervoer per spoor te beperken. In de plenaire vergadering hebben we daarvoor een steunmechanisme goedgekeurd dat beperkt was in de tijd. Diezelfde spoorondernemingen zullen nu ook hun locomotieven moeten uitrusten met een ETCS Level 2-remmechanisme ten gevolge van de Europese regelgeving. Zal de minister ook nu zorgen voor een steunmechanisme?

21.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)* Ik doe er alles aan om het goederenvervoer te steunen met de bedoeling het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen. Spoorwegondernemingen kunnen een dossier indienen om in aanmerking te komen voor het Europese financieringsmechanisme Connecting Europe Facility. Mijn administratie promoot dit mechanisme regelmatig. Voor de aanvragers en goederenvervoerders per spoor wordt de heffing voor het gebruik van de infrastructuur binnenkort verlaagd naar maximum 1,2 euro per effectieve treinkilometer voor 2022-2025. Dat dossier wordt nu behandeld bij de Europese Commissie. Alle informatie over de federale financiële steun voor de aanpassing voor stillere goederenwagons is bekendgemaakt op 7 juni en de bedrijven kunnen nu hun subsidie aanvragen. Het concrete actieplan

bruyants ont été publiées le 7 juin dernier et les entreprises peuvent demander leur subvention. Le plan d'action concret pour le transport de marchandises par le rail comportera également des propositions pour aider le secteur. Ce dossier est en préparation. L'équipement ETCS requiert effectivement un investissement financier, mais il s'agit d'un investissement à long terme.

21.03 **Frank Troosters** (VB): Il s'agit pour le secteur d'un investissement très important dont il ne pourra recueillir les fruits que dans quelques années. Aux Pays-Bas, 10 % de l'intégralité des frais d'investissement sont à charge des opérateurs.

L'incident est clos.

22 Questions jointes de
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La précarité de la situation et les actions de grève à Brussels Airport" (55028506C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les grèves dans le secteur du transport aérien" (55028871C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les grèves à l'aéroport de Zaventem" (55029025C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mouvements de grève à Brussels Airport et le rôle de la DGTA" (55029155C)

22.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): 72 000 passagers sont attendus après-demain à l'aéroport de Zaventem. Le ministre de la Mobilité devrait se préoccuper de leur sort. L'aéroport est également notre deuxième pôle économique et pour les gens qui y travaillent et qui apportent une importante contribution à notre économie, il est incompréhensible qu'on s'y intéresse aussi peu. Les bagagistes avaient déjà mené une action pour protester contre la flexibilité que l'on attend d'eux et la charge de travail très importante. Le CEO Feist ne semble pas comprendre le problème.

Le ministre demandera-t-il à BAC de suivre l'exemple des Pays-Bas, où sous la pression des syndicats une prime supplémentaire pendant la période de vacances a été octroyée? Quel rôle les pouvoirs publics peuvent-ils jouer dans ce dossier? Nous demandons un plan d'urgence pour que l'on s'attaque à ces problèmes.

Lundi dernier, la quasi-totalité des travailleurs de Brussels Airlines ont fait grève et les travailleurs de Brussels Airlines et de Ryanair ont mené des actions pendant trois jours. Le risque est réel de

voor het goederenvervoer per spoor zal ook voorstellen bevatten om de sector te ondersteunen. Dat wordt nu voorbereid. De uitrusting met ETCS vergt inderdaad een financiële investering, maar het is ook een investering op lange termijn.

21.03 **Frank Troosters** (VB): Dit is een zeer zware investering voor de sector, waarvan zij pas binnen enkele jaren de vruchten kunnen plukken. In Nederland komt 10 % van de volledige investeringskosten ten laste van de operatoren.

Het incident is gesloten.

22 Samengevoegde vragen van
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De precaire situatie en de stakingsacties op Brussels Airport" (55028506C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingen in de luchtvaartsector" (55028871C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingen op de luchthaven van Zaventem" (55029025C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsacties op Brussels Airport en de rol van DGLV" (55029155C)

22.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Overmorgen worden op de luchthaven van Zaventem 72.000 passagiers verwacht, om wie de minister van Mobiliteit zich zou moeten bekommeren. De luchthaven is echter ook onze tweede economische pool en het is onbegrijpelijk dat er zo weinig aandacht is voor de mensen die er werken en die een belangrijke bijdrage leveren aan onze economie. Er vond al een actie plaats van de bagageafhandelaars, die protesteren tegen de gevraagde flexibiliteit en de hoge werkdruk. CEO Feist lijkt het probleem niet te zien.

Zal de minister BAC vragen het Nederlandse voorbeeld te volgen, waar onder druk van de vakbond onder meer een extra premie werd toegekend tijdens de vakantieperiode? Welke rol kan de overheid hierin opnemen? Wij vragen om een noodplan om de problemen aan te pakken.

Maandag legden bijna alle medewerkers van Brussels Airlines het werk neer en gedurende drie dagen voerden Brussels Airlines en Ryanair actie. Het risico bestaat dat de veiligheid door een

voir la sécurité mise en danger en raison d'un manque de personnel ou de l'épuisement des travailleurs.

Combien de plaintes la Direction générale du Transport aérien (DGTA) a-t-elle reçues l'an dernier concernant les temps de repos chez Ryanair et Brussels Airlines? Quelles suites y ont-elles été réservées? Combien de contrôles ont été effectués l'an dernier concernant les temps de vol et les temps de repos? Quelles infractions ont été constatées?

Au cours d'un audit de la European Union Aviation Safety Agency (EASA), des manquements graves et critiques ont été constatés à la direction générale et du personnel supplémentaire a été annoncé. Les 29 ETP promis ont-ils dans l'intervalle été recrutés? Comment ont évolué les effectifs entre 2021 et 2022? La DGTA fonctionne-t-elle à présent correctement?

22.02 **Frank Troosters** (VB): *Quelles mesures le ministre prend-il afin de garantir un trafic aérien fluide au départ de Brussels Airport, compte tenu des menaces de grève chez Brussels Airlines et Ryanair? Prendra-t-il des initiatives si la concertation sociale n'aboutit pas à des résultats?*

À combien estime-t-on les dommages financiers pour Brussels Airport à la suite des actions de protestation de la semaine dernière? Cette grève et ces actions auraient-elles pu être évitées? Quelles mesures le ministre prend-il pour soutenir la compétitivité de Brussels Airport et des compagnies aériennes?

22.03 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: La navigation aérienne ressortit certes à ma compétence mais celle-ci ne s'étend pas aux entreprises privées telles qu'Aviapartner ou BAC, ni aux compagnies aériennes comme Brussels Airlines ou Ryanair.

La décision de fermer l'aéroport s'inscrivait dans le cadre de l'action nationale menée ce jour-là et a dépassé le secteur aéronautique. En raison de la journée nationale d'action 24.500 départs et 26.500 arrivées n'ont pu être assurés via l'aéroport. Je renvoie au ministre des Finances pour d'autres réponses à vos questions.

Le droit de grève est garanti dans notre pays et dans le cadre du dialogue entre la direction et les syndicats, la protection du statut des travailleurs me semble un élément important afin d'éviter de nouvelles grèves.

personeelstekort of grote vermoeidheid in het gedrang komt.

Hoeveel klachten ontving het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) het voorbije jaar over de rusttijden bij Ryanair en Brussels Airlines? Welk gevolg werd daaraan gegeven? Hoeveel controles werden het voorbije jaar uitgevoerd op de vlieg- en rusttijden? Welke overtredingen werden er vastgesteld?

Tijdens een audit van het European Union Aviation Safety Agency (EASA) werden ernstige en kritieke tekortkomingen bij het directoraat vastgesteld en er werd extra personeel in het vooruitzicht gesteld. Zijn die 29 extra vte's intussen aan het werk? Hoe evolueerde de personeelsbezetting tussen 2021 en 2022? Functioneert het DGLV nu naar behoren?

22.02 **Frank Troosters** (VB): *Welke maatregelen neemt de minister om een vlot vliegverkeer vanop Brussels Airport te garanderen, gelet op de dreigende stakingen bij Brussels Airlines en Ryanair? Zal hij actie ondernemen als het sociaal overleg niet tot een oplossing leidt?*

Wat is de geraamde financiële schade voor Brussels Airport als gevolg van de protestacties van vorige week? Waren die staking en die acties te voorkomen? Welke maatregelen neemt de minister om de concurrentiepositie van Brussels Airport en de luchtvaartmaatschappijen te ondersteunen?

22.03 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: Ik ben wel bevoegd voor de luchtvaart, maar niet voor privébedrijven zoals Aviapartner of BAC, noch voor luchtvaartmaatschappijen zoals Brussels Airlines of Ryanair.

De beslissing om de luchthaven te sluiten kaderde in de nationale actie van dezelfde dag en reikte verder dan de luchtvaartsector. Wegens die nationale actiedag konden 24.500 vertrekkende passagiers en 26.500 aankomende passagiers niet reizen via de luchthaven. Ik verwijs naar de minister van Financiën voor verdere antwoorden op uw vragen.

Het stakingsrecht is in ons land gewaarborgd en in de dialoog tussen de directie en de vakbonden lijkt de bescherming van het statuut van de werknemers mij nuttig om toekomstige stakingen te voorkomen.

Des chiffres relatifs aux contrôles et aux plaintes sont actuellement collectés. La mise en œuvre de contrôles pour vérifier les temps de vol et les temps de repos chez la compagnie étrangère qu'est Ryanair ne relève pas de la compétence de la DGTA. Ces questions doivent être adressées au ministre de l'Emploi. Je suis favorable à ce que le personnel de Ryanair qui travaille au départ de la Belgique bénéficie de la sécurité sociale belge.

De cijfers met betrekking tot de controles en de klachten worden momenteel verzameld. Controles op de vlieg- en rusttijden bij het buitenlandse Ryanair vallen niet onder de bevoegdheid van het DGLV. Die vragen moeten aan de minister van Werk worden gericht. Ik ben er wel voorstander van dat het personeel van Ryanair dat vanuit België werkt de Belgische sociale zekerheid kan genieten.

Sur les 29 ETP supplémentaires prévus pour la DGTA, 13 sont déjà entrés en service, l'entrée en service de 2 ETP supplémentaires est prévue prochainement, le recrutement de 5 ETP est en cours, 5 sélections doivent être recommencées à défaut de candidat valable et 4 sélections spécifiques TIC sont en cours.

Van de geplande 29 vte's bij het DGLV zijn er 13 in dienst getreden, is de indiensttreding van 2 vte's gepland, lopen de selecties voor 5 vte's, moeten 5 selecties worden overgedaan wegens gebrek aan correcte kandidaat en zijn 4 specifieke ICT-selecties in uitvoering.

22.04 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Il appartient au ministre de la Mobilité de faire en sorte que les voyageurs puissent partir. De quel ministre la responsabilité sera-t-elle engagée s'il se produit un accident demain?

22.04 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): De minister van Mobiliteit moet ervoor zorgen dat de reizigers kunnen vertrekken. Welke minister zal er verantwoordelijk zijn als er morgen een ongeluk gebeurt?

22.05 **Georges Gilkinet**, ministre *(en français)*: Nous avons décidé de ne pas ouvrir l'aéroport qui ne pouvait sécuriser son accès, suite à la grève. Dès le lendemain, il était ouvert. La DG Transport aérien, qui est de ma compétence, contrôle la sécurité, y compris pour prendre l'avion dans de bonnes conditions.

22.05 Minister **Georges Gilkinet** *(Frans)*: We hebben beslist om de luchthaven niet te openen omdat de veiligheid van de reizigers niet gegarandeerd kon worden door de staking. De dag nadien was de luchthaven weer open. Het DG Luchtvaart, dat onder mijn verantwoordelijkheid valt, ziet toe op de veiligheid, ook voor de passagiers, zodat zij in goede omstandigheden kunnen vliegen.

22.06 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Le ministre doit faire en sorte que les conditions de travail à l'aéroport soient telles que (…).

22.06 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): De minister moet ervoor zorgen dat de arbeidsomstandigheden op de luchthaven zodanig zijn dat (…)

22.07 **Georges Gilkinet**, ministre *(en français)*: Aviapartner est-elle une société privée ou publique? Est-ce de ma compétence?

22.07 Minister **Georges Gilkinet** *(Frans)*: Is Aviapartner een privaat bedrijf of een overheidsbedrijf? Valt dit onder mijn bevoegdheid?

22.08 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): La sécurité relève de votre responsabilité!

22.08 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Veiligheid is uw verantwoordelijkheid!

22.09 **Georges Gilkinet**, ministre *(en français)*: C'est pourquoi nous avons engagé des personnes. Aviapartner est un bagagiste. Est-ce de ma compétence?

22.09 Minister **Georges Gilkinet** *(Frans)*: Daarom hebben we mensen aangeworven. Aviapartner is een bagageafhandelaar. Behoort dat tot mijn bevoegdheid?

22.10 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB) *(en français)*: Vous n'êtes pas compétent pour Aviapartner, mais pour la sécurité.

22.10 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB) *(Frans)*: U bent niet bevoegd voor Aviapartner, maar voor de veiligheid.

22.11 **Georges Gilkinet**, ministre *(en français)*: Je ne suis pas compétent pour les services privés

22.11 Minister **Georges Gilkinet** *(Frans)*: Ik ben niet bevoegd voor privéveiligheidsdiensten, maar

assurant la sécurité mais bien pour la DGTA et je fais tout pour son bon fonctionnement.

22.12 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Peut-être que pour résoudre les problèmes, nous devrions refaire de Brussels Airport une entreprise publique! Aux Pays-Bas, les pouvoirs publics sont bel et bien intervenus. Je suis sûr que le recours à du personnel non qualifié, par exemple pour le chargement et le déchargement, provoquera des accidents du travail.

Le ministre a une réelle responsabilité par rapport à la DGVA. Il me revient que les accords EASA ne seraient pas respectés. Des plaintes vont être déposées!

L'incident est clos.

23 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'échange d'un permis de conduire étranger contre un permis belge" (55028527C)

23.01 **Wouter Raskin** (N-VA): *Un permis de conduire non européen peut uniquement être échangé dans notre pays à certaines conditions. L'une de ces conditions est que le permis de conduire doit avoir été obtenu au cours de la période au cours de laquelle son titulaire n'était pas encore inscrit en Belgique. Cette condition pose parfois des problèmes lorsqu'une personne demande un duplicata de son permis de conduire à son pays d'origine, par exemple parce que le permis est devenu illisible. Deux personnes qui sont venues habiter en Belgique à la même date peuvent donc être traitées différemment.*

Quelle est la ratio legis de ces différences de traitement? Pourquoi est-ce à la date de délivrance que l'on se réfère et pas à la date à laquelle la personne a obtenu son permis d'origine?

23.02 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: Outre la condition déjà citée, une autre condition prévoit que le permis de conduire qui doit être échangé doit avoir été délivré dans le pays dans lequel le titulaire avait à ce moment-là sa résidence habituelle. L'exemption de l'examen théorique et pratique ne vaut que pour les titulaires d'un permis de conduire étranger qui a été obtenu dans des conditions analogues et dont la validité est reconnue conformément aux accords conclus par le Roi.

Comme il est uniquement question dans les conventions de Genève et de Vienne de la date délivrance et des conditions précitées et qu'aucun

wel voor het DGLV, en ik stel alles in het werk om die dienst goed te laten functioneren.

22.12 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Misschien moeten we van Brussels Airport opnieuw een overheidsbedrijf maken om de problemen op te lossen! In Nederland is de overheid wel opgetreden. Ik ben er zeker van dat er zich ongelukken zullen voordoen door ongeschikt personeel in te zetten, bijvoorbeeld voor het laden en lossen.

De minister heeft wel een grote verantwoordelijkheid ten aanzien van het DGLV. Naar verluidt worden de EASA-akkoorden niet gerespecteerd. Er zullen klachten binnenkomen!

Het incident is gesloten.

23 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De omzetting van een buitenlands rijbewijs naar een Belgisch rijbewijs" (55028527C)

23.01 **Wouter Raskin** (N-VA): *Een niet-Europees rijbewijs kan in ons land alleen onder bepaalde voorwaarden tegen een Belgisch rijbewijs worden ingewisseld. Eén van de voorwaarden is dat het rijbewijs verkregen moet zijn in de periode dat de houder ervan nog niet ingeschreven was in België. Dat geeft soms problemen als een persoon een duplicaat van zijn rijbewijs vraagt aan zijn land van herkomst, bijvoorbeeld omdat het rijbewijs onleesbaar is geworden. Twee mensen die op dezelfde datum in België zijn komen wonen, kunnen dus verschillend behandeld worden.*

Wat is de ratio legis voor deze verschillende behandeling? Waarom wordt de datum van afgifte gebruikt en niet de datum waarop de persoon zijn oorspronkelijke rijbewijs heeft gehaald?

23.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: Naast de genoemde voorwaarde geldt ook de voorwaarde dat het in te wisselen rijbewijs afgegeven moet zijn in het land waar de houder op dat moment zijn gewone verblijfplaats had. De vrijstelling van het theoretische en praktische examen geldt alleen voor houders van een buitenlands rijbewijs dat onder overeenkomstige voorwaarden werd behaald en waarvan de geldigheid erkend is krachtens akkoorden die door de Koning zijn gesloten.

Omdat in de Verdragen van Genève en Wenen over het wegverkeer enkel sprake is van de afgiftedatum en van deze voorwaarden en omdat

accord bilatéral n'y a jamais dérogé, les autorités fédérales se basent elles aussi sur cette date. Lors de l'examen des demandes d'échange, il est apparu au fil des années que la mention de la date sur le permis de conduire se fait très différemment selon les pays dont la Belgique reconnaît les permis de conduire. C'est pourquoi depuis 2019, c'est toujours la date la plus favorable pour le demandeur qui est prise en compte pour la vérification des conditions.

L'incident est clos.

24 Question de Dieter Vanbesien à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente par la SNCB de terrains entourant le Zennepad" (55028595C)

24.01 **Dieter Vanbesien** (Ecolo-Groen): La ville de Hal a fait connaître en 2021 son désir de racheter une parcelle de la SNCB. La vente n'a toutefois pas encore pu avoir lieu en raison du litige qui oppose les deux parties concernant leurs droits de propriété respectifs.

Que pense le ministre de l'évolution de ce dossier? Pourquoi la SNCB opte-t-elle à présent pour une vente publique au plus offrant? Quelle est la politique interne de la SNCB concernant la vente de terrains? Cette politique a-t-elle changé sous la présente législature?

24.02 **Georges Gilkinet,** ministre *(en néerlandais)*: S'agissant des opérations immobilières, la SNCB se laisse guider par les contraintes légales, en l'occurrence la loi sur les entreprises publiques de 1991.

La SNCB est contrainte de vendre au prix du marché, dans le respect du droit concurrentiel européen et plus particulièrement des règles très strictes en matière d'aide publique auxquelles il ne peut être dérogé que dans des cas exceptionnels.

Il est essentiel que les compagnies ferroviaires publiques accomplissent pleinement leur mission de service public. Outre la transparence, la cohérence est également importante. Ce n'est pas pour rien que j'ai rebaptisé "contrat de service public" le contrat de gestion de la SNCB.

Selon la SNCB, la valorisation du terrain du Zennepad est encore prévue pour 2022.

J'ai demandé davantage d'explications à la SNCB concernant l'historique de ce dossier et l'évolution

daarvan nog in geen enkel bilateraal akkoord werd afgeweken, hanteert de federale overheid ook deze datum. Bij de behandeling van de omwisselingsaanvragen is doorheen de jaren gebleken dat de vermelding van de datum op een rijbewijs heel anders gebeurt in de diverse landen waarvan België de rijbewijzen erkent. Sinds 2019 wordt daarom altijd de voor de aanvrager gunstigste vermelde datum in aanmerking genomen voor de toetsing van de voorwaarden.

Het incident is gesloten.

24 Vraag van Dieter Vanbesien aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van gronden rond het Zennepad door de NMBS" (55028595C)

24.01 **Dieter Vanbesien** (Ecolo-Groen): Het stadsbestuur van Halle heeft in 2012 zijn verlangen kenbaar gemaakt om een perceel van de NMBS over te kopen. De verkoop heeft echter nog niet kunnen plaatsvinden doordat Infrabel en de NMBS een eigendomsdispuut hebben over de gronden.

Wat denkt de minister over de evolutie van dit dossier? Waarom kiest de NMBS nu voor een openbare verkoop aan de hoogste bieder? Wat is het interne beleid van de NMBS inzake de verkoop van gronden? Is dat beleid tijdens deze regeerperiode gewijzigd?

24.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: Bij vastgoedoperaties neemt de NMBS de thans geldende wettelijke verplichtingen in acht, in het bijzonder de wet op de overheidsbedrijven van 1991.

De NMBS is verplicht tegen de marktprijs te verkopen, met inachtneming van het Europese mededingingsrecht, en met name de strenge regels inzake staatssteun. Van deze beginselen kan slechts in uitzonderlijke gevallen worden afgeweken.

Het is essentieel dat de openbare spoorwegmaatschappijen hun taak van openbare dienstverlening ten volle vervullen. Behalve transparantie is ook een consistente houding van belang. Het is niet voor niets dat ik het beheerscontract van de NMBS heb omgedoopt tot een contract van openbare dienst.

Volgens de NMBS is de valorisatie van het terrein van het Zennepad nog gepland voor 2022.

Ik heb aan de NMBS meer uitleg gevraagd over de historiek van het dossier en over de evolutie van

de son point de vue le concernant. Je n'ai toutefois pas encore reçu de réponse concrète.

24.03 **Dieter Vanbesien** (Ecolo-Groen): Il est important que le transfert puisse s'effectuer en 2022 car des subsides ne peuvent être obtenus que jusqu'à fin 2022. J'espère que le ministre me transmettra la réponse de la SNCB dès qu'elle sera disponible.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55028650C de M. Troosters est renvoyée à la commission de l'Énergie.

25 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les graffitis sur les trains" (55028606C)

25.01 **Frank Troosters** (VB): *La matériel roulant de la SNCB est régulièrement la cible d'actes de vandalisme sous la forme de graffitis. En 2021, le vandalisme et l'enlèvement de graffitis ont coûté 6,4 millions d'euros à la SNCB.*

Comment le ministre pense-t-il protéger le matériel roulant de la SNCB contre les graffitis et autres actes de vandalisme?

25.02 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: Les trains et les gares sont souvent la proie d'actes de vandalisme. La SNCB perd un paquet d'argent en frais de nettoyage ou de réparation de l'infrastructure endommagée et de surveillance technique ou humaine. Les produits de nettoyage sont de surcroît mauvais pour l'environnement. Les graffiti sont souvent synonymes de circulation illégale sur les voies, contribuent au sentiment d'insécurité et nuisent à l'image de marque de la Belgique.

La SNCB dispose de tout un arsenal de mesures qui sont déployées sur la base d'une analyse de risques. Il est ainsi tenu compte de la concentration de faits, de la nature du matériel et de l'accès aux lieux de rangement des trains. Parfois des caméras de surveillance sont installées, en lien avec des systèmes de détection d'effraction. Parfois les tours de garde sont intensifiés et les équipes de nettoyage renforcées le week-end.

Afin de protéger ses voyageurs, son personnel et ses biens, la SNCB dispose de Securail et d'un service de gardiennage interne, B-Security. Elle fait également appel aux services d'une entreprise de gardiennage privée pour des missions pour

haar standpunt. Ik heb echter nog geen concrete antwoorden gekregen.

24.03 **Dieter Vanbesien** (Ecolo-Groen): Het is belangrijk dat de overdracht in 2022 kan gebeuren, want subsidies kan men enkel tot eind 2022 krijgen. Ik hoop dat de minister mij het antwoord van de NMBS zal bezorgen zodra het beschikbaar is.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55028650C van de heer Troosters werd verwezen naar de commissie voor Energie.

25 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Graffiti op de treinen" (55028606C)

25.01 **Frank Troosters** (VB): *Het rollend materieel van de NMBS is geregeld het doelwit van graffitivandalisme. In 2021 kostten vandalisme en het verwijderen van graffiti van treinstellen 6,4 miljoen euro.*

Hoe wil de minister het rollend materieel van de NMBS tegen graffiti en ander vandalisme beschermen?

25.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: Treinen en stations vallen vaak ten prooi aan vandalisme. De NMBS verliest handenvol geld aan de schoonmaak of reparatie van beschadigde infrastructuur en aan technische en menselijke bewaking. De schoonmaakmiddelen zijn dan ook nog eens slecht voor het milieu. Graffiti gaan vaak gepaard met onwettig verkeer op de sporen, dragen bij aan het onveiligheidgevoel en beschadigen het imago van de NMBS.

De NMBS beschikt over een heel arsenaal aan maatregelen, die ingezet worden op basis van een risicoanalyse. De concentratie van feiten, de aard van het materieel en de toegankelijkheid van de parkeerplaatsen van de treinen worden mee in rekening gebracht. Soms worden er bewakingscamera's geplaatst, gekoppeld aan inbraakdetectiesystemen. Soms worden bewakingsrondes opgedreven en in het weekend worden soms ook de poetsploegen versterkt.

Om haar reizigers, personeel en goederen te beschermen, beschikt de NMBS ook over Securail en een interne bewakingsdienst, B-Security. Zij doet ook een beroep op een bewakingsfirma voor taken waarvoor geen spoorwegexpertise is vereist.

lesquelles la SNCB ne dispose pas de l'expertise requise.

Notre réseau ferroviaire est tellement vaste qu'on ne parviendra jamais à protéger physiquement l'ensemble du matériel 24 h sur 24. Il faudrait davantage de moyens technologiques. Les auteurs de graffiti sont très difficiles à identifier. La SNCB collaborerait volontiers avec la police et la Justice si celles-ci mettaient sur pied un plan d'action contre les graffiti.

La SNCB met tout en œuvre pour enlever les graffiti le plus rapidement possible afin d'empêcher que leurs auteurs n'éprouvent un sentiment de satisfaction.

25.03 **Frank Troosters** (VB): Je comprends qu'il n'est pas possible de protéger tout le matériel 24 h sur 24. Mais toute mesure qui peut protéger nos trains doit être encouragée. Il est très regrettable que les nouveaux trains M7 aient déjà été taggés. Peut-être le déploiement dans les gares d'une campagne de sensibilisation serait-il une bonne idée.

L'incident est clos.

26 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire transfrontalière Hamont-Weert" (55028617C)

26.01 **Frank Troosters** (VB): Avez-vous des nouvelles de la liaison ferroviaire Hamont-Weert?

26.02 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: J'ai présenté un dossier complet de la situation de cette ligne le 8 juin dernier en réponse à des questions posées par MM. Troosters et Raskin. Du côté belge, les travaux ont été effectués et la ligne a été électrifiée. La balle est à présent dans le camp de nos voisins du Nord.

Le 9 juin dernier, la secrétaire d'État Heijnen a déclaré dans le cadre d'un débat consacré au rail à la Tweede Kamer qu'elle devait encore obtenir diverses informations concernant le dossier que nous ne manquerons pas de remettre à l'ordre du jour lors de la prochaine réunion du groupe de pilotage Belgique-Pays-Bas, qui doit se tenir en septembre prochain.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55027512C de Mme Rohonyi et les questions jointes n°s 55028427C de Mme Jadin et 55029009C de

Ons spoorwegnet is zo groot dat het nooit zal lukken om al het materieel de klok rond fysiek te beschermen. Technologische middelen zijn nodig. Graffitispuiters zijn heel moeilijk te identificeren. De NMBS wil graag samenwerken met de politie en het gerecht als die een actieplan tegen graffiti zouden opzetten.

De NMBS doet er alles aan om graffiti zo snel mogelijk te verwijderen om daders geen genoegdoening te geven.

25.03 **Frank Troosters** (VB): Ik snap dat het niet mogelijk is de klok rond al het materieel te beschermen. Alles wat onze treinen kan beschermen, is aan te moedigen. Het is erg jammer dat de nieuwe M7-treinen al besmeurd zijn. Misschien is een sensibiliseringscampagne in de stations een goed idee.

Het incident is gesloten.

26 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De grensoverschrijdende spoorverbinding Hamont-Weert" (55028617C)

26.01 **Frank Troosters** (VB): Is er nog nieuws over de spoorverbinding Hamont-Weert?

26.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: Ik heb op 8 juni 2022 een volledig beeld gegeven van de spoorverbinding Hamont-Weert als antwoord op de vragen van de heren Troosters en Raskin. Aan de Belgische kant zijn de werkzaamheden uitgevoerd en is het spoor geëlektrificeerd. De bal ligt nu bij de noorderburen.

Op 9 juni 2022 zei staatssecretaris Heijnen tijdens een debat over het spoor in de Tweede Kamer dat ze een en ander nog aan het uitzoeken was met betrekking tot de verbinding Weert-Hamont. Tijdens de volgende bilaterale stuurgroep België-Nederland in september leggen we dit punt opnieuw op tafel.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55027512C van mevrouw Rohonyi en de samengevoegde vragen nrs. 55028427C van mevrouw Jadin en 55029009C

Mme Rohonyi sont reportées.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 55.

van mevrouw Rohonyi worden uitgesteld.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.55 uur.