

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

18-10-2023

Matin

Woensdag

18-10-2023

Voormiddag

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

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

SOMMAIRE

- Débat d'actualité sur les tarifs de la SNCB et questions jointes de 1
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La hausse des tarifs de la SNCB" (55037805C) 1
 - Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence des prix de l'énergie sur les tarifs de la SNCB" (55039016C) 1
 - Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réforme des tarifs de la SNCB pour les jeunes et les personnes âgées" (55039020C) 1
 - Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le changement de tarif ferroviaire pour les tickets seniors et jeunes" (55038348C) 1
 - Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Votre proposition de rendre gratuits les voyages en trains pour les jeunes de moins de 26 ans" (55038598C) 1
 - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les billets de train gratuits à la SNCB" (55038862C) 1
 - Marie-Christine Marghem à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gratuité du train" (55038835C) 1
 - Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tarifs de la SNCB" (55039469C) 1
 - François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La proposition de rendre le train gratuit jusqu'à 26 ans" (55039481C) 1

Orateurs: Laurence Zanchetta, Olivier Vajda, Josy Arens, Frank Troosters, Maria Vindevoghel, François De Smet, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

- Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'interdiction des voitures électriques dans les garages souterrains" (55037692C) 8

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

- Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le fonctionnement du service Learning & Development de la SNCB" (55037693C) 9

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

- Questions jointes de 9
- Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison TGV avec Brussels Airport" (55037733C) 9
 - Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train à grande vitesse vers Brussels Airport" (55037906C) 9
 - Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les liaisons ferroviaires desservant 9

INHOUD

- Actualiteitsdebat over de NMBS-tarieven en toegevoegde vragen van 1
- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stijging van de NMBS-tarieven" (55037805C) 1
 - Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de energieprijzen op de tarieven van de NMBS" (55039016C) 1
 - Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hervorming van de NMBS-tarieven voor jongeren en senioren" (55039020C) 1
 - Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tariefwijziging voor de treintickets voor senioren en jongeren" (55038348C) 1
 - Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Uw voorstel om reizen met de trein gratis te maken voor jongeren onder de 26 jaar" (55038598C) 1
 - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gratis treintickets bij de NMBS" (55038862C) 1
 - Marie-Christine Marghem aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gratis reizen met de trein" (55038835C) 1
 - Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-tarieven" (55039469C) 1
 - François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het voorstel om reizen met de trein gratis te maken tot de leeftijd van 26 jaar" (55039481C) 1

Sprekers: Laurence Zanchetta, Olivier Vajda, Josy Arens, Frank Troosters, Maria Vindevoghel, François De Smet, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

- Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het weren van elektrische auto's uit ondergrondse parkeergarages" (55037692C) 8

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

- Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werking van de dienst Learning & Development van de NMBS" (55037693C) 9

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

- Samengevoegde vragen van 9
- Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hst-verbinding met Brussels Airport" (55037733C) 9
 - Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hoge snelheidstrein naar Brussels Airport" (55037906C) 9
 - Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbindingen van en naar 9

l'aéroport national de Zaventem" (55038048C)

Orateurs: **Tim Vandenput, Maria Vindevoghel, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

de nationale luchthaven van Zaventem" (55038048C)

Sprekers: **Tim Vandenput, Maria Vindevoghel, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La répartition de la 3ème tranche de la provision interdépartementale pour la présidence de l'UE" (55037808C)

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

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verdeling van de derde schijf van de interdepartementale provisie voor het EU-voorzitterschap" (55037808C)

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

Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire Hamont-Weert (actualisation)" (55037969C)

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Hamont-Weert" (55039277C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport sur la liaison ferroviaire transfrontalière Hamont-Weert" (55039283C)

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

Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorverbinding Hamont-Weert (update)" (55037969C)

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorverbinding Hamont-Weert" (55039277C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het rapport over de grensoverschrijdende spoorverbinding Hamont-Weert" (55039283C)

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

Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains supplémentaires vers le littoral" (55038011C)

- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gestion des voyageurs estivaux" (55038411C)

Orateurs: **Maria Vindevoghel, Olivier Vajda, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De extra kusttreinen" (55038011C)

- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De organisatie van het reizigersvervoer in de zomer" (55038411C)

Sprekers: **Maria Vindevoghel, Olivier Vajda, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le pont ferroviaire de la E40 à Erpe-Mere" (55038051C)

Orateurs: **Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorbrug van de E40 in Erpe-Mere" (55038051C)

Sprekers: **Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La SNCB et les délais de paiement des factures" (55038093C)

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

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS en de betalingstermijnen van facturen" (55038093C)

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

Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Securail, le service de sécurité de la SNCB" (55038094C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les dépenses pour le service Securail à la SNCB" (55038095C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tests opérationnels dédiés aux directives de sécurité chez Securail" (55037694C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le service de sécurité de la

Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Securail, de veiligheidsdienst van de NMBS" (55038094C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitgaven voor de dienst Securail bij de NMBS" (55038095C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De operationele tests voor de veiligheidsrichtlijnen bij Securail" (55037694C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheidsdienst van de

SNCB/Securail et les équipes canines"
(55039134C)

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

Questions jointes de 19
- Joris De Vriendt à Georges Gilkinet (VPM 19
Mobilité) sur "Les routes aériennes illégales autour
de Zaventem et les résultats de la plateforme de
concertation" (55038134C)
- Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) 19
sur "Les vols de nuit à Brussels Airport"
(55038229C)
- Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) 19
sur "L'application du quota count (QC) à Brussels
Airport" (55038245C)

Orateurs: **Joris De Vriendt, Tim Vandenput,**
Georges Gilkinet, vice-premier ministre et
ministre de la Mobilité

NMBS/Securail en de hondenteams" (55039134C)

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

Samengevoegde vragen van 19
- Joris De Vriendt aan Georges Gilkinet (VEM 19
Mobiliteit) over "De onwettige vliegroutes rond de
luchthaven te Zaventem en de resultaten van het
overlegplatform" (55038134C)
- Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM 19
Mobiliteit) over "De nachtvluchten op Brussels
Airport" (55038229C)
- Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM 19
Mobiliteit) over "De toepassing van de quota count
(QC) op Brussels Airport" (55038245C)

Sprekers: **Joris De Vriendt, Tim Vandenput,**
Georges Gilkinet, vice-eersteminister en
minister van Mobiliteit

Commission de la Mobilité, des
Entreprises publiques et des
Institutions fédérales

du

MERCREDI 18 OCTOBRE 2023

Matin

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 18 OKTOBER 2023

Voormiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 10 h 18 par M. Jean-Marc Delizée, président.

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

01 Débat d'actualité sur les tarifs de la SNCB et questions jointes de

- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La hausse des tarifs de la SNCB" (55037805C)
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence des prix de l'énergie sur les tarifs de la SNCB" (55039016C)
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réforme des tarifs de la SNCB pour les jeunes et les personnes âgées" (55039020C)
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le changement de tarif ferroviaire pour les tickets seniors et jeunes" (55038348C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Votre proposition de rendre gratuits les voyages en trains pour les jeunes de moins de 26 ans" (55038598C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les billets de train gratuits à la SNCB" (55038862C)
- Marie-Christine Marghem à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gratuité du train" (55038835C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tarifs de la SNCB" (55039469C)
- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La proposition de rendre le train gratuit jusqu'à 26 ans" (55039481C)

01.01 Laurence Zanchetta (PS): La SNCB prévoit

De openbare commissievergadering wordt geopend om 10.18 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

01 Actualiteitsdebat over de NMBS-tarieven en toegevoegde vragen van

- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stijging van de NMBS-tarieven" (55037805C)
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de energieprijzen op de tarieven van de NMBS" (55039016C)
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hervorming van de NMBS-tarieven voor jongeren en senioren" (55039020C)
- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tariefwijziging voor de treintickets voor senioren en jongeren" (55038348C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Uw voorstel om reizen met de trein gratis te maken voor jongeren onder de 26 jaar" (55038598C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gratis treintickets bij de NMBS" (55038862C)
- Marie-Christine Marghem aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gratis reizen met de trein" (55038835C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-tarieven" (55039469C)
- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het voorstel om reizen met de trein gratis te maken tot de leeftijd van 26 jaar" (55039481C)

01.01 Laurence Zanchetta (PS): De NMBS is van

de modifier son offre tarifaire à l'attention des personnes âgées et des jeunes: les billets forfaitaires, respectivement de 7,80 et 7,10 euros l'aller-retour, seraient remplacés par une réduction de 40 % sur les billets standard. Face au risque d'augmentation du coût en fonction de la distance du trajet, vous avez annoncé des dispositions additionnelles, mais des organisations craignent une baisse d'accessibilité.

Des avancées ont-elles été réalisées depuis l'annonce des modifications tarifaires? Toute la nouvelle grille tarifaire entrera-t-elle en vigueur 26 mois après la signature du contrat de service public? Ou s'agit-il uniquement des offres pour les seniors et les jeunes? Pouvez-vous préciser les réductions cumulatives prévues? Dans quelles mesures seront-elles plus avantageuses? Y a-t-il des avancées concernant les réductions pour les étudiants du supérieur âgés de plus de 26 ans?

01.02 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Cet été, l'annonce de la hausse des tarifs de la SNCB nous a alarmés.

Vous avez proposé une gratuité ciblée. Or, pour les jeunes et les aînés, la SNCB veut passer d'un tarif forfaitaire à un tarif normal réduit de 40 %, variable selon la distance. Ceci affectera négativement ceux qui vivent loin des grands centres. Ceci m'a d'autant plus surpris que vous m'aviez précédemment répondu qu'un prix maximum serait instauré pour les longs déplacements des jeunes et des seniors.

Confirmez-vous les tarifs jeunes et aînés annoncés par la SNCB? Des calculs des futurs tarifs sont-ils disponibles?

Que répondez-vous aux habitants des zones éloignées souhaitant un service de train abordable? Quand sera instauré ce nouveau tarif? Quant au plafond de prix pour les longs déplacements, comment définira-t-on ceux-ci et quel en sera le prix maximum?

01.03 Laurence Zanchetta (PS): Les tarifs de la SNCB ont connu une hausse importante en début d'année: + 8,73 % pour les tarifs standards, + 9,73 % pour les abonnements. En septembre 2022, l'entreprise ferroviaire prévoyait une facture annuelle d'électricité de 223 millions d'euros pour l'année 2022, et de 432 millions sur l'année 2023.

Or, les prix de l'énergie ont fortement baissé à partir

plan om haar tariefaanbod voor senioren en jongeren aan te passen: de forfaitaire tickets, die respectievelijk 7,80 euro en 7,10 euro heen en terug kosten, zouden vervangen worden door een korting van 40 % op de prijs van een standaardticket. Aangezien de ticketprijs kan oplopen afhankelijk van de afstand van het traject, liet u weten dat er bijkomende maatregelen genomen zouden worden, maar belangenorganisaties vrezen voor een lagere toegankelijkheid.

Werd er sinds de aankondiging van de tariefaanpassingen vooruitgang geboekt? Zal de volledige nieuwe tarieflijst 26 maanden na de ondertekening van het openbaredienstcontract in werking treden? Of gaat het enkel over de aanbiedingen voor senioren en jongeren? Kunt u nader ingaan op de geplande cumulatieve kortingen? In hoeverre zullen ze voordeliger zijn? Werd er vooruitgang geboekt inzake de kortingen voor studenten hoger onderwijs die ouder zijn dan 26?

01.02 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): De tariefverhoging die de NMBS deze zomer heeft aangekondigd heeft ons verontrust.

U hebt voorgesteld om sommige doelgroepen gratis te laten reizen. Voor jongeren en senioren wil de NMBS het forfaitaire tarief vervangen door een met 40 % verlaagd standaardtarief dat met de afstand zou variëren. Dit is nadelig voor wie ver van de grote centrumsteden woont. Dat nieuws heeft mij vooral verrast omdat u in een vorig antwoord zei dat er voor jongeren en oudere mensen een maximumprijs voor langere ritten zou worden ingevoerd.

Bevestigt u de tarieven die de NMBS voor jongeren en senioren heeft aangekondigd? Beschikt u over berekeningen in verband met de toekomstige tarieven?

Hoe reageert u op de vraag van bewoners van afgelegen gebieden naar betaalbare spoordiensten? Wanneer wordt dat nieuwe tarief ingevoerd? Hoe zullen de prijsplafonds voor langere ritten worden vastgelegd en wat zal de maximumprijs zijn?

01.03 Laurence Zanchetta (PS): Begin dit jaar zijn de NMBS-tarieven fors gestegen: de standaardtarieven met 8,73 % en de abonnements met 9,73 %. In september 2022 voorspelde de spoorwegmaatschappij een jaarlijkse elektriciteitsfactuur van 223 miljoen euro voor 2022 en 432 miljoen euro voor 2023.

Vanaf december tekenden de energieprijzen echter

de décembre, pour atteindre durant les neuf premiers mois de 2023 des montants bien inférieurs à ceux de l'année précédente. La facture d'électricité de la SNCB en 2023 devrait être moindre que prévu.

Cette hausse est-elle encore pleinement justifiée?

Quels sont les coûts énergétiques de la SNCB sur l'année 2022, ainsi que sur les neuf premiers mois de l'année 2023?

Les tarifs de la SNCB peuvent être revus deux fois par an. Une nouvelle adaptation des tarifs a-t-elle fait l'objet d'une analyse? Le cas échéant, pouvez-vous nous en informer? Envisagez-vous de demander à la SNCB de revoir ses tarifs?

01.04 Josy Arens (Les Engagés): Vous avez déclaré de nombreuses fois que vous défendiez la gratuité des voyages en train pour les jeunes de moins de 26 ans. Quelles mesures avez-vous prises pour réaliser ce projet?

Dans le contrat de service public que vous avez conclu avec la SNCB, l'article 29 définit la gratuité et la réduction en seconde classe pour les enfants et les jeunes. Quel article permettrait-il de mettre en place votre proposition de gratuité complémentaire?

Aucune gratuité des transports pour les jeunes ne figure dans la nouvelle politique tarifaire de la SNCB. Vous y êtes-vous opposé alors que la SNCB est venue la présenter ici, le 24 mai?

Si vous disposiez de 200 millions d'euros à injecter dans la SNCB, la gratuité des voyages pour les moins de 26 ans serait donc votre priorité. Pas le confort en gare? L'amélioration de la ponctualité? Le maintien de contacts humains en gare?

Il y a eu, ces dernières semaines, de nombreuses réactions sur les mauvaises conditions de transport.

Mais vous restez au stade de déclaration. La confiance aux politiques est mise en péril. Pouvez-vous nous communiquer l'avis des syndicats et du comité des voyageurs au sujet de cette mesure de gratuité supplémentaire?

01.05 Frank Troosters (VB): Le projet de gratuité du train pour les jeunes de moins de 26 ans m'a également surpris, de même que la suggestion de financer cette mesure en supprimant l'avantage fiscal pour les voitures de société.

Le ministre peut-il faire le point sur la situation? A-t-

een sterke daling op en in de eerste negen maanden van 2023 lagen ze veel lager dan het jaar daarvoor. De elektriciteitsfactuur van de NMBS zou in 2023 lager moeten uitvallen dan voorspeld.

Is de tariefstijging dan nog steeds volledig gerechtvaardigd?

Wat zijn de energiekosten van de NMBS voor 2022 en de eerste negen maanden van 2023?

De NMBS-tarieven kunnen tweemaal per jaar herzien worden. Heeft men geanalyseerd of de tarieven opnieuw aangepast kunnen worden? Zo ja, kunt u ons dat laten weten? Bent u van plan de NMBS te vragen om haar tarieven te herzien?

01.04 Josy Arens (Les Engagés): U hebt tal van keren verklaard dat u voorstander bent van gratis treinreizen voor jongeren tot 26 jaar. Welke maatregelen hebt u genomen om die plannen uit te voeren?

Artikel 29 in het openbaredienstcontract dat u met de NMBS gesloten hebt, voorziet in kosteloos vervoer en korting in tweede klas voor kinderen en jongeren. Welk artikel zou het mogelijk maken om uw voorstel voor de uitbreiding van het kosteloos vervoer in te voeren?

In het nieuwe tariefbeleid van de NMBS staat niets over kosteloos vervoer voor jongeren. Hebt u zich daartegen verzet toen de NMBS het beleid hier op 24 mei kwam voorstellen?

Als u 200 miljoen euro zou hebben om in de NMBS te investeren, zou u bij voorrang werk maken van gratis reizen voor jongeren tot 26 jaar. Niet het comfort in de stations? Stiptere treinen? Het behoud van het menselijk contact in de stations?

De afgelopen weken zijn er tal van reacties gekomen op de slechte vervoersomstandigheden.

Voorlopig houdt u het echter bij woorden. Het vertrouwen in de politici komt op de helling te staan. Hoe staan de vakbonden en het reizigerscomité tegenover die maatregel om het kosteloos vervoer uit te breiden?

01.05 Frank Troosters (VB): Ook ik was verbaasd over het plan om de trein gratis te maken voor jongeren, jonger dan 26, en over de suggestie om dit te financieren door het fiscaal voordeel op bedrijfswagens te schrappen.

Wat is de stand van zaken? Heeft de minister dit

il abordé ces propositions au sein du gouvernement? Quelles ont été les réactions? Quel serait le coût de cette mesure? Quelles alternatives de mobilité et/ou compensations financières seraient-elles prévues pour les voitures de société?

01.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les prix des billets de train ont augmenté en moyenne de 10 %, alors que les suppressions de trains et les retards battent des records.

La gratuité pour les jeunes et la suppression de la TVA sur les billets de train seront-elles concrétisées? Il a été convenu que les prix des billets pourraient augmenter si les retards étaient limités, mais les trains supprimés sont-ils également pris en considération? La SNCB atteindra-t-elle ses objectifs? Pourquoi seulement 43 % des trains ont-ils enregistré moins d'une minute de retard en juillet?

01.07 François De Smet (DéFI): J'ai des réserves sur la gratuité du train pour les moins de 26 ans car leurs attentes portent sur la fréquence des trains, la ponctualité, le confort et l'accessibilité physique aux quais.

Le tout à la gratuité coûtera au moins 200 millions d'euros en perte de recettes et il n'est pas directement corrélé à une augmentation des passagers, car c'est la diminution de l'usage de la voiture au profit du train que l'on vise. Vous financerez ce projet en réduisant l'avantage sur les voitures de société; au sein de la Vivaldi, c'est un vœu pieux.

Proposerez-vous ce projet à la SNCB ou est-ce de la communication?

Comment le justifier à ce stade avancé de la législature?

01.08 Tomas Roggeman (N-VA): À l'approche des élections, le besoin de se profiler grandit et, chez les partis francophones, cela revient généralement à promettre de dépenser encore plus d'argent. Voici qu'on souhaite aujourd'hui accorder la gratuité des voyages en train à toute personne âgée de moins de 26 ans. Le ministre voulait financer cette mesure à l'aide de la réduction progressive de la déductibilité fiscale des voitures de société. Est-ce encore sa volonté ou envisage-t-il une autre possibilité de financement?

01.09 Georges Gilkinet, ministre (en français): Le train doit être la colonne vertébrale de la mobilité belge.

besproken binnen de regering? Wat waren de reacties? Hoeveel zou de maatregel kosten? Welke mobiliteitsalternatieven en/of financiële compensaties zouden dan gelden voor bedrijfswagens?

01.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De prijzen van treintickets zijn gestegen met gemiddeld 10 %, terwijl er een recordaantal aan afgeschafte treinen en vertragingen is.

Komt er van die gratis tickets voor jongeren en het schrappen van de btw op treintickets nog iets in huis? Wordt in de afspraak dat de ticketprijzen mogen stijgen als de vertragingen worden beperkt ook rekening gehouden met de afgeschafte treinen? Zal de NMBS haar doelstellingen halen? Waarom kwam in juli amper 43 % van de treinen met minder dan 1 minuut vertraging aan?

01.07 François De Smet (DéFI): Ik heb bedenkingen bij het voorstel om de trein gratis te maken voor jongeren onder de 26 jaar, aangezien die leeftijdscategorie vooral verwachtingen heeft op het stuk van de treinfrequentie, de stiptheid, het comfort en de fysieke toegankelijkheid van de perrons.

De gratispolitiek zal de NMBS minstens 200 miljoen euro aan inkomstenverlies opleveren en staat niet rechtstreeks in correlatie met een toename van het aantal reizigers, aangezien men een vermindering van het autobezit ten voordele van de trein beoogt. U zult dit project financieren door het voordeel voor bedrijfswagens te beperken; dat is in deze vivaldiregering niet meer dan een vrome wens.

Zult u dit project werkelijk aan de NMBS voorleggen of is dit niet meer dan windowdressing?

Hoe kan dit project in dit gevorderde stadium van de legislatuur gerechtvaardigd worden?

01.08 Tomas Roggeman (N-VA): In de aanloop naar de verkiezingen stijgt de profileringsdrang en bij de Franstalige partijen betekent dat gewoonlijk beloven om nog meer geld uit te geven. Nu wil men iedereen onder 26 jaar gratis met de trein laten rijden. De minister wou dat financieren met de afbouw van de fiscale aftrekbaarheid van bedrijfswagens. Wil hij dat nog altijd of ziet hij een andere financiering mogelijk?

01.09 Minister Georges Gilkinet (Frans): Het spoor moet de ruggengraat van de mobiliteit in België worden.

Il faut donc réinvestir dans le réseau et le matériel roulant. C'est inscrit pour dix ans dans les contrats de la SNCB et d'Infrabel et leurs plans pluriannuels d'investissements.

Le contrat de service public prévoit de nouveaux tarifs pour 2025 avec des réductions pour les jeunes, les seniors et les allocataires sociaux même sur les courtes distances et pour les petits groupes durant les heures creuses.

On veut simplifier l'offre, la rendre plus accessible aux jeunes et aux seniors quels que soient la composition familiale, le type de voyage ou l'heure avec des réductions innovantes en heures creuses.

Les jeunes et les seniors voyageront toujours à un tarif préférentiel. Les seniors ne devront plus partir après 9 h 00 pour bénéficier d'une réduction.

Lors de la réforme, la SNCB fixera un tarif forfaitaire maximal pour les longues distances. Son conseil d'administration doit encore le décider et j'y serai très attentif.

Cette nouvelle tarification inscrite dans le contrat de service public fera évoluer la gamme de produits de la SNCB, augmentera l'attrait pour le train et accroîtra de 30 % ses voyageurs d'ici 2032.

(En néerlandais) Le contrat prévoit par ailleurs que la nouvelle structure tarifaire entrera en vigueur dans les 26 mois suivant sa signature, et ce afin de préparer le logiciel requis. Cela profitera aux voyageurs, et surtout aux jeunes et aux seniors. Le nouveau système tarifaire repose sur une nouvelle logique. Cela demandera un temps d'adaptation, mais chacun se rendra compte que le nouveau système est plus équitable et plus simple.

(En français) Selon la SNCB, les coûts énergétiques s'élevaient en 2022 à près de 200 millions d'euros, soit un doublement. Cette hausse se poursuit en 2023. Le nouveau contrat de service public prévoit une indexation automatique des tarifs, comme précédemment, en fonction de l'évolution de l'indice à la consommation.

À mon initiative, le gouvernement est intervenu à plusieurs reprises pour compenser les effets financiers du covid et de la crise de l'énergie et pour éviter les augmentations anticipées des tarifs.

Er moet derhalve opnieuw in het spoorwegnet en het rollend materieel geïnvesteerd worden. Dat is voor een periode van tien jaar vastgelegd in de overeenkomsten met de NMBS en met Infrabel en in hun meerjarige investeringsplannen.

Het openbaredienstcontract voorziet in nieuwe tarieven voor 2025, met kortingen voor jongeren, senioren en uitkeringsgerechtigden, zelfs op korte afstanden en voor kleine groepen tijdens de daluren.

We willen het aanbod vereenvoudigen en toegankelijker maken voor jongeren en senioren, ongeacht de gezinssamenstelling, het soort reis of het tijdstip waarop er gereisd wordt, met innovatieve kortingen tijdens de daluren.

Jongeren en senioren zullen altijd tegen een voorkeurtarief reizen. Senioren zullen niet langer na 9.00 uur moeten vertrekken om korting te krijgen.

In het kader van de hervorming zal de NMBS een forfaitair maximumtarief hanteren voor langeafstandsritten. De raad van bestuur moet dat nog beslissen en ik zal daar nauwlettend op toezien.

Dat nieuwe tarief, dat opgenomen is in het openbaredienstcontract, zal een nieuwigheid zijn in het productgamma van de NMBS, zal de aantrekkelijkheid van het reizen met de trein verhogen en zal het aantal treinreizigers tegen 2032 met 30% doen toenemen.

(Nederlands) In het contract staat overigens dat de nieuwe tariefstructuur binnen 26 maanden na de ondertekening ervan in werking zal treden, dit om de vereiste software voor te bereiden. De reizigers, en dan vooral de jongeren en senioren, winnen hierbij. Het nieuwe tariefsysteem is gestoeld op een nieuwe logica. Dat wordt wennen in het begin, maar iedereen zal inzien dat het nieuwe systeem eerlijker en eenvoudiger is.

(Frans) Volgens de NMBS zijn de energiekosten in 2022 tot bijna 200 miljoen euro verdubbeld. Deze stijging zet zich in 2023 door. Het nieuwe openbaredienstcontract voorziet zoals voorheen in een automatische indexering van de tarieven op basis van de evolutie van de index van de consumptieprijzen.

Op mijn initiatief heeft de regering meermaals ingegrepen om de financiële gevolgen van de corona- en de energiecrisis op te vangen en vroegtijdige tariefverhogingen te voorkomen.

Les prix de l'énergie restent plus élevés qu'avant la crise et l'inflation est toujours supérieure à 4 %, ce qui pèse sur les coûts de la SNCB, notamment via l'indexation automatique des salaires – que tout le monde soutiendra.

S'agissant de la future gratuité pour les jeunes de moins de 26 ans, c'est la direction à prendre sous la prochaine législature, en complément aux initiatives déjà prises: le renforcement du service et la réforme tarifaire. Dans cette logique, je défends la TVA à 0 % sur les billets. Il s'agit d'encourager les Belges à utiliser toujours plus le train et les jeunes à acquérir les bons réflexes de mobilité.

Nous avons programmé des investissements pour renouveler le matériel roulant, renforcer l'infrastructure et mettre en place des tarifs plus attractifs, notamment pour les jeunes et les aînés. Ce sera un enjeu pour la prochaine législature.

Concernant les abonnements pour les étudiants de plus de 26 ans, cette possibilité existe dans le contrat de service public avec une condition d'alignement sur les transports publics régionaux.

Avec mes collègues régionaux, j'ai lancé un groupe de travail pour étudier cette hypothèse, en dialogue avec les recteurs d'universités. J'espère une décision positive qui entrerait en vigueur dès la prochaine rentrée académique.

La problématique des trains bondés, qu'utilisent aussi mes enfants le vendredi pour rentrer de Bruxelles ou de Louvain-la-Neuve, sera résolue structurellement lorsque les 300 nouveaux trains M7, en commande, seront livrés.

Dès lors, nous augmenterons les capacités et répondrons à cette problématique que je connais bien et qui me concerne personnellement en tant qu'usager prenant le train à Ciney.

Je suis déterminé à rendre notre réseau plus attractif et à garantir ainsi la liberté de mobilité de chacun à long terme. Il faut une mobilité plus simple, plus accessible, plus efficace et moins polluante pour chacun. C'est dans ce sens que nous travaillerons.

01.10 Laurence Zanchetta (PS): J'attendais des réponses plus concrètes, mais la mise en œuvre de cette nouvelle politique prend du temps. La question des tarifs est essentielle, notamment pour les

De energieprijzen zijn nog steeds hoger dan vóór de crisis en de inflatie ligt nog steeds boven 4 %, wat op de uitgaven van de NMBS weegt, met name via de automatische loonindexering – die iedereen zal steunen.

Wat het toekomstig gratis reizen voor jongeren onder de 26 jaar betreft, is dit de richting die we tijdens de volgende zittingsperiode moeten inslaan, naast de reeds genomen initiatieven: de versterking van de dienstverlening en de tariefhervorming. In het verlengde daarvan verdedig ik de heffing van 0 % btw op de tickets. Zo willen we de Belgen aanmoedigen steeds vaker de trein te nemen en willen we de jongeren ertoe aanzetten de juiste mobiliteitsreflexen te verwerven.

We hebben investeringen gepland voor de vernieuwing van het rollend materieel, de versterking van de infrastructuur en de invoering van gunstiger tarieven, met name voor jongeren en senioren. Dat wordt een uitdaging voor de volgende regeerperiode.

Het openbaredienstcontract biedt mogelijkheden voor de abonnementen voor studenten ouder dan 26 jaar, voor zover die regeling afgestemd wordt op die van het gewestelijk openbaar vervoer.

Samen met mijn collega's van de gewesten heb ik een werkgroep opgericht om die hypothese te bekijken, in samenspraak met de universiteitsrectoren. Ik hoop dat er een positieve beslissing uit de bus komt, die volgend academiejahr in voege kan treden.

Het probleem van de overvolle treinen, die mijn kinderen op vrijdag ook nemen om van Brussel of Louvain-la-Neuve huiswaarts te keren, zal een structurele oplossing krijgen zodra de 300 nieuwe M7-treinen die besteld werden, geleverd worden.

Wij zullen dan onze capaciteit verhogen en een antwoord bieden op het probleem, dat ik goed ken en dat me als passagier die in Ciney de trein neemt persoonlijk aangaat.

Ik ben vastbesloten om het spoorvervoer aantrekkelijker te maken en er zo voor te zorgen dat iedereen zich op lange termijn vrijelijk kan bewegen. We hebben allemaal nood aan een mobiliteit die eenvoudiger, toegankelijker, efficiënter en minder vervuילend is. Wij zullen daar werk van maken.

01.10 Laurence Zanchetta (PS): Ik had concretere antwoorden verwacht, maar de implementatie van dat nieuwe beleid neemt tijd in beslag. De kwestie van de tarieven is van essentieel belang, met name

seniors et les jeunes. Je salue vos objectifs de simplification, accessibilité et durabilité.

01.11 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): J'ai pour ma part entendu des choses concrètes. Vous avez négocié avec la SNCB un plan pluriannuel visant une politique tarifaire plus simple et accessible en 2025, avec une forte réduction pour les seniors, les jeunes et les personnes en difficulté. Je salue également la suppression des contraintes horaires pour bénéficier des réductions tarifaires et l'introduction d'un tarif maximum pour les longues distances.

Une TVA à 0 % sur les tickets de train constituerait un soutien supplémentaire à cette politique tarifaire.

Je retiens aussi l'arrivée des M7 qui renforcera l'attractivité de la SNCB, le nombre de trains, leur confort et leur ponctualité. Cependant, les coûts énergétiques actuels freinent l'amélioration de l'offre tarifaire.

01.12 Josy Arens (Les Engagés): Je ne doute pas de votre détermination à faire du rail la colonne vertébrale du transport de notre pays. Il faut néanmoins soigner ses problèmes rhumatismaux. Vous parlez des 200 millions d'euros destinés à la gratuite pour les jeunes, mais c'est le prochain gouvernement qui devra concrétiser cette mesure. Cela ne doit pas se faire au détriment de l'attractivité du rail. Il est, par exemple, inacceptable de faire voyager les étudiants dans des trains bondés. J'espère que les voitures M7 arriveront sous cette législature et qu'on les trouvera sur les longues distances également, car il semble qu'en province du Luxembourg circule du matériel obsolète.

01.13 Frank Troosters (VB): J'ai de nouveau entendu le ministre faire plusieurs annonces, qui, tout comme l'argent promis, devront être mises en œuvre sous la prochaine législature. Il s'agit là d'un énième ballon d'essai mais qui ne débouchera sur rien de concret.

01.14 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Beaucoup de mes questions sont restées sans réponse ministérielle. La diminution de la TVA sera probablement reportée au prochain gouvernement. Nos concitoyens sont mécontents parce qu'ils payent trop cher pour un service médiocre. Nous soutiendrons toutes les mesures débouchant sur une diminution de prix car nous estimons que les

pour de seniors et de jongeren. Ik ben blij dat u streeft naar meer vereenvoudiging, toegankelijkheid en duurzaamheid.

01.11 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Ik heb wel concrete antwoorden gehoord. U heb met de NMBS een meerjarenplan uitonderhandeld met het oog gericht op een eenvoudiger en overzichtelijker tarievenbeleid in 2025, met een forse korting voor de senioren, jongeren en kwetsbare personen. Ik ben ook blij met de afschaffing van de tijdsbeperkingen om tariefverminderingen te kunnen genieten en met de invoering van een maximumtarief voor langeafstandsritten.

Een btw-tarief van 0 % op treintickets zou een bijkomende ondersteuning vormen voor dat prijzenbeleid.

Ik onthoud dat de komst van de M7-rijtuigen de aantrekkelijkheid van de NMBS zal verhogen; er zullen meer en stiptere treinen rijden, met meer comfort. De huidige energiekosten maken het echter moeilijker om het tariefaanbod te verbeteren.

01.12 Josy Arens (Les Engagés): Ik twijfel er niet aan dat u vastberaden bent om ervoor te zorgen dat het spoor de ruggengraat van de mobiliteit in ons land wordt. Dat neemt niet weg dat er iets gedaan moet worden aan de problemen die deze doelstelling in de weg staan. U maakt gewag van 200 miljoen euro om reizen met de trein gratis te maken voor jongeren, maar de volgende regering zal die maatregel handen en voeten moeten geven. Dat mag niet ten koste gaan van de aantrekkelijkheid van het spoor. Het is onaanvaardbaar dat studenten in overvolle treinen moeten reizen, om maar iets te noemen. Ik hoop dat de M7-rijtuigen in deze legislatuur in bedrijf gesteld zullen worden en dat ze ook voor langeafstandsritten zullen worden gebruikt, want naar verluidt wordt er in de provincie Luxemburg verouderd materieel ingezet.

01.13 Frank Troosters (VB): Ik heb van de minister weer een aantal aankondigingen gehoord die, net zoals het beloofde geld, voor de volgende regeerperiode zullen zijn. Dit is een zoveelste ballonnetje dat wordt opgelaten, maar tot niets concreets zal leiden.

01.14 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Op veel van mijn vragen heeft de minister niet geantwoord. De btw-verlaging is waarschijnlijk voor de volgende regering. De mensen zijn misnoegd omdat ze te veel betalen voor een ondermaatse dienstverlening. Wij zullen elke stap die leidt tot een prijsverlaging steunen, want voor ons vormen treinen een belangrijk element in de ecologische omslag. Steeds

trains constituent un élément important de la transition écologique. De plus en plus de personnes souhaitent se déplacer en train. Il faut s'atteler aux problèmes d'infrastructure et des retards et y consacrer des moyens suffisants.

01.15 François De Smet (DéFI): Sur la gratuité, vous avez été relativement clair. C'est une idée lancée comme ça pour la prochaine législature.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 55037469C et 55038768C de M. Rigot sont transformées en questions écrites.

02 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'interdiction des voitures électriques dans les garages souterrains" (55037692C)

02.01 Frank Troosters (VB): *Il arrive de plus en plus fréquemment que les voitures électriques soient bannies des garages souterrains en raison des risques d'incendie. Un feu de batterie est plus difficile à éteindre dans un espace souterrain.*

Le ministre envisage-t-il de prendre des mesures telles que l'obligation de ne recharger les voitures qu'avec une installation électrique adaptée?

02.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Un véhicule électrique en feu est plus difficile à éteindre qu'un véhicule à combustion en feu. Cependant, rien ne prouve que les véhicules électriques seraient plus sujets aux incendies. Des tests sont actuellement menés sur de nouvelles technologies, telles que la réduction de la montée en température accélérée des batteries et l'amélioration du comportement au feu.

Je vous renvoie à la ministre de l'Intérieur, qui est responsable des services d'incendie et de la sécurité des parkings souterrains. Il me semble évident que la recharge des véhicules électriques dans les espaces publics ne se fait qu'avec des bornes de recharge spécifiques, mais cette compétence relève des régions.

02.03 Frank Troosters (VB): La fréquence des incendies de voitures n'est peut-être pas plus élevée pour les véhicules électriques, mais les conséquences d'un incendie sont plus importantes. Il convient d'y prêter suffisamment d'attention.

L'incident est clos.

meer mensen willen de trein gebruiken. De vertragingen en de infrastructuur moeten worden aangepakt en er moeten voldoende middelen zijn.

01.15 François De Smet (DéFI): Wat het gratis reizen betreft bent u relatief duidelijk geweest. Dat is een ideeetje dat zomaar geopperd wordt voor de volgende regeerperiode.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55037469C en 55038768C van de heer Rigot worden omgezet in schriftelijke vragen.

02 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het weren van elektrische auto's uit ondergrondse parkeergarages" (55037692C)

02.01 Frank Troosters (VB): *Steeds vaker worden elektrische wagens geweerd uit ondergrondse parkeergarages wegens brandgevaar. Ondergronds is het moeilijker om een brandende batterij te doven.*

Overweegt de minister maatregelen, zoals de verplichting om auto's enkel op te laden via een aangepaste elektrische installatie?

02.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Een brandend elektrisch voertuig is moeilijker te blussen dan een brandende auto met verbrandingsmotor. Er is echter geen bewijs dat elektrische voertuigen meer door brand zouden worden getroffen. Momenteel worden tests uitgevoerd met nieuwe technologieën, zoals het beperken van de versnelde opwarming van de batterijen en het verbeteren van het brandgedrag.

Ik verwijs naar de minister van Binnenlandse Zaken, die verantwoordelijk is voor de brandweer en de veiligheid van ondergrondse parkeergarages. Het lijkt me evident dat het opladen van elektrische auto's in de publieke ruimte enkel via specifieke oplaadpunten gebeurt, maar die bevoegdheid valt onder de gewesten.

02.03 Frank Troosters (VB): De frequentie van autobranden is misschien niet hoger bij elektrische wagens, de gevolgen van een brand zijn wel groter. Daar moet voldoende aandacht voor zijn.

Het incident is gesloten.

03 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le fonctionnement du service Learning & Development de la SNCB" (55037693C)

03.01 Frank Troosters (VB): *Comment le service Learning & Development (L&D) de la SNCB est-il composé? Quelles réalisations ce service a-t-il à son actif? Quels budgets y ont été consacrés? Comment le service cherche-t-il à remédier au manque de connaissances pratiques?*

03.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le service est composé de sept collaborateurs qui encadrent la formation des agents de Securail et le Security Operations Center. Outre les formations prévues dans le plan de formation, les instructeurs fournissent un accompagnement sur mesure concernant les nouvelles directives, forment les nouveaux collaborateurs et organisent des sessions d'information dans les écoles et lors des salons de l'emploi. Depuis 2018, près de 50 processus et instructions de travail fondés sur des situations réalistes ont été rédigés à l'intention du personnel de Securail. Les chefs d'équipe et les instructeurs sont également chargés de l'évaluation permanente. Lors de la concertation avec le Comité P, la SNCB parcourra toutes les recommandations et fera le point sur la situation.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison TGV avec Brussels Airport" (55037733C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train à grande vitesse vers Brussels Airport" (55037906C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les liaisons ferroviaires desservant l'aéroport national de Zaventem" (55038048C)

04.01 Tim Vandenput (Open Vld): L'accord de gouvernement prévoit la mise en place de liaisons TGV entre Brussels Airport et les nœuds ferroviaires de TGV dans les pays qui nous entourent. En effet, le remplacement de vols de courte distance par une liaison TGV entraînerait une diminution des nuisances sonores et des émissions. En outre, la volonté de l'Europe est de relier tous les grands aéroports par des lignes TGV. Nous avons toutefois pu lire dans le quotidien *De Tijd* que, selon le ministre, Brussels Airport se situait du mauvais côté de Bruxelles. Les trains circulant entre Bruxelles-Midi et Amsterdam devraient faire un détour pour passer par Zaventem. Pourtant, cette

03 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werking van de dienst Learning & Development van de NMBS" (55037693C)

03.01 Frank Troosters (VB): *Hoe is de dienst Learning & Development (L&D) van de NMBS samengesteld? Wat heeft de dienst al gerealiseerd? Welke budgetten werden daaraan besteed? Hoe tracht de dienst het gebrek aan praktijkkennis te verbeteren?*

03.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De dienst bestaat uit zeven medewerkers die de opleiding van de Securailagenten en het Security Operations Center begeleiden. Naast de opleidingen uit het opleidingsplan geven instructeurs coaching op maat over nieuwe richtlijnen, coachen ze nieuwe werknemers en organiseren ze informatiesessies in scholen en op jobbeurzen. Sinds 2018 zijn er bijna 50 processen en werkinstructies opgesteld voor het Securailpersoneel, gebaseerd op realistische situaties. De teamleaders en instructeurs staan ook in voor de permanente evaluatie. Tijdens het overleg met het Comité P zal de NMBS alle aanbevelingen overlopen en een stand van zaken geven.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hst-verbinding met Brussels Airport" (55037733C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hoge snelheidstrein naar Brussels Airport" (55037906C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbindingen van en naar de nationale luchthaven van Zaventem" (55038048C)

04.01 Tim Vandenput (Open Vld): In het regeerakkoord staat dat er hst-verbindingen moeten komen tussen Brussels Airport en hst-knooppunten in onze buurlanden. De vervanging van korte vluchten door een hst-verbinding zou immers minder geluidsoverlast en uitstoot betekenen. Bovendien wil Europa dat alle grote luchthavens via hst-lijnen worden verbonden. In *De Tijd* konden we echter lezen dat Brussels Airport volgens de minister aan de verkeerde kant van Brussel ligt. Treinen die van Brussel-Zuid naar Amsterdam of Parijs rijden, zouden een omweg moeten maken om via Zaventem te passeren. Nochtans is dat technisch perfect mogelijk.

solution est parfaitement possible d'un point de vue technique.

Le ministre est-il convaincu qu'une liaison TGV directe entre notre aéroport et les gares TGV des aéroports de Paris, de Francfort et d'Amsterdam constitue une bonne solution de substitution aux vols de courte distance? A-t-il déjà proposé au sein du gouvernement d'utiliser les recettes de la taxe sur les billets d'avion pour financer la liaison TGV à Brussels Airport? A-t-il soumis une demande officielle à Eurostar Thalys pour aménager une liaison TGV à Brussels Airport? Le ministre élabore-t-il une stratégie d'interconnectivité entre le transport aérien et le transport ferroviaire? S'est-il déjà concerté à ce sujet avec Eurostar Thalys, la SNCB, Brussels Airport et Brussels Airlines? A-t-il l'intention de mettre en œuvre, d'ici la fin de la présente législature, la convention en la matière figurant dans l'accord de gouvernement?

04.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les vols de courte distance en Europe doivent être remplacés par des liaisons TGV. Ce serait bien plus bénéfique pour le climat que la taxe sur les billets d'avion, qui ne fait qu'alimenter le Trésor public.

Quelle part de la taxe sur les billets d'avion est-elle investie dans de nouvelles liaisons ferroviaires? A-t-on déjà interrogé Eurostar sur la faisabilité technique à court terme d'une liaison TGV avec l'aéroport national? Le ministre a-t-il déjà pris des initiatives concrètes pour créer cette liaison à grande vitesse?

04.03 Tomas Roggeman (N-VA): Eurostar a déjà annoncé ne pas projeter d'inclure l'aéroport de Zaventem dans son offre. Le ministre a pourtant souvent exprimé son ambition de remplacer les vols court-courriers par des liaisons ferroviaires. Ce projet n'est réalisable que si l'aéroport est accessible à l'aide d'un train à grande vitesse comme solution rapide pour remplacer les vols avec escales. Sans TGV, la taxe sur les billets des vols court-courriers ne servira qu'à alimenter le Trésor.

Quelle est la position du ministre dans ce dossier? Cette question est d'autant plus pertinente que la SNCB est également actionnaire minoritaire d'Eurostar.

04.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Remplacer des court-courriers par des liaisons ferroviaires efficaces est, à mes yeux, un des moyens qui nous permettrait de réaliser un transfert modal structurel de l'aérien vers le rail. C'est pourquoi j'ai également mis sur la table la question de l'interdiction des court-courriers intérieurs en

Is de minister ervan overtuigd dat een rechtstreekse hst-verbinding tussen onze luchthaven en hst-stations in de luchthavens van Parijs, Frankfurt en Amsterdam een goed alternatief is voor kortereafstandsvluchten? Heeft hij in de regering al voorgesteld om de opbrengsten uit de vliegtaks te gebruiken om de hst-verbinding op Brussels Airport te financieren? Heeft hij een officiële vraag gesteld aan Eurostar Thalys om een hst-verbinding op Brussels Airport in te richten? Werkt de minister aan een strategie inzake de interconnectiviteit tussen lucht- en spoorvervoer? Heeft hij daarover reeds overlegd met Eurostar Thalys, de NMBS, Brussels Airport en Brussels Airlines? Is hij van plan de afspraak ter zake uit het regeerakkoord nog deze legislatuur uit te voeren?

04.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Kortereafstandsvluchten binnen Europa moeten vervangen worden door hst-verbindingen. Dat zou veel beter zijn voor het klimaat, in tegenstelling tot de vliegtaks, die alleen iets oplevert voor de staatskas.

Welk deel van de vliegtaks wordt geïnvesteerd in nieuwe treinverbindingen? Werd aan Eurostar gevraagd of een hst-verbinding met de nationale luchthaven op korte termijn technisch mogelijk is? Heeft de minister al concrete stappen gezet om die hst-verbinding tot stand te brengen?

04.03 Tomas Roggeman (N-VA): Eurostar heeft al gemeld dat het niet van plan is de luchthaven van Zaventem op te nemen in het aanbod. Nochtans heeft de minister al vaak de ambitie uitgesproken om kortereafstandsvluchten te vervangen door treinverbindingen. Dat is alleen mogelijk als de luchthaven bereikbaar is met een hogesnelheidstrein als snel alternatief voor overstapvluchten. Zonder hst zal de vliegtaks op kortereafstandsvluchten alleen goed zijn voor de staatskas.

Wat is het standpunt van de minister in dit dossier? Dat is immers zeer relevant, aangezien de NMBS ook minderheidsaandeelhouder is in Eurostar.

04.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De vervanging van kortereafstandsvluchten door efficiënte treinverbindingen is volgens mij een van de manieren om een structurele modal shift van lucht naar spoorvervoer te realiseren. Om die reden heb ik ook een verbod op kortereafstandsvluchten binnen België op tafel gelegd, een voorstel waarmee ons

Belgique, une proposition qui pourrait élever notre pays au rang d'exemple en Europe.

Les liaisons ferroviaires internationales font partie du segment libéralisé du marché ferroviaire. Les entreprises ferroviaires privées, telles qu'Eurostar, fixent donc elles-mêmes leurs priorités.

J'ai interrogé le management d'Eurostar à plusieurs reprises à ce sujet. La CEO d'Eurostar a toutefois déclaré dans le quotidien *De Tijd* qu'il n'était pas efficace pour Eurostar de passer par Brussels Airport. L'objectif de l'entreprise est de relier les grandes villes par des lignes TGV, et non de faire circuler des trains à grande vitesse sur des voies classiques. Elle a par ailleurs souligné que des trains circulent en nombre suffisant entre Bruxelles-Midi et l'aéroport.

Certaines compagnies aériennes proposent des billets combinés pour certaines destinations, auquel cas les vols de courte distance sont remplacés par des liaisons ferroviaires. Je souhaite soutenir cette approche en ma qualité de ministre.

Les trains internationaux et les trains à grande vitesse ne font pas partie du contrat de service public de la SNCB, mais j'ai demandé officiellement aux compagnies en question si la mise en service de trains directs vers notre aéroport national les intéressaient. Nous pourrions ainsi objectiver la situation et identifier les leviers qui sont nécessaires en vue d'améliorer la connectivité ferroviaire des aéroports.

Je demeure convaincu que nous pouvons améliorer les liaisons intérieures avec l'aéroport. Nous y travaillons également en concertation avec la SNCB dans le cadre du nouveau contrat de service public.

Pour remplacer les vols de courte distance par des trains internationaux, tout en proposant aux voyageurs des systèmes de réservation faciles d'utilisation, une approche européenne est indispensable. La présidence belge du Conseil de l'UE au premier semestre 2024 constitue une opportunité à cet égard.

(En français) On a mis en place le système de contribution à l'embarquement, dans le cadre d'un mini *tax shift* qui visait à augmenter le salaire net des travailleurs aux plus bas revenus. Dans son développement futur, cette contribution à l'embarquement va générer des recettes structurelles et elle doit servir à améliorer la connexion ferroviaire de nos aéroports. Cette piste était sur la table du dernier conclave mais n'a pas abouti. Je continuerai à travailler dans ce sens, en

land een voorbeeld in Europa zou kunnen zijn.

Internationale spoorverbindingen maken deel uit van het geliberaliseerd segment van de spoorwegmarkt. Private spoorondernemingen, zoals Eurostar, bepalen dus zelf hun prioriteiten.

Ik heb het management van Eurostar hierover meermaals ondervraagd. De CEO van Eurostar verklaarde echter in *De Tijd* dat het voor Eurostar niet efficiënt is om via Brussels Airport te rijden. De onderneming wil grote steden verbinden met hst-lijnen, ze wil niet met hogesnelheidstreinen over een klassiek spoor rijden. Bovendien wijst ze erop dat er genoeg treinen rijden tussen Brussel-Zuid en de luchthaven.

Sommige luchtvaartmaatschappijen werken met gecombineerde tickets voor bepaalde bestemmingen, waarbij kortereafstandsvluchten worden vervangen door treinverbindingen. Die aanpak wil ik als minister ondersteunen.

Internationale treinen en hogesnelheidstreinen maken geen deel uit van het openbaredienstcontract van de NMBS, maar ik heb de betrokken maatschappijen officieel gevraagd of ze geïnteresseerd zijn om rechtstreekse treinen naar onze nationale luchthaven in te leggen. Zo kunnen we de situatie objectiveren en de hefboomen identificeren die noodzakelijk zijn om de spoorconnectiviteit van de luchthaven te verbeteren.

Ik blijf ervan overtuigd dat we de intra-Belgische verbindingen met de luchthaven kunnen verbeteren. Daaraan werken we ook met de NMBS in het kader van het nieuwe openbaredienstcontract.

Alleen via een Europese aanpak kunnen we kortereafstandsvluchten vervangen door internationale treinen, met gemakkelijke boekingsystemen voor de reizigers. Het Belgische voorzitterschap van de Raad van de EU in de eerste helft van 2024 biedt daartoe een kans.

(Frans) De vliegtaks werd in het leven geroepen in het kader van een minitaxshift die erop gericht was om het nettoloon te verhogen van de werknemers met de laagste inkomens. Die vliegtaks zal nog verder ontwikkeld worden en zal structurele ontvangsten genereren die gebruikt moeten worden om de treinverbinding met onze luchthavens te verbeteren. Die optie lag tijdens het jongste conclaaf op tafel, maar heeft het niet gehaald. Ik zal in die richting blijven werken op basis van de antwoorden

fonction des réponses que je recevrai à la sollicitation officielle que j'ai formulée à l'égard des compagnies ferroviaires.

04.05 Tim Vandenput (Open Vld): Je suis très satisfait de cette réponse. Toutefois, la société Eurostar, dans laquelle la SNCB détient une participation minoritaire, joue les trouble-fêtes. L'État français est l'actionnaire majoritaire d'Eurostar, par le biais de la SNCF, mais aussi d'Air France, qui a un partenariat avec la KLM. Or ceux-ci feront tout pour éviter la croissance de Brussels Airlines et de Brussels Airport. Le ministre doit s'entretenir avec les ministres de la Mobilité des Pays-Bas et de France pour débloquer la situation sur le plan politique. Tant que des États seront des actionnaires majoritaires dans des compagnies aériennes et ferroviaires, il sera toujours difficile de développer chez nous une liaison à grande vitesse avec Eurostar.

Nous devons nous assurer que dans deux ou trois ans, cette liaison TGV sera une alternative valable aux sauts de puce en avion.

04.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le ministre doit veiller à ce qu'une alternative voie le jour. Si nous souhaitons progresser en matière de mobilité, nous devons donner des perspectives aux citoyens pour remplacer leurs vols à courte distance par des trajets en train. L'accord de gouvernement a promis l'arrivée de ce TGV. Si Eurostar redevenait une entreprise publique, le ministre aurait plus de force de frappe.

04.07 Tomas Roggeman (N-VA): Les vols de longue distance continueront d'exister. Un train ne peut s'y substituer. Il est possible d'essayer de remplacer les vols de courte distance par le train, à condition de disposer de liaisons rapides avec de bonnes correspondances. Le bénéfice potentiel le plus important en termes de transfert modal réside dans les vols de correspondance. À cet égard, le point de vue du ministre est incompréhensible. Aucun voyageur qui doit embarquer à Francfort ou à Charles de Gaulle ne voudra prendre trois trains avant de voir un avion. Le ministre sert les intérêts commerciaux de la France et des aéroports français, au détriment des intérêts commerciaux de l'aéroport national de Zaventem. Une interdiction légale des vols de courte distance n'a aucun sens sur le plan opérationnel.

L'incident est clos.

05 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La répartition de la 3ème tranche de la provision interdépartementale

die ik zal krijgen op het officiële verzoek dat ik geformuleerd heb ten aanzien van de spoorwegmaatschappijen.

04.05 Tim Vandenput (Open Vld): Ik ben heel blij met het antwoord, maar Eurostar, waarin wij via de NMBS minderheidsaandeelhouder zijn, is een spelbreker in heel het verhaal. De Franse Staat is via de SNCF meerderheidsaandeelhouder in Eurostar. De Franse Staat is tevens de grootste aandeelhouder van Air France, dat een partnerschap heeft met KLM. Zij willen Brussels Airlines en Brussels Airport niet zien groeien. De minister moet met de mobiliteitsministers van Nederland en Frankrijk praten om dat politiek te deblokken. Zolang overheden meerderheidsaandeelhouders zijn in luchtvaart- en spoorwegmaatschappijen zal het hier altijd heel moeilijk zijn om een hst-verbinding op poten te zetten met Eurostar.

Wij moeten ervoor zorgen dat die hst-verbinding over twee of drie jaar een waardig alternatief is voor de kortereafstandsvluchten.

04.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De minister moet zorgen dat er een alternatief komt. Als wij vooruit willen op het vlak van mobiliteit, dan moeten we de mensen perspectieven geven om hun kortereafstandsvluchten te vervangen door treinritten. In het regeerakkoord is beloofd dat die hst er komt. Indien Eurostar opnieuw in overheidshanden kwam, zou de minister meer slagkracht hebben.

04.07 Tomas Roggeman (N-VA): Vliegverkeer over lange afstanden zal blijven bestaan. Men kan dat niet vervangen door een trein. Kortereafstandsvluchten kan men proberen te vervangen door de trein, op voorwaarde dat er vlotte verbindingen zijn met goede aansluitingen. De grootste potentiële winst voor een modal shift ligt bij de overstapvluchten. Op dat punt is het standpunt van de minister onbegrijpelijk. Geen enkele reiziger die opstijgt in Frankfurt of Charles de Gaulle wil eerst drie treinen moeten nemen vooraleer hij een vliegtuig ziet. De minister schakelt zich in ten dienste van de commerciële belangen van Frankrijk en de Franse luchthavens, ten koste van de commerciële belangen van de eigen luchthaven in Zaventem. Een wettelijk verbod op kortereafstandsvluchten is operationeel volslagen onzin.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verdeling van de derde schijf van de interdepartementale

pour la présidence de l'UE" (55037808C)

05.01 Frank Troosters (VB): *Le 30 juin 2023, le Conseil des ministres a approuvé un projet d'AR relatif à la répartition de la troisième tranche de la provision interdépartementale pour les dépenses dans le cadre de la présidence belge de l'Union européenne. Quel montant est-il prévu pour le SPF Mobilité?*

05.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): L'on prévoit un crédit d'engagement et un crédit de liquidation de 159 746 euros chacun pour le SPF Mobilité.

L'incident est clos.

Le **président:** La question n° 55037967C de M. Raskin est reportée.

06 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire Hamont-Weert (actualisation)" (55037969C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Hamont-Weert" (55039277C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport sur la liaison ferroviaire transfrontalière Hamont-Weert" (55039283C)

06.01 Frank Troosters (VB): La liaison ferroviaire transfrontalière Hamont-Weert a déjà fait l'objet de nombreuses discussions au sein de cette commission. Récemment, la secrétaire d'État néerlandaise Vivianne Heijnen a indiqué dans un courrier adressé à la Tweede Kamer, chambre basse du Parlement néerlandais, qu'une variante reposant sur un système ferroviaire entièrement belge était l'unique solution réaliste pour assurer une liaison ferroviaire entre Anvers, Hamont et Weert, et ce sur la base d'une étude du bureau Rebel.

Le ministre a-t-il pris connaissance de ce rapport et où en est la concertation en la matière? A-t-il également abordé cette étude avec la SNCB? Pour quel résultat? Qu'en est-il du rapport d'incidences environnementales sur l'intégration de la zone Natura 2000 dans le trajet étudié? La SNCB nous transmettra-t-elle encore son étude précédente?

06.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La ministre flamande de la Mobilité, Lydia Peeters, la secrétaire d'État néerlandaise Vivianne Heijnen et moi-même nous sommes rendus à Weert le 19 décembre 2022 pour une visite de travail. Le

provisie voor het EU-voorzitterschap" (55037808C)

05.01 Frank Troosters (VB): *De ministerraad van 30 juni 2023 keurde een ontwerp van KB goed over de verdeling van de derde schijf van de interdepartementale provisie voor de uitgaven voor het Belgisch voorzitterschap van de Europese Unie. In welk bedrag is voorzien voor de FOD Mobilité?*

05.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Er wordt in een vastleggingskrediet en in een vereffeningskrediet voorzien van telkens 159.746 euro voor de FOD Mobilité.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vraag nr. 55037967C van de heer Raskin wordt gesteld.

06 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De spoorverbinding Hamont-Weert (update)" (55037969C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De spoorverbinding Hamont-Weert" (55039277C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het rapport over de grensoverschrijdende spoorverbinding Hamont-Weert" (55039283C)

06.01 Frank Troosters (VB): De grensoverschrijdende spoorverbinding Hamont-Weert is hier al heel vaak besproken. Recent heeft Nederlands staatssecretaris Heijnen in een brief aan de Nederlandse Tweede Kamer aangegeven dat een variant met een volledig Belgisch spoorstelsel de enige realistische oplossing is om een treinverbinding tussen Antwerpen, Hamont en Weert verder tot stand te brengen, dit op basis van een studie van studiebureau Rebel.

Heeft de minister kennisgenomen van dat rapport en hoe staat het met het overleg ter zake? Heeft hij de studie ook besproken met de NMBS? Met welk resultaat? Wat met het Milieueffectrapport (MER) over de inpassing van het natuurgebied Natura 2000 in het onderzochte traject? Zal de NMBS ons haar eerdere studie alsnog bezorgen?

06.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Vlaams minister voor Mobilité Peeters, Nederlands staatssecretaris Heijnen en ikzelf hebben een werkbezoek gebracht aan Weert op 19 december 2022. Het Nederlandse ministerie heeft in het najaar

ministère néerlandais a lancé une nouvelle étude de suivi à l'automne 2022 sur la liaison ferroviaire Hamont-Weert et les travaux ferroviaires nécessaires pour la réaliser. Cette étude est terminée et ses résultats ont été présentés à la Tweede Kamer. Le projet a tout mon soutien, mais nous ne pouvons pas interférer dans le processus de décision néerlandais. La Belgique a déjà achevé tous les travaux, dont l'électrification du tronçon entre Mol et Hamont. Je réitère à chaque rencontre l'importance de ce projet pour la Belgique.

06.03 Frank Troosters (VB): Je n'ai malheureusement pas reçu de réponse à mes questions sur une éventuelle concertation, alors que les Pays-Bas ont fait part de leur volonté de se concerter. En effet, les décisions sont prises aux Pays-Bas, mais le ministre peut se concerter et insister, arguments à l'appui, pour faire avancer les choses, et je l'incite à le faire d'ailleurs. En matière de transparence des rapports, la SNCB peut au reste prendre exemple sur les Pays-Bas.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains supplémentaires vers le littoral" (55038011C)
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gestion des voyageurs estivaux" (55038411C)

07.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *Par beau temps, la SNCB dédouble des trains vers la côte, tout en déconseillant de prendre le train entre 9 et 12 heures et entre 17 et 20 heures en cas d'affluence exceptionnelle.*

Combien de trains supplémentaires sont ainsi mis en circulation? Y a-t-il suffisamment de personnel pour les faire circuler? Combien de voyageurs, à peu près, la SNCB a-t-elle transportés vers et au départ de la côte durant le week-end des 8 et 9 juillet? Ces trains supplémentaires en direction de la côte sont-ils équipés de la climatisation? La première classe est-elle systématiquement déclassée pendant ces week-ends de forte affluence? De nouvelles liaisons vers la côte peuvent-elles être planifiées?

07.02 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): *Face à l'afflux de voyageurs en été, la SNCB élargit son offre, notamment vers la côte, les parcs d'attractions, les parcs animaliers et les festivals. De plus, elle propose des tarifs avantageux adaptés.*

Cette année, la SNCB a poursuivi le projet pilote

van 2022 een nieuwe vervolgstudie gelanceerd over de treinverbinding Hamont-Weert en de vereiste spoorwerken om die verbinding mogelijk te maken. Die studie is af en de resultaten werden voorgesteld aan de Nederlandse Tweede Kamer. Het project heeft mijn volle steun, maar wij kunnen niet tussenkomen in het Nederlandse besluitproces. België heeft alle werken, waaronder de elektrificatie tussen Mol en Hamont, eerder al afgerond. Bij elke ontmoeting blijf ik wel herhalen hoe belangrijk dit project voor België is.

06.03 Frank Troosters (VB): Op mijn vragen over eventueel overleg heb ik helaas geen antwoord gekregen, terwijl men in Nederland het signaal heeft gegeven dat men in overleg wil gaan. De beslissingen worden inderdaad genomen in Nederland, maar de minister kan wel overleg plegen en aandringen op vooruitgang op basis van argumenten en ik roep hem op om dat ook te doen. Inzake transparantie in rapporten kan de NMBS overigens lessen leren van Nederland.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De extra kusttreinen" (55038011C)
- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De organisatie van het reizigersvervoer in de zomer" (55038411C)

07.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *Bij mooi weer legt de NMBS extra treinen in naar de kust, maar waarschuwt men tegelijkertijd om bij uitzonderlijke drukte niet te reizen tussen 9.00-12.00u en 17.00-20.00u.*

Hoeveel treinen kunnen dan extra worden ingezet? Is daar genoeg personeel voor? Hoeveel passagiers heeft de NMBS bij benadering naar en van de kust vervoerd tijdens het weekend van 8 en 9 juli? Zijn die extra kusttreinen uitgerust met airco? Declasseert men systematisch de eerste klasse tijdens die drukke weekends? Kan men nieuwe verbindingen met de kust inplannen?

07.02 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): *Om de toestroom van reizigers tijdens de zomermaanden op te vangen breidt de NMBS haar aanbod uit, met name naar de kust, de pretparken, de dierenparken en de festivals. Ze biedt ook aangepaste voordeeltarieven aan.*

Dit jaar heeft de NMBS het proefproject Kust-

Côte-Express: des trains avec moins d'arrêts vers la côte, sans réservation obligatoire, et avec deux nouvelles liaisons, en renfort à l'offre IC de base.

Express voortgezet: treinen met minder stops naar de kust, zonder verplichte reservatie, en met twee nieuwe verbindingen ter versterking van het IC-basisaanbod.

Face au bilan positif de Côte-Express, des initiatives similaires sont-elles prévues? Quel est le bilan pour 2023? Comment sont apprêtés les trains additionnels pour la côte? Avec quel matériel roulant? Comment cela influence-t-il le trafic ferroviaire habituel?

Zijn er, gelet op de positieve resultaten van de Kust-Express, plannen voor andere soortgelijke initiatieven? Welke balans maakt men voor 2023 op? Hoe worden de extra treinen richting kust samengesteld? Met welk rollend materieel? Welke impact heeft dit op het reguliere treinverkeer?

07.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je me réfère à ma réponse écrite. (Rires)

07.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik verwijst naar mijn schriftelijke antwoord. (Gelach)

(En français) En juillet et août, le nombre de voyageurs a augmenté de 8 % par rapport à la même période de l'année précédente. Cette tendance se manifeste depuis plusieurs années. Le train est un mode de transport sûr, confortable et durable, des atouts dont le voyageur de loisirs est également de plus en plus convaincu. La SNCB renforce son offre de trains pendant les vacances d'été vers des destinations touristiques, propose des tarifs avantageux et fait rouler ses trains avec air conditionné en fonction des plus grands flux de voyageurs, donc aussi vers la côte.

(Frans) In juli en augustus steeg het aantal reizigers met 8 % in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar. Die trend is sinds verscheidene jaren merkbaar. De trein is een veilig, comfortabel en duurzaam vervoermiddel, en ook de vrijetijdreiziger raakt steeds meer overtuigd van die pluspunten. De NMBS verhoogt tijdens de zomervakantie haar treinaanbod naar toeristische bestemmingen, biedt voordelige tarieven aan en legt haar treinen met airconditioning in afhankelijk van de grotere reizigersstromen, dus ook richting de kust.

(En néerlandais) En juillet et août, 9 trains supplémentaires ont circulé d'office vers la côte en semaine, plus 4 trains par très beau temps. Pendant les week-ends, 17 trains supplémentaires ont circulé, plus 6 par très beau temps. Le matériel provenait principalement des trains P qui ne circulent pas l'été. Le personnel nécessaire est prévu à temps dans le planning. Du personnel supplémentaire est déployé pour ces trains.

(Nederlands) In juli en augustus reden op weekdagen standaard 9 extra treinen naar de kust, plus 4 treinen bij zeer mooi weer. Tijdens de weekends werden standaard 17 extra treinen ingelegd, plus 6 bij zeer mooi weer. Het materieel kwam vooral van P-treinen die niet rijden tijdens de zomer. Het personeel wordt tijdig ingepland. Voor deze treinen wordt extra personeel ingezet.

(En français) Le Duo Ticket, permettant à deux personnes de voyager au tarif d'une, fut un succès avec 4 millions de trajets. 10 000 voyageurs ont acheté le Off-Peak Unlimited permettant des voyages illimités durant un mois d'été pour un prix forfaitaire. Ce type de formule a donc un énorme potentiel à exploiter.

(Frans) Het Duo Ticket, waarmee twee personen voor de prijs van één met de trein konden reizen, was een succes, met maar liefst vier miljoen ritten. Het Off-Peak Unlimited-abonnement werd door 10.000 reizigers gekocht, die hiermee voor een vast bedrag een hele zomermaand ongelimiteerd konden reizen. Dat type van ticket heeft dus een enorm potentieel, dat nog verder kan worden aangeboord.

(En néerlandais) Pas moins de 120 000 voyageurs ont emporté leur bicyclette dans le train. Les vélos pliants peuvent se transporter gratuitement. Depuis 2021, des places supplémentaires pour les vélos sont prévues dans les trains vers le littoral et vers les Ardennes. D'ici 2026, la SNCB souhaite augmenter de 40 % le nombre de places destinées aux bicyclettes dans les trains et faire en sorte que les wagons réservés à cet effet soient mieux repérables grâce à de grands pictogrammes placés à l'extérieur des trains.

(Nederlands) Maar liefst 120.000 reizigers namen hun fiets mee op de trein. Een plooi-fiets mag gratis mee. Sinds 2021 zijn er extra fietsplaatsen op de trein naar de kust en naar de Ardennen. Tegen 2026 wil de NMBS het aantal fietsplaatsen op de trein verhogen met 40 % en de fietsrijtuigen zijn beter herkenbaar dankzij grote pictogrammen op de buitenkant van de trein.

(En français) Pas moins de 270 000 festivaliers ont pris le train pour aller ou revenir d'un festival. La SNCB a renforcé son offre ferroviaire pour 20 festivals et continuera à le faire. Je m'en réjouis car c'est un beau succès.

(Frans) Niet minder dan 270.000 festivalgangers hebben de trein genomen voor de heenrit naar een festival en ook voor de terugrit. De NMBS heeft het treinaanbod uitgebreid voor 20 festivals, en zal dat ook blijven doen. Dit verheugt me, want het is een succes.

07.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il est positif que de nombreuses personnes prennent le train et se servent d'un vélo partagé. Il faudra toutefois remédier d'urgence au manque de personnel à la SNCB.

07.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Dat veel mensen de trein nemen en een deelfiets gebruiken, is een goede zaak. We moeten echter dringend iets doen aan het personeelstekort bij de NMBS.

07.05 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): C'est très positif. Il faut souligner la flexibilité de la SNCB que l'on imagine rigide et transportant uniquement les navetteurs. En été, elle assume vraiment sa mission de service au public. Outre les trains de nuit pour aller en vacances à l'étranger, le train est un bon moyen d'aller en excursion en Belgique. La combinaison train-vélo dont je suis un adepte est une très bonne chose. En été, la SNCB a pu être victime de son succès; il faut augmenter les places pour les vélos dans les trains.

07.05 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Dat is zeer positief. Er wordt vaak gedacht dat de NMBS een rigide bedrijf is dat enkel maar pendelaars vervoert, maar op dit vlak moet de flexibiliteit van de maatschappij toch worden onderstreept. In de zomer vervult de NMBS echt haar opdracht van openbare dienstverlening. Naast de nachttreinen voor vakantiegangers is de trein ook een goed vervoermiddel om in eigen land op uitstap te gaan. De combinatie trein-fiets waar ik een groot voorstander van ben is een zeer goede zaak. In de zomer was de NMBS het slachtoffer van haar eigen succes; het aantal plaatsen om de fiets mee te nemen op de trein moet worden verhoogd.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le pont ferroviaire de la E40 à Erpe-Mere" (55038051C)

08 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorbrug van de E40 in Erpe-Mere" (55038051C)

08.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Les travaux du pont ferroviaire au-dessus de l'E40 à Erpe-Mere ne seront pas terminés d'ici février 2024, comme cela était prévu. Par conséquent, il faudra trouver d'autres week-ends durant lesquels la circulation des trains pourra être interrompue et l'E40 fermée à cet endroit.

08.01 Pieter De Spiegeleer (VB): De werken aan de spoorbrug over de E40 in Erpe-Mere zullen niet, zoals gepland, klaar zijn tegen februari 2024. Er moeten daarom opnieuw weekends worden gevonden waarin het treinverkeer kan worden onderbroken en de E40 kan worden afgesloten.

Durant quels week-ends en 2023 le trafic ferroviaire sur la ligne 50 Bruxelles-Ostende sera-t-il interrompu? Quand les travaux seront-ils terminés?

Tijdens welke weekends in 2023 zal de lijn nummer 50 Brussel-Oostende voor het reguliere treinverkeer worden onderbroken? Wanneer zullen de werken afgerond zijn?

08.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Étant donné que les week-ends prévus initialement n'ont pas pu être utilisés pour effectuer les travaux, une réunion a été organisée durant l'été pour trouver une solution. On a tenu compte des intérêts de toutes les parties concernées et des procédures opérationnelles. Les travaux prévus aux alentours de Denderleeuw les 16 et 17 septembre 2023, sont reportés en décembre 2023, afin que les travaux sur la L50A puissent être effectués.

08.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Omdat de aanvankelijk geplande weekends niet konden worden gebruikt om de werken uit te voeren, is er tijdens de zomer vergaderd om een oplossing te vinden. Er is rekening gehouden met de belangen van alle betrokken partijen en met de operationele procedures. De werken rond Denderleeuw, die gepland waren voor 16 en 17 september 2023, worden uitgesteld tot december 2023, zodat de werken aan de L50A kunnen worden uitgevoerd.

08.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Il s'agit d'un nœud routier crucial, sur la ligne la plus fréquentée du pays. Je vous demande de maximiser la concertation.

L'incident est clos.

Le **président:** La question n° 55038060C de M. Raskin est reportée.

09 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La SNCB et les délais de paiement des factures" (55038093C)

09.01 Frank Troosters (VB): J'ai demandé de mettre cette question à l'ordre du jour de la présente commission, parce que je n'ai toujours pas reçu de réponse à la question écrite que j'ai posée en février 2023.

Les entreprises publiques qui ne paient pas leurs factures à temps sont redevables d'intérêts de retard. Je souhaiterais recevoir, pour la SNCB, un relevé des factures qui ont été payées respectivement à temps et en retard ces cinq dernières années, ainsi qu'une ventilation en fonction du retard. Quelles factures, et pour quel montant, ont été ou sont payées en retard parce qu'elles relèvent d'une procédure judiciaire? Quel montant d'intérêts de retard la SNCB a-t-elle dû payer ces cinq dernières années?

09.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La SNCB ne peut pas extraire de ses systèmes les données demandées. Elle est soumise à la législation sur les marchés publics, qui contient des dispositions impératives sur les paiements aux fournisseurs. Les délais de paiement sont régis par l'arrêté royal du 14 janvier 2013. Les intérêts de retard pour les cinq dernières années s'élèvent en moyenne à 0,0021 % du total des achats réalisés pendant cette période.

09.03 Frank Troosters (VB): J'ai reçu la réponse écrite ce matin, mais j'ai maintenu la question parce que je trouve hallucinant que la SNCB ne soit pas en mesure de fournir ces données, bien qu'elle dispose d'un département TIC hors de prix.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Securail, le service de sécurité de la SNCB" (55038094C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM

08.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Het gaat om een cruciaal verkeersknooppunt op de drukste lijn van het land. Ik vraag om het overleg te maximaliseren.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vraag nr. 55038060C van de heer Raskin wordt uitgesteld.

09 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS en de betalingstermijnen van facturen" (55038093C)

09.01 Frank Troosters (VB): Ik heb deze vraag hier laten agenderen, omdat ik op mijn schriftelijke vraag van februari 2023 nog steeds geen antwoord heb gekregen.

Overheidsbedrijven die hun facturen niet tijdig betalen, zijn verwijlinteressen verschuldigd. Ik ontvang voor de NMBS graag een overzicht van de facturen die de voorbije vijf jaar tijdig respectievelijk te laat werden betaald, met een opsplitsing op grond van de laattijdigheid. Welke facturen en voor welk bedrag werden of worden later betaald omdat ze deel uitmaken van een gerechtelijke procedure? Welk bedrag aan verwijlinteressen moest de NMBS de jongste vijf jaar betalen?

09.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De gevraagde gegevens kunnen door de NMBS niet uit haar systemen worden gehaald. De NMBS is onderworpen aan de wetgeving op de overheidsopdrachten, die dwingende bepalingen bevat over betalingen aan de leveranciers. De betalingstermijnen worden geregeld door het KB van 14 januari 2013. De verwijlinteressen over de jongste vijf jaar bedragen gemiddeld 0,0021 % van de totale aankopen over deze periode.

09.03 Frank Troosters (VB): Ik ontvang het schriftelijke antwoord vanochtend, maar behield de vraag toch, omdat ik het hallucinant vind dat de NMBS niet in staat is die gegevens te bezorgen, hoewel ze over een peperdure ICT-afdeling beschikt.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Securail, de veiligheidsdienst van de NMBS" (55038094C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM

Mobilitéé) sur "Les dépenses pour le service Securail à la SNCB" (55038095C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Les tests opérationnels dédiés aux directives de sécurité chez Securail" (55037694C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le service de sécurité de la SNCB/Securail et les équipes canines" (55039134C)

Mobiliteit) over "De uitgaven voor de dienst Securail bij de NMBS" (55038095C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De operationele tests voor de veiligheidsrichtlijnen bij Securail" (55037694C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheidsdienst van de NMBS/Securail en de hondenteams" (55039134C)

10.01 Frank Troosters (VB): Bien que j'aie déjà reçu les réponses, je n'ai pas retiré ces questions concernant Securail puisque l'une des réponses reçues était consternante. Je trouve incompréhensible qu'il ait fallu attendre trois mois pour recevoir une réponse du ministre qui n'est en fait qu'une répétition du contexte décrit dans ma question.

10.01 Frank Troosters (VB): Hoewel ik de antwoorden al heb gekregen, heb ik deze vragen over Securail toch laten openstaan. Eén antwoord was immers ontstellend. Ik vind het onbegrijpelijk dat ik drie maanden moet wachten op een antwoord waarin de minister eigenlijk niet verder komt dan de situatieschets in mijn vraag te herhalen.

De combien de nouvelles mesures opérationnelles les agents du service de sécurité ont-ils été instruits depuis le rapport du Comité P de 2018? Combien de ces mesures ont été préalablement soumises à un test de situation? Où, quand et par qui ce test a-t-il été effectué? Comment et par qui a-t-il été évalué?

Hoeveel nieuwe operationele maatregelen werden sinds het rapport uit 2018 van het Comité P geïnstrueerd aan de agenten van de veiligheidsdienst? Hoeveel daarvan werden voorafgaand aan een praktijktest onderworpen? Waar, wanneer en door wie gebeurde dit? Hoe en door wie werd die test geëvalueerd?

10.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Depuis 2018, près de 50 procédures ainsi que, par la suite, des instructions ont été élaborées à l'intention du personnel de Securail. Elles portent sur des situations concrètes. Elles sont mises à jour au moins une fois par an. L'évaluation permanente relève de la responsabilité des chefs d'équipe et des instructeurs, qui doivent transmettre les observations à la cellule nationale.

10.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Sinds 2018 zijn er bijna 50 processen en daarna ook werkinstructies opgesteld voor het Securailpersoneel. Het gaat over concrete situaties. Ze worden minstens jaarlijks bijgewerkt. De permanente evaluatie valt onder de verantwoordelijkheid van de teamleiders en instructeurs, die de opmerkingen moeten doorgeven aan de nationale cel.

Le service Learning and Development est composé de sept personnes et est organisé en deux pools: d'une part, les agents de Securail et d'autre part, le *security operations center* (SOC) ainsi que les *control rooms* (CR). Lorsqu'il y a de nouvelles directives ou instructions, les instructeurs coachent les membres du personnel, y compris les nouvelles recrues.

De dienst Learning en Development bestaat uit zeven medewerkers en wordt georganiseerd in twee pools van enerzijds de Securailagenten en anderzijds het *security operations center* (SOC) en de *control rooms* (CR's). Daarnaast geven de instructeurs coaching bij nieuwe richtlijnen of instructies, ook aan nieuwe werknemers.

La mise en place fidèle des instructions et le respect du cadre légal sont contrôlés quotidiennement et évalués sur la base du nombre d'interventions ou d'activités, qui est susceptible d'être amélioré. Les connaissances pratiques spécifiques imposées par la loi portent sur les techniques d'intervention et sur la gestion des conflits. Ces deux modules sont enseignés par une organisation externe dans le cadre d'un contrat-cadre.

De correcte invoering van de instructies en de naleving van het wettelijk kader worden ook dagelijks gemonitord en geëvalueerd aan de hand van het aantal interventies of activiteiten dat voor verbetering vatbaar is. De wettelijk opgelegde specifieke praktische kennis zijn interventietechnieken en conflictbeheersing. Beide modules worden door een externe organisatie via een raamovereenkomst gegeven.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Questions jointes de

- Joris De Vriendt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les routes aériennes illégales autour de Zaventem et les résultats de la plateforme de concertation" (55038134C)
- Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols de nuit à Brussels Airport" (55038229C)
- Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'application du quota count (QC) à Brussels Airport" (55038245C)

11.01 Joris De Vriendt (VB): L'interdiction des vols de nuit que le ministre a annoncée nous semble être une manœuvre purement électorale. Ma question portait également sur les astreintes auxquelles s'expose le gouvernement. Le ministre allait se concerter avec le secteur et les régions. Où en est le dossier des vols de nuit?

11.02 Tim Vandenput (Open Vld): Le ministre souhaitait interdire tous les vols de nuit à l'aéroport de Bruxelles-National à partir d'octobre 2024. Le matin entre 6 et 7 heures ainsi que le soir entre 22 et 23 heures, il veut appliquer des normes plus strictes en matière de *quota count* (QC). Ces normes sont définies par arrêté royal et sont liées au type d'avion. D'autres facteurs que le QC déterminent le niveau sonore d'un avion, dont le poids. Imposer un poids maximum au décollage (*maximum take-off weight* ou MTOW) peut être une mesure utile et efficace, parce qu'un avion plus léger est moins bruyant. Le rapport Envisa cite cette solution parmi les mesures possibles pour limiter les nuisances sonores.

Il vaudrait la peine de consacrer une étude au MTOW, voire à l'*actual take-off weight* (ATOW), surtout pour la nuit. Cela pourrait offrir une solution alternative à la suppression des vols de nuit. En dessous de la masse maximale, un avion produit peut-être encore moins de bruit. Le ministre est-il disposé à charger la Direction générale du Transport aérien (DGTA) d'étudier l'instauration d'un MTOW ou d'un ATOW?

Le 14 juillet 2023, le ministre a annoncé dans la presse qu'il souhaitait interdire tous les vols de nuit au départ de Brussels Airport à partir d'octobre 2024 et appliquer des normes QC plus sévères entre 6 et 7 heures le matin et entre 22 et 23 heures le soir.

Les réactions à cette annonce étaient presque toutes négatives. La mise en œuvre de ces mesures causerait non seulement un préjudice économique important, mais aurait également de graves conséquences sociales, sachant que de nombreuses personnes peu qualifiées travaillent pour les services de livraison de colis tels que DHL.

11 Samengevoegde vragen van

- Joris De Vriendt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onwettige vliegroutes rond de luchthaven te Zaventem en de resultaten van het overlegplatform" (55038134C)
- Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nachtvluchten op Brussels Airport" (55038229C)
- Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toepassing van de quota count (QC) op Brussels Airport" (55038245C)

11.01 Joris De Vriendt (VB): Het verbod op nachtvluchten dat de minister aankondigde, lijkt ons een electorale zet. Mijn vraag ging ook over de dwangsommen die de regering boven het hoofd hangen. De minister zou overleggen met de sector en met de gewesten. Hoe staat het met het dossier van de nachtvluchten?

11.02 Tim Vandenput (Open Vld): De minister wilde alle nachtvluchten op Brussel Airport verbieden vanaf oktober 2024. Tussen 6 en 7 uur 's morgen en tussen 22 en 23 uur 's avonds wil hij strengere quota count (QC)-normen toepassen. Die normen worden per KB vastgelegd en ze zijn verbonden met het type vliegtuig. Naast de QC zijn er nog andere factoren die het geluidsniveau van een vliegtuig bepalen, waaronder het gewicht. Een *maximum take-off weight* (MTOW) opleggen, kan een nuttige en efficiënte maatregel zijn omdat een lichter vliegtuig minder lawaai maakt. Het Envisarapport stelt dit als mogelijke maatregel voor om geluidsoverlast in te perken.

Zeker voor 's nachts kan de MTOW of eventueel de *actual take-off weight* (ATOW) een onderzoek waard zijn. Het kan een alternatief zijn voor de schrapping van nachtvluchten. Onder het maximum gewicht kan een vliegtuig misschien nog minder lawaai maken. Is de minister bereid het invoeren van een MTOW of een ATOW te laten onderzoeken door het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV)?

De minister kondigde op 14 juli 2023 in de pers aan dat hij alle nachtvluchten vanop Brussels Airport vanaf oktober 2024 wil verbieden en dat hij tussen 6 en 7 uur 's ochtends en tussen 22 en 23 uur 's avonds strengere QC-normen wil toepassen.

De reacties op deze aankondiging waren quasi zonder uitzondering negatief. De realisatie van deze maatregelen zou niet alleen heel wat economische schade toebrengen, maar ook ernstige sociale gevolgen hebben, omdat er heel wat laaggeschoolden voor de pakketdiensten zoals DHL werken.

Le ministre s'est-il concerté au préalable avec toutes les parties prenantes à Brussels Airport et aux alentours au sujet de ses propositions? A-t-il fait procéder à une analyse des conséquences économiques potentielles de la suppression des vols de nuit? A-t-il également l'intention de mettre un terme aux vols de nuit à l'aéroport de Liège-Bierset? Existe-t-il des solutions alternatives en cas de suppression de tous les vols de nuit?

11.03 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Le dossier est particulièrement complexe et a une longue histoire. Avant l'été, j'ai présenté une proposition sur les vols de nuit et les *quota counts* à la Brussels Airport Company (BAC) et les discussions sont en cours à ce sujet. La première série de consultations sera suivie d'une étude sur les conséquences socioéconomiques possibles. Par ailleurs, je me consulte mensuellement avec les régions au sein d'un groupe de travail technique.

La proposition fait partie d'un ensemble de mesures. Je ne suis pas responsable des aéroports régionaux.

Je ne pense pas que l'introduction d'un poids maximum au décollage (MTOW) puisse être une solution. Une telle mesure n'aurait que peu d'effets sur les nuisances sonores et nécessiterait plus d'avions pour acheminer certaines cargaisons vers leur destination. Je crains que cette mesure n'entraîne une augmentation des nuisances plutôt qu'une diminution. Les avions ne peuvent avoir qu'un seul certificat acoustique. Plusieurs décisions contradictoires ont été prises dans ce dossier avant mon entrée en fonction. Je m'attelle à l'élaboration d'une approche globale, dans laquelle des démarches juridiques contre les riverains souffrant des nuisances sonores ne sont pas envisageables. Je veux moins de nuisances pour tous les riverains, quelle que soit la région où ils vivent.

Nous espérons que tous nos partenaires au sein du gouvernement fédéral et des gouvernements régionaux auront le courage de remettre en question le mode d'organisation des activités aéroportuaires, dans le respect nécessaire des citoyens. La synthèse des discussions précédentes, commandée par la DGTA, reflète de la manière la plus complète et la plus neutre possible la contribution des nombreux participants. J'en conclus qu'il est plus efficace d'élaborer des mesures visant à réduire les nuisances pour l'ensemble des riverains dans l'ensemble des régions que des mesures consistant à déplacer les nuisances sonores.

11.04 Joris De Vriendt (VB): Cette réponse nous

Heeft de minister voorafgaand overleg gepleegd met alle stakeholders op en rond Brussels Airport over zijn voorstellen? Heeft hij een analyse laten maken van de mogelijke economische gevolgen van de schrapping van de nachtvluchten? Wil hij ook de nachtvluchten op de luchthaven van Luik-Bierset een halt toeroepen? Zijn er alternatieven, mochten alle nachtvluchten worden geschrapt?

11.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het dossier is bijzonder complex en heeft een lange geschiedenis. Voor de zomer heb ik een voorstel over de nachtvluchten en de quota counts gepresenteerd aan de Brussels Airport Company (BAC) en de gesprekken daarover lopen. Na de eerste consultatieronde volgt een studie naar mogelijke socio-economische gevolgen. Ik zit ook maandelijks samen met de gewesten in een technische werkgroep.

Het voorstel maakt deel uit van een pakket maatregelen. Ik ben niet verantwoordelijk voor regionale luchthavens.

Ik denk niet dat een MTOW invoeren een oplossing kan zijn. Het zou weinig doen aan de geluidsoverlast en meer vliegtuigen kosten om bepaalde ladingen op hun bestemming te krijgen. Ik vrees dat de maatregel eerder tot meer dan tot minder overlast zou leiden. Vliegtuigen kunnen maar één geluidscertificaat hebben. In dit dossier zijn voor mijn tijd meerdere tegenstrijdige beslissingen genomen. Ik werk aan een totaalaanpak, waarin juridische stappen tegen omwonenden die lijden onder het lawaai, geen optie zijn. Ik wil minder overlast voor alle omwonenden, los van het gewest waarin ze wonen.

We hopen dat al onze partners in de regering en de regionale regeringen de moed zullen hebben om de manier waarop luchthavenactiviteiten worden georganiseerd, in vraag te stellen, met het nodige respect voor burgers. De samenvatting van de voorafgaande besprekingen, besteld door het DGLV, geeft de bijdrage van de vele deelnemers zo volledig en neutraal mogelijk weer. Mijn conclusie is dat het effectiever is om te werken aan maatregelen om de overlast voor alle omwonenden in alle regio's te verminderen dan aan maatregelen die het lawaai verplaatsen.

11.04 Joris De Vriendt (VB): Dit antwoord leert ons

apprend surtout que le dossier ne progresse toujours pas. *In fine*, cela signifie que ni une nouvelle loi sur les procédures de vol, ni une véritable politique ne verront le jour au cours de la présente législature.

11.05 Tim Vandenput (Open Vld): Je comprends que le ministre ne soit pas compétent pour l'aéroport de Bierset. S'il veut interdire les vols de nuit, il me semble logique qu'il le fasse pour l'ensemble des aéroports, pas uniquement pour nos aéroports internationaux, la deuxième porte économique de la Belgique. Cette situation me semble toujours insensée. Je me réjouis d'entendre que, l'été dernier, il a discuté avec différentes entreprises établies à l'intérieur et à l'extérieur de l'aéroport. Je lui demande de poursuivre ses efforts et de ne pas prendre de décisions hâtives.

Il a également déclaré qu'imposer une MTOW n'était pas une solution et qu'une limitation de cette masse débouchera sur le recours à des avions de plus petite taille. C'est déjà le cas à l'heure actuelle: vu que certains Boeing 777 de DHL, pourtant écologiques et très peu bruyants, ne peuvent plus atterrir chez nous, des appareils plus petits et plus anciens mais équipés de nouveaux moteurs sont utilisés. Si l'on imposait une MTOW ou une masse réelle au décollage (ATOW) à ces 777, de manière à ce qu'ils ne puissent décoller que si leur charge complète, c'est-à-dire leur propre poids plus la cargaison, est de 80 ou 100 tonnes par exemple, ces avions seraient moins bruyants. C'est une simple question de physique. Plus léger est l'appareil, moins il fait de bruit.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 55038209C et 55038210C de M. Roggeman sont reportées.

La réunion publique de commission est levée à 11 h 59.

vooral dat de zaak nog steeds niet vooruitgaat. Uiteindelijk betekent dit dat er in deze regeerperiode niets in huis zal komen van een nieuwe vliegwet en een echt beleid.

11.05 Tim Vandenput (Open Vld): Ik begrijp dat de minister geen bevoegdheid heeft voor de luchthaven van Bierset. Als hij toch nachtvluchten zou verbieden, lijkt het me logisch dat hij dat doet voor alle luchthavens en niet alleen voor onze internationale luchthavens, de tweede economische poort van België. Dat lijkt me nog steeds waanzinnig. Ik ben blij dat hij afgelopen zomer rond de tafel heeft gezeten met verschillende bedrijven die in en rond de luchthaven zijn gevestigd. Ik vraag hem om dat te blijven doen en geen overhaaste beslissingen te nemen.

Hij heeft ook gezegd dat de MTOW geen oplossing vormt en dat een beperking hiervan zal leiden tot het inzetten van kleinere vliegtuigen. Dat gebeurt vandaag al: omdat een aantal heel geluidsarme en ecologische Boeing 777's van DHL hier niet mogen landen, gebruikt men kleinere, oudere toestellen, weliswaar met nieuwe motoren. Als op die 777-toestellen een MTOW of een ATOW wordt toegepast, zodat ze bijvoorbeeld *fully loaded* – dus eigen gewicht plus lading – maar met 80 of 100 ton mogen vertrekken, dan zullen die vliegtuigen minder lawaai maken. Dat is een kwestie van simpele fysica. Hoe lichter een vliegtuig, hoe minder lawaai het maakt.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55038209C en 55038210C van de heer Roggeman worden uitgesteld.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.59 uur.