

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

du

MERCREDI 20 JANVIER 2021

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 20 JANUARI 2021

Namiddag

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door mevrouw Kim Buyst.
La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 19 et présidée par Mme Kim Buyst.

01 Actualiteitsdebat: fietsen op de trein en toegevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het NMBS-fiets supplement" (55012144C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gratis meenemen van fietsen op de trein" (55012163C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van het gratis fietssupplement" (55012182C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van het gratis meenemen van fietsen op de trein" (55012363C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van het gratis fietssupplement" (55012398C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van het gratis Fiets Supplement" (55012683C)

01 Débat d'actualité: les vélos à bord du train et questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le supplément vélo de la SNCB" (55012144C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'embarquement gratuit de vélos à bord des trains" (55012163C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation du supplément vélo gratuit" (55012182C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation de l'embarquement gratuit de vélos dans le train" (55012363C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation du supplément vélo gratuit" (55012398C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation du Supplément Vélo gratuit" (55012683C)

01.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het zal u verheugen dat er zoveel aandacht is voor de fietsen.

Ik zou willen beginnen met een korte anekdote.

Toen ik in september de trein naar Vilvoorde nam en in de wagon twee jongeren met een fiets zag, vroeg ik hen waar ze heen reisden. Het bleek om twee Brusselaars te gaan, onderweg naar Limburg. Zij maakten dankbaar gebruik van de tickets waarmee ze met hun fiets van 1 juli tot 31 december 2020 gratis heel België konden doorkruisen. Vanaf 1 januari 2021 is het meenemen van een fiets op de trein helaas niet langer gratis. Een ploofiets kan je nog steeds gratis meenemen, maar voor andere fietsen en fietskarren moet voortaan een supplement van 4 euro worden betaald.

Het fietssupplement is een vast bedrag, terwijl de prijs van treintickets afhankelijk zijn van de afgelegde afstand. Zo betaal je voor korte treinritten, bijvoorbeeld tussen Ronse en Oudenaarde meer voor het

fietssupplement dan voor het treinticket. Kun je in dat geval nog spreken van een supplement?

Het aantal voorbehouden plaatsen voor fietsen op de trein is beperkt. Als reiziger kan de toegang tot de trein worden geweigerd wanneer alle plaatsen voor fietsen al zijn ingenomen, ondanks de aankoop van een geldig vervoersbewijs met supplement.

Hoeveel fietssupplementen heeft de NMBS verkocht in de jaren 2018, 2019 en 2020? Hoeveel reizigers maakten gebruik van het gratis NMBS-fietssupplement in 2020?

Hoe evalueren u en de NMBS de voorbije zes maanden, tijdens dewelke de treinreizigers zonder het betalen van een supplement toch hun fiets konden meenemen op de trein? Was dat een positieve ervaring? Zo ja, zult u de NMBS dan aansturen om het fietssupplement af te schaffen?

Plooi-fietsen kunnen wel nog gratis worden vervoerd, maar gewone fietsen en kinderfietsen niet. Vanwaar dat verschil en die discriminatie?

Waarom hanteert de NMBS een vast bedrag van 4 euro voor het vervoeren van een fiets, ook over korte afstanden? Het kan toch niet de bedoeling zijn dat het fietssupplement duurder is dan de treinreis alleen?

Er zijn nog steeds treinstations waar het verboden is om fietsen in- en uit te laden, onder meer het station Brussel-Centraal. Is de NMBS van plan om daar iets aan te doen?

01.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, trein en fiets vormen volgens mij een gouden combinatie om zich comfortabel en milieuvriendelijk te verplaatsen en het is bovendien gezond.

Ik ben blij dat er in ons land in steeds meer stations deelfietsen ter beschikking staan van de treinreizigers voor hun voor- of naverplaatsing. Ik zie dat ook vicepremiers van deze regering daarvan gebruikmaken – proficiat, doe zo voort – of van elektrische steps, maar er zijn ook mensen die graag hun fiets willen meenemen op de trein.

Tussen 1 juli en 31 december kon de fiets gratis worden meegenomen op de trein, wat ik een goede maatregel vond. Ik denk dat dit inderdaad een aantal mensen aan het denken heeft gezet en dat zij beseffen dat ze dankzij de combinatie van trein en fiets een aantal mooie plaatsen in het land kunnen bezoeken of dat het zelfs goed kan voor hun functionele verplaatsingen.

Intussen bestaat die maatregel niet meer en ik heb een aantal vragen voor u, waarvan het antwoord ons hopelijk toelaat om een evaluatie te maken, om te zien of die maatregel heel veel succes heeft gehad en in welke mate het nodig is om dit opnieuw al dan niet gratis te maken, opdat mensen worden gestimuleerd om fiets met trein te combineren.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen.

Hoeveel mensen hebben gebruikgemaakt van die maatregel? Hoeveel fietsbiljetten worden er normaal gezien per jaar verkocht? Hebt u daarvan een overzicht voor de afgelopen vijf jaar? Zijn er capaciteitsproblemen geweest op de trein? Moesten reizigers met fiets worden geweigerd op bepaalde lijnen?

Hoeveel beschikbare fietsplaatsen heeft de NMBS op haar huidige treinpark? Hoeveel zullen er bijkomen als de nieuwe treinen worden geleverd? Komt er een verlenging van de maatregel om de fiets gratis mee te nemen op de trein?

De **voorzitter**: Mijnheer Van den Bergh, mevrouw Verhaert en mijnheer Parent hebben hierover ook een vraag ingediend, maar geen van hen is aanwezig in de zaal. Ik heb zelf ook een vraag ingediend.

01.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het klopt wat de twee voorgaande sprekers hebben aangegeven, namelijk dat de beslissing die de toenmalige superkern heeft genomen, om de fiets gratis op de trein te kunnen meenemen tot eind 2020, een heel mooie beslissing was, ook in mijn ogen, teneinde de combinatie trein-fiets nog aantrekkelijker te maken. Sinds eind 2020 krijg ik wel enige mails en een aantal berichten op twitter van mensen die vragen hoe het met die maatregel zit.

Het is evenwel heel belangrijk dat wij die maatregel evalueren. Wij moeten bekijken of het een goede maatregel is geweest en ook of de maatregel de beste manier is om de combinatie fiets-trein een duwtje in de rug te geven dan wel of er misschien andere zaken zijn die wij kunnen doen.

Ik had u de vraag schriftelijk gesteld, maar kreeg er nog niet echt een antwoord op. Daarom sluit ik vandaag aan bij het actualiteitsdebat.

Hoe evolueerde het voorbije jaar de verkoop van het aantal fietstickets? Hoe evalueert u de maatregel om tijdelijk de fietssupplementen gratis te maken? Wat is uw standpunt over de kostprijs van fietssupplementen?

Hoe kunnen wij de combinatie fiets-trein het best stimuleren? Misschien kunnen wij immers ook andere maatregelen treffen.

Tot slot, heb ik een suggestie, die ook een vraag naar uw mening ter zake is. Bent u voorstander van het invoeren van een variabel tarief per afstand en een goedkoper tarief voor fietsen in daluren?

Ik dank u alvast voor uw antwoorden.

01.04 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw de voorzitter, collega's, ik dank u voor de vragen in een boeiend actualiteitsdebat over een heel belangrijk onderwerp. De combinatie fiets en trein is een mooi verhaal en is erg nuttig.

In mijn hoedanigheid van minister van Mobiliteit geloof ik heel sterk in de combinatie van trein en fiets. Het is mijn bedoeling om van de trein de ruggengraat van de mobiliteit te maken. U weet dat de fiets een ideale aanvulling is op de trein, namelijk voor de weg van en naar het station.

In mijn gesprekken met de NMBS bevestigde de NMBS mij dat zij er zich zeker van bewust is dat er marge voor verbetering is op het vlak van de combinatie fiets en trein.

Daarom heb ik bij de NMBS erop aangedrongen zo snel mogelijk een update te maken van haar fiets-en-treinstrategie. Tot mijn tevredenheid zijn daarvoor ondertussen binnen het bedrijf de nodige middelen vrijgemaakt. Er werden zelfs specifieke aanwervingen voor gedaan. Dat is dus goed nieuws. Het doel van de update is te kijken naar verbeteringen op het vlak van de combinatie trein en fiets, alsook en zelfs vooral op het vlak van de *first and last mile*, om het in goed Nederlands uit te drukken.

Natuurlijk moeten onze treinen beter uitgerust worden voor het vervoer van fietsen, maar het is niet de bedoeling om van fietsen op de trein de standaardformule te maken. De beperking van deze formule hebben we immers afgelopen jaar gezien in de periode dat het fietssupplement gratis was.

Specifiek nu wat betreft de vragen over het fietssupplement en het vervoer van fietsen op de trein.

De juillet à décembre 2020, à l'initiative du kern +10, les suppléments vélo ont été rendus gratuits. Il s'agissait d'une action temporaire et elle a été présentée comme telle au départ. Ce fut un succès. Au cours de cette période, 335 000 tickets vélo ont été délivrés. Ce nombre a très largement dépassé les attentes. À titre de comparaison, la SNCB a vendu respectivement 184 000 et 211 000 tickets vélo sur l'ensemble des années 2018 et 2019. En six mois, on a donc plus que doublé les chiffres des deux années précédentes.

En tant que ministre de la Mobilité, je suis très heureux que tant de personnes aient profité de cette offre et envisagé du tourisme intra-belge en emmenant leur vélo. Beaucoup d'entre eux et d'entre elles auront certainement utilisé cette combinaison train + vélo pour la première fois. C'était d'ailleurs l'objectif de la mesure. Cependant, ce succès n'a pas toujours été compatible avec l'espace disponible et l'équipement des trains. Cela a parfois engendré des problèmes lors des embarquements et débarquements. À de plus rares occasions, des personnes ont été empêchées de voyager par manque de place.

La SNCB a même été contrainte d'interdire complètement le transport de vélos dans le train sur certaines lignes faute de place. Dans le futur, nous devons éviter qu'une telle situation se reproduise car elle met en cause la sécurité et aussi la ponctualité de nos trains. Elle crée aussi des attentes qui ne peuvent pas être rencontrées.

Le grand succès de l'action montre aussi qu'il y a une forte demande pour la combinaison train + vélo et j'examinerai donc avec la SNCB comment nous pouvons lui donner une place plus importante dans la nouvelle stratégie.

Toch stel ik me de vraag of het voorzien in zoveel mogelijk plaatsen voor fietsen op de trein, wel het juiste uitgangspunt is. Ik denk het immers niet.

Wat mij betreft, is er ook een grote behoefte aan ruime, comfortabele en veilige fietsenstallingen bij het station en aan een ruime beschikbaarheid van deelfietsen. Wanneer reizigers hun fiets veilig kunnen stallen bij het station, en ze er zeker van zijn dat ze bij aankomst een beroep kunnen doen op een kwaliteitsvolle en goedkope deelfiets, valt de noodzaak immers weg om de fiets op de trein mee te nemen. Dit creëert ook meer ruimte op de trein, waardoor er meer plaats beschikbaar is voor mensen die hun eigen fiets echt nodig hebben. Dat lijkt me voor iedereen de beste oplossing.

Met betrekking tot het onderscheid tussen gewone fietsen en plooi fietsen, is het mijn inziens logisch dat de NMBS een verschillende aanpak tussen die types fietsen hanteert. Omdat een plooi fiets kleiner is en daardoor minder plaats inneemt, kan die vlot mee op de trein. Daarom kan ik me ook vinden in het onderscheid dat de NMBS maakt, op voorwaarde dat er nog altijd mogelijkheden blijven om gewone fietsen mee te nemen.

Ik ben blij te kunnen stellen dat er perspectief is. In de toekomst zullen de rijtuigen van het type M7 het meenemen van gewone fietsen vergemakkelijken. Dat treinmodel beschikt immers over multifunctionele rijtuigen, waardoor er meer ruimte beschikbaar is voor fietsen.

En ce qui concerne le prix de revient du supplément vélo, je suis également d'avis qu'un service tel qu'un voyage en train a sa valeur et peut et doit coûter quelque chose. Avec la SNCB, nous examinerons les domaines dans lesquels nous devrions investir davantage pour améliorer la combinaison train + vélo. Tout investissement coûte de l'argent. Rien n'est gratuit. La SNCB perçoit effectivement une redevance de 4 euros pour le transport d'un vélo. C'est un prix décent.

La distance moyenne parcourue avec le supplément vélo était d'environ 60 kilomètres en 2019 et 2020. Compte tenu de cette distance, le montant de 4 euros est vraiment raisonnable pour la grande majorité des utilisateurs. De plus, ce prix est conforme voire inférieur à celui pratiqué par d'autres opérateurs dans les pays voisins. Comme je l'ai demandé, la SNCB m'a également assuré que le prix n'augmentera pas, à tout le moins en 2021. J'examinerai avec la SNCB quelles sont les marges de manœuvre pour une éventuelle distinction entre les heures de pointe et les heures creuses et aussi en fonction de la distance parcourue avec son vélo dans le train.

S'il s'avère possible de rendre le ticket train + vélo moins cher en dehors des heures de pointe, cela pourrait inciter à mieux répartir les flux de circulation et éviter ce phénomène de surcharge des trains. Cela réduirait le risque de désagréments, ce qui profiterait à tout le monde.

Er werd een vraag gesteld over de stations in Brussel.

Het klopt dat er inderdaad drie treinstations zijn waar het expliciet verboden is om de fiets mee te nemen op de trein, namelijk Brussel-Centraal, Brussel-Congres en Brussel-Kapellekerk. Deze stations bevinden zich op de verzadigde Noord-Zuidverbinding, de drukste treinverbinding van het land. Het kleinste incident of de minste vertraging heeft er een impact op een zeer groot aantal treinen. Ik denk dat het voor een fietser een kleine moeite is om wat verder door te fietsen naar het station Brussel-Noord of Brussel-Zuid en daar met de fiets op de trein te stappen.

Na een grondige evaluatie van deze succesvolle actie waarmee de fiets gratis kon worden meegenomen op de trein, stel ik vast dat die actie ons heeft aangetoond hoe groot de behoefte is om de fiets en de trein te combineren. Willen we van de trein echt de ruggengraat van de mobiliteit maken, dan moeten we ervoor zorgen dat de trein en de fiets in de toekomst gemakkelijker kunnen worden gecombineerd, zodat men vlot op zijn bestemming geraakt wanneer men van de trein stapt.

Daarom wil ik de combinatie fiets-trein boosten op basis van de lessen die we hebben kunnen trekken uit de succesvolle actie waarbij men de fiets gratis kon meenemen op de trein.

01.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het verheugt me dat u de situatie hebt geëvalueerd, dat er extra personeel bijkomt en dat u belooft dat de NMBS in extra middelen zal voorzien.

Ik vind het wel jammer dat er voor korte afstanden evenveel moet worden betaald als voor langere afstanden. Ik denk dan ook dat dat, vooral voor jongeren, het verschil kan maken of ze al dan niet zullen gebruikmaken van het systeem. Wist u overigens dat de Jeugdbond voor Natuur en Milieu (JNM) met een petitie is gestart en daarin drie eisen stelt, namelijk dat het meenemen van de fiets gratis zou blijven, dat er in de treinen in meer ruimte voor fietsen wordt voorzien en dat de toegang wordt verbeterd. Ik hoop dan ook dat er verder werk zal worden gemaakt van het toegankelijker maken van fietsen, in die zin dat het goedkoper wordt.

De PVDA wil liefst dat het gratis is, want 8 euro voor een heen-en-terugrit is voor studerende jongeren veel geld. Wij hopen dan ook dat u alsnog tegemoet zult komen aan de vraag van de JNM in die zin.

01.06 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoord.

Ik heb begrepen dat de actie een spectaculair succes was, als we de cijfers bekijken. Het heeft een enorme boost gegeven aan het meenemen van de fiets op de trein. Ik moet zeggen dat ik ook hoor heb naar uw stelling dat we een evenwicht moeten zoeken tussen het zorgen voor voldoende zitplaatsen en voldoende ruimte voor fietsen. Het kan niet de bedoeling zijn dat de capaciteit om personen te vervoeren uiteindelijk beperkt wordt omdat we meer fietsen gaan meenemen. In die zin is het een goede zaak dat er extra treinstellen komen met meer ruimte voor fietsers, maar de prioriteit moet natuurlijk liggen bij de gewone reiziger die een gewone zitplaats nodig heeft.

Ik denk trouwens dat deelfietsen voor de overgrote meerderheid van de mensen een goede oplossing kunnen zijn. Men weet dan dat men, wanneer men de trein neemt, aan het station een degelijke fiets kan gebruiken, voor weinig geld, om het voor- of natraject af te leggen.

Ik heb goed begrepen dat de fiets meenemen op de trein betalend zal blijven, maar dat u zult laten onderzoeken of het mogelijk is de prijs tijdens de daluren lager te maken dan tijdens de spitsuren. Dat is volgens mij een interessante piste. We kijken uit naar wat dit onderzoek concreet zal opleveren.

01.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, de cijfers tonen de enorme kracht van een vlotte combinatie trein-fiets. Dat doet me deugd. Ik ben blij dat we als ecologen tijdens de superkern erop hebben aangedrongen om de fiets gratis mee te nemen op de trein.

Ik denk ook dat het goed is dat u durft te onderzoeken of het fietssupplement datgene is wat de combinatie aantrekkelijker maakt. Zoals ik het heb begrepen, zijn er aanwervingen gebeurd van mensen die gaan bekijken op welke manier het nog fietsvriendelijker kan. Er moeten volgens mij ook andere drempels weggewerkt worden, zoals de toegankelijkheid van de stations. Dat zullen we zeker bespreken in de hoorzittingen die eraan komen, wanneer het gaat over toegankelijke treinen en toegankelijke stations.

Ik ben heel blij om te horen dat u daar uw schouders mee onder wil zetten, net als de NMBS. Samen met u kijk ik uit naar de manier waarop we de immense kracht van de combinatie tussen fiets en trein nog beter kunnen maken.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

02 Questions jointes de

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les expériences pilotes de libéralisation du rail" (55011577C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La préparation de la libéralisation du transport ferroviaire de personnes" (55011691C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote de libéralisation du transport de personnes par rail" (55012350C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets pilotes dans le cadre de la libéralisation du rail" (55012402C)

02 Samengevoegde vragen van

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Proefprojecten in verband met de liberalisering van het spoor" (55011577C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voorbereiding van de liberalisering van het personenvervoer per spoor" (55011691C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het proefproject m.b.t. de liberalisering van het personenvervoer per spoor" (55012350C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De proefprojecten in verband met de liberalisering van het spoor" (55012402C)

De **voorzitster**: De heer Arens heeft laten weten niet aanwezig te zullen zijn.

02.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Mijnheer de minister, in het antwoord op een mondelinge vraag van mij tijdens de Commissie Mobiliteit van 2 december 2020, haalde u aan dat de NMBS stappen onderneemt om de liberalisering van het personenvervoer per spoor voor te bereiden. U zei namelijk: "Zoals u weet maakt de NMBS zich klaar voor de opening van de binnenlandse spoorvervoersector."*

Dat deze voorbereiding wordt getroffen, is van cruciaal belang om de NMBS te kunnen laten overleven in deze geliberaliseerde omgeving. We zijn dan ook blij te vernemen dat de NMBS, ondanks uw beleidsnota gestart is met de voorbereiding van de liberalisering.

Welke stappen worden door de NMBS genomen om de nakende liberalisering inzake het spoorvervoer van personen voor te bereiden? Graag stand van zaken.

Uw uitspraak dat de NMBS stappen zet richting de liberalisering staat op gespannen voet met de inhoud van uw beleidsverklaring die een week eerder goedgekeurd werd. Hoe verklaart u zo een bliksemsnelle ommezwaai in uw beleid? Betekent dit dat u tot betere inzichten bent gekomen? Heeft de NMBS u overtuigd van het tegendeel?

02.02 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): *Mijnheer de minister, het regeerakkoord opent de deur voor een privatisering van het personenvervoer per spoor. Volgens het regeerakkoord zal in een vervoersregio een pilootproject worden opgezet waarbij een operator kan worden aangeduid via *tendering*. De provincie Limburg zou een aanbesteding kunnen uitschrijven waardoor de NMBS voor het personenvervoer met andere exploitanten zou moeten concurreren. In dat verband werd het bedrijf Arriva genoemd. De winnaar zou dan exclusiviteit krijgen voor de uitbating van de betrokken regionale lijnen.*

We kijken al te vaak naar privéfirma's, al dan niet uit het buitenland, als uitdagers maar er kunnen ook andere kapers op de kust zijn, namelijk de regionale vervoermaatschappijen De Lijn, TEC en de MIVB.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken met betrekking tot het proefproject? Werden reeds stappen ondernomen in die richting? Is er al een regio gekozen voor het proefproject? Worden de sociale partners betrokken bij elke stap in die richting?

Hebben privébedrijven uit binnen- of buitenland zich reeds spontaan bij u of de NMBS gemeld voor het proefproject? Zullen de regionale vervoermaatschappijen eventueel intekenen op het proefproject? Vindt u dat wenselijk?

De **voorzitster**: Mevrouw Verhaert is niet aanwezig. De minister heeft het woord.

02.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw de voorzitter, aangezien de eerste vraag door de heer Arens werd gesteld, is mijn antwoord grotendeels in het Frans opgesteld. Mijn excuses hiervoor.

Tout d'abord je souhaiterais rappeler qu'il existe deux niveaux dans la libéralisation du transport ferroviaire.

D'une part, l'*open access* consacré par la directive 2012/34/UE qui permet à toute entreprise ferroviaire de demander des capacités au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire afin de fournir un service de transport sur une base commerciale, c'est-à-dire sans subsides des autorités publiques. D'autre part, l'attribution de contrats de service public repose en principe sur une procédure de mise en concurrence qui peut également, moyennant le respect de conditions fixées par le règlement (CE) n° 1370/2007, passer par une attribution directe. C'est, comme vous le savez, cette dernière option que le gouvernement Vivaldi a choisie.

À ce propos, l'accord de gouvernement ainsi que ma note de politique générale fixent le principe selon lequel cette mission de service public de transport ferroviaire intérieur de personnes sera attribuée directement à la SNCB pour une période de dix ans. L'accord de gouvernement prévoit également ceci, je

cite: "en parallèle, en concertation avec les instances régionales en Flandre comme en Wallonie, un projet pilote pourra être mis en œuvre dans un bassin de mobilité, où un seul opérateur pour le réseau principal et pour le réseau secondaire en lien avec la demande pourra être désigné par voie d'appel d'offres. Une fois que toutes les modalités de ces projets auront été définies, l'étendue du territoire auquel s'applique l'attribution directe sera adaptée."

De identificatie van goede en slechte praktijken in het buitenland met betrekking tot de openstelling voor concurrentie en een situatietest zullen noodzakelijk en nuttig zijn ter voorbereiding van deze proefprojecten. Dat moet de verschillende belanghebbenden in staat stellen om zowel de beperkingen als de voordelen van een dergelijke procedure vast te stellen. Aandacht moet ook geschonken worden aan de te vervullen voorwaarden, zodat de reizigers er beter van worden. Elk proefproject moet wel goed doordacht worden om een verdere versnippering van het aanbod van openbaar vervoer te vermijden.

Il découle de ceci que les lignes qui feront l'objet de projets pilotes n'ont à ce jour pas encore été déterminées puisqu'une phase d'étude préalable doit être menée conformément à l'accord de gouvernement. Dans ce cadre, une collaboration étroite avec les Régions sera primordiale. Comme vous le savez, je suis constamment en dialogue avec mes collègues ministres régionaux de la mobilité, avec lesquels j'avais encore hier soir une excellente réunion. Par conséquent, aucun appel d'offres ne peut encore être lancé à ce stade puisqu'une phase d'étude et de concertation préalable est nécessaire pour le lancement de cet appel d'offres. Je vous remercie.

02.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor de toelichting en voor de stand van zaken. Een bekend Vlaams nummer draagt de titel *Hoop doet leven*, maar als ik hier hoor wat er staat te gebeuren, dan valt daaruit niet zoveel hoop te putten.

Er komt een proefproject en een studie naar de praktijken in het buitenland. De ambities inzake de voorbereiding van een liberalisering reiken niet zo ver. Er moet heel wat werk gebeuren. De deadline van 2033, tien jaar uitstel door uw regering, tien jaar voor de voorbereiding lijkt heel lang, maar als we zien wat dat in de praktijk allemaal inhoudt, dan denk ik dat we weinig tijd te verliezen hebben.

U weet dat de vorige grote spoorhervorming, die slechts bestond uit de splitsing van de NMBS en Infrabel, in totaal vijf jaar in beslag heeft genomen. Als we voor de grootste spoorhervorming in meer dan 100 jaar staan, dan hebben wij inderdaad geen tijd te verliezen bij de voorbereiding en dan hoop ik dat we toch sneller kunnen gaan en tijdens deze legislatuur, tijdens deze periode van vier jaar, nog meer kunnen doen dan enkel een studie uitvoeren naar de praktijken in het buitenland en het opstarten van een bescheiden proefproject in de twee grootste Gewesten van dit land.

Dit is toch ietwat teleurstellend, maar elke stap die we daarin zetten, is er een in de goede richting en ik blijf leven op hoop.

02.05 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, u kent het standpunt van PVDA inzake liberalisering. Ik heb al verschillende keren gezegd dat we moeten verder werken aan de NMBS en Infrabel.

In tegenstelling tot de vorige spreker, zijn wij dan ook blij dat die periode met tien jaar is verlengd. Wij vinden de continuïteit belangrijk en ik denk dat u nu heel wat andere katten te geselen hebt. De beste manier om meer en beter openbaar vervoer te organiseren, is via de NMBS en Infrabel. We hebben daarvoor geen privéprojecten nodig.

U zegt te zullen kijken naar het buitenland. Ik heb al verschillende keren gezegd dat de voorbeelden uit het buitenland zeker niet de goede weg tonen naar een goed uitgebouwd openbaar vervoer. Wij zijn niet voor een verdere liberalisering.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De voorzitter: Vraag nr. 55011578C van de heer Arens wordt in een schriftelijke vraag omgezet.

03 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het onderhoud van opstapplaatsen" (55011597C)**

03 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'entretien des points d'arrêt" (55011597C)

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Mijnheer de minister, de NMBS heeft heel wat opstapplaatsen in haar bezit. De ene opstapplaats heeft al wat meer reizigerscapaciteit dan de andere, maar allen hebben ze hun vaste onderhoud of renovatiewerken. Dit gaat dan zowel over de allerkleinste opstapplaats zoals die van Oudegem, tot erg grote stations zoals dat van Antwerpen-Centraal. Omwille daarvan heb ik volgende vragen voor u:*

Wat is de onderhoudskost van de opstapplaatsen die in beheer van de NMBS zijn? Graag een overzicht per station. Wat zijn de standaard uit te voeren taken inzake onderhoud van opstapplaatsen? Graag een gedetailleerd overzicht. Verschillen deze van de grootte van de opstapplaats?

Is er een stijging in de onderhoudskost van opstapplaatsen in beheer van de NMBS ten opzichte van 5 jaar geleden? Zo ja, hoe groot is deze stijging?

Welke renovaties staan er nog gepland? Graag een gedetailleerd overzicht van alle opstapplaatsen met budget en richttermijn.

03.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Roggeman, de NMBS laat mij weten dat het onmogelijk is om alle onderhoudstaken en alle kosten voor elk station op te lijsten. Het spreekt voor zich dat er een groot verschil is in het uit te voeren dagelijks onderhoud van een kleine stopplaats ten opzichte van een groot internationaal station zoals het station van Antwerpen. De NMBS organiseert zich om elk station en elke stopplaats het juiste onderhoud te geven.

Grote werken of renovaties aan stations zijn snel belangrijke investeringen. Het huidige investeringsplan van de NMBS loopt tot eind 2021. Momenteel werkt de NMBS samen met Infrabel aan de voorstellen voor het volgende plan. De prioriteiten worden bepaald op basis van de staat van de installaties, het potentieel van een station en opportuniteiten in het licht van spoorvernieuingswerken of andere werken in de stationsomgeving. Daarbij wordt natuurlijk rekening gehouden met de ter beschikking gestelde middelen. De NMBS laat mij weten dat zij daarom op het moment nog geen gedetailleerde plannings kan meedelen of projectenlijst bezorgen.

Daarnaast zijn er de projecten van het strategisch meerjarenplan 2018-2031. Die projectenlijst blijft in principe ongewijzigd. De planning wordt echter momenteel herzien gelet op de huidige sanitaire crisis.

03.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord, al vind ik het wel een beetje ontluisterend. Kennelijk heeft de NMBS geen kennis van de eigen vaste kosten aan haar stationsinfrastructuur. Dat zou toch niet mogen. De NMBS is niet in staat, als ik u mag parafraseren, om de volledige lijst te verschaffen van de onderhoudskosten in haar stations.

03.04 Minister Georges Gilkinet: Dat heb ik niet gezegd. U vraagt mij naar de kostprijs van het onderhoud van al de stations in België. Het is onmogelijk om daarop een mondeling antwoord te geven. Dat wil niet zeggen dat de NMBS geen kennis zou hebben van de kostprijs van het onderhoud van alle stations en stopplaatsen.

03.05 Tomas Roggeman (N-VA): Het is dus niet mogelijk om die informatie te krijgen in het kader van een mondelinge vraag, maar ik kan ze wel schriftelijk opvragen?

03.06 Minister Georges Gilkinet: We proberen een antwoord te geven.

03.07 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, proberen zal niet volstaan, want het gaat hier over de financiële transparantie bij de NMBS, een van onze grootste overheidsbedrijven. Uit de audit van het renovatieproject van Gent-Sint-Pieters hebben we geleerd dat er met de kostenbeheersing soms problemen rijzen, om het diplomatisch uit te drukken. Ik mag dus hopen dat er een mogelijkheid bestaat om kennis te nemen van de kostenstructuur van de stations in ons land. Dat lijkt mij eigenlijk evident.

Ik zal u dus een schriftelijke vraag stellen en ik kijk uit naar die gegevens.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

04 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Agressietraining en zelfverdediging voor het spoorpersoneel" (55011598C)

04 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le training anti-violence et la self-défense pour le personnel des chemins de fer" (55011598C)

04.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, meer dan 50 % van alle arbeidsongevallen bij treinbegeleiders is te wijten aan agressie vanwege reizigers. Zo'n hoog percentage is ook vast te stellen bij loketbedienden – bijna 50% van het aantal arbeidsongevallen – en de veiligheidsagenten, zoals het personeel van Securail. Dat zijn zorgwekkende cijfers.

Het spreekt voor zich dat die agressiegevallen gepaard gaan met niet alleen fysieke, maar ook mentale en financiële schade. Treinbegeleiders, stationschefs en loketbedienden vormen de eerste lijn naar de reizigers. Daarom moeten wij uiteraard ook kunnen garanderen dat die mensen in alle veiligheid hun job kunnen uitoefenen. De veiligheidsdiensten van Securail kunnen natuurlijk niet overal tegelijk zijn, vandaar mijn volgende vragen.

Krijgen de personeelsleden van de NMBS enige vorm van training, cursussen of opleiding aangeboden voor de omgang met agressie, zowel mondeling als fysiek? Voorziet de NMBS in zelfverdedigingscursussen voor haar personeel? Welke budgetten worden er vrijgemaakt ter verbetering van de veiligheid van het spoorwegpersoneel? Welke preventiecampagnes of andere instrumenten voor preventie plant u nog samen met de NMBS in de strijd tegen geweldpleging ten aanzien van personeelsleden van de NMBS?

04.02 Minister **Georges Gilkinet**: Dank u voor uw interessante vraag, mijnheer Roggeman.

Op basis van de informatie die de NMBS mij heeft verstrekt, meen ik te mogen zeggen dat de NMBS sterk inzet op de opleiding van haar personeel. Naar mijn mening is dat een correcte investering.

Alle nieuwe personeelsleden die contact hebben met klanten krijgen tien dagen *customer care training*. Daarbij komen communicatietechnieken ruimschoots aan bod. De wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen voorziet voor alle vaststellende beambten in een verplichte cursus over conflictbeheersing, conflictbeheersing met minderjarigen inbegrepen. Het betreft het personeel van Securail, de treinbegeleiders en het perronpersoneel. Jaarlijks worden de nodige bijscholingen georganiseerd. Voor treinbegeleiders worden twee dagen rond omgaan met agressie voorzien in de fundamentele opleiding. Daarnaast bestaat er een aanvullende opleiding "omgaan met moeilijke situaties", waarin de theorie rond conflictantering gecombineerd wordt met rollenspelen.

Zoals ik in het begin van mijn antwoord uitlegde, krijgen de Securailagenten in het raam van hun opleiding drie dagen opleiding in ontwijkings- en vatingstechnieken en in het gebruik van handboeien en sprays. Daarnaast zijn zij wettelijk verplicht iedere vijf jaar een dag bijscholing te volgen.

Inzake het toegekende budget voor de personeelskosten van Securail voor de voorbije vijf jaar zal ik u een schriftelijk antwoord geven. Het lag tussen 32 miljoen euro in 2015 en 40 miljoen euro in 2019.

Eind 2018 werd voor het eerst StopAgressieNMBS gelanceerd. Deze campagne wil duidelijk maken dat de NMBS geen enkele agressie tolereert en reizigers sensibiliseren inzake hun gedrag ten opzichte van het personeel. De campagne wordt in een lightversie herhaald afhankelijk van de actualiteit en wanneer de NMBS het nodig acht deze problematiek opnieuw aan te kaarten.

04.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoord.

Ik vind het een positieve zaak dat er in de opleiding aandacht is voor de veiligheid van het personeel. Natuurlijk is preventie één zaak, handhaving is een andere. Wij moeten toch aandacht blijven hebben voor de bescherming van onze personeelsleden bij de NMBS, door middel van investeringen in het veiligheidspersoneel en in de handhaving.

Ik kijk uit naar de cijfers waarvan u melding maakte en die u mij zult bezorgen.

Wij zien in de praktijk dat de integriteit van alle veiligheidsdiensten onder druk staat. Het geweld tegen de politie verhoogt, en in Brussel is er zelfs al geweld tegen brandweerlui en zelfs tegen ambulanciers. Hoe frappant ook, ook het treinpersoneel ontsnapt daar spijtig genoeg niet aan.

Het lijkt mij dus belangrijk de inspanningen voort te zetten en inzake de handhaving met uw collega, de minister van Binnenlandse Zaken een en ander kort te sluiten over de versterking van Securail en de spoorwegpolitie.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 55011606C van de heer Wollants vervalt. Vraag nr. 55011609C van de heer Parent wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

05 **Samengevoegde vragen van**

- **Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Haasrode" (55011660C)**
- **Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Haasrode" (55012351C)**
- **Katrien Houtmeyers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een nieuw station in Haasrode" (55012856C)**

05 **Questions jointes de**

- **Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Haasrode" (55011660C)**
- **Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Haasrode" (55012351C)**
- **Katrien Houtmeyers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Une nouvelle gare à Haasrode" (55012856C)**

05.01 Els Van Hoof (CD&V): Mijnheer de minister, in december 2020 ging het nieuwe NMBS-vervoersplan voor de periode 2020-2023 in voege. Zeer jammer dat het nieuwe station in Haasrode toen nog geen deel van het nieuwe vervoersplan uitmaakte. Ik heb daar sterk op aangedrongen in de vorige legislatuur bij uw voorganger, omdat een station in Haasrode goed is voor de bedrijven en de hogeschool daar.

Vorig jaar ondertekende de NMBS een nieuwe overeenkomst om de verkeerproblemen in en rond het industriepark van Haasrode aan te pakken. Daarin stond dat een treinhalte in Haasrode een absolute topprioriteit was. De NMBS zou zich engageren om, samen met de partners, onder meer uit Leuven, objectieve criteria vast te leggen voor het station. Met het oog daarop zou de haalbaarheidsstudie van 2018 worden geëvalueerd en zou er besloten worden of er een nieuwe studie moest komen.

Mijnheer de minister, ik wil graag voor voortgang in dit dossier pleiten. Wij zijn al bijna decennia bezig om hier een station te krijgen. Uiteraard is een grondig onderzoek nodig, maar het zou een goede zaak zijn als een nieuw station in het vervoersplan vanaf 2023 zou worden opgenomen.

Ik heb al verwezen naar de 10.000 werknemers en 3.500 studenten die daar dagelijks passeren. Door COVID-19 is het nu minder, maar in normale tijden heeft men daar te maken met fileleed.

Mijnheer de minister, wat is uw visie op een station in Haasrode? Is men bezig met de zogenaamde objectieve criteria om dit station toch te kunnen openen?

Is een nieuwe haalbaarheidsstudie nodig of is de vorige studie nog relevant? Wanneer plant de NMBS desgevallend de opening van een station in Haasrode?

05.02 Katrien Houtmeyers (N-VA): Mijnheer de minister, mijn collega heeft de problematiek al ingeleid. Ik ga over tot mijn vragen.

Hoe staat het met het dossier rond een eventueel station of stopplaats in Haasrode?

De NMBS zou mee gesprekken voeren over de verkeersproblematiek rond het bedrijventerrein. Hoe ver staat men met het onderzoek? Is er al een onderzoek gebeurd bij de bedrijven en de scholen in de buurt over de nood aan een lokale treinstopplaats?

Duurzame mobiliteit en spoorweginfrastructuur blijken een van de vijf grote pijlers te zijn waarop sterk wordt ingezet in het herstelplan na de coronacrisis. Europa komt met 5,9 miljard euro over de brug om het herstel van ons land te bevorderen. Het lijkt erop dat een belangrijk deel van dat geld naar projecten inzake duurzame mobiliteit zou gaan.

Zouden de Europese middelen uit het relanceplan eventueel kunnen worden ingezet voor de verdere studie naar een treinhalt in Haasrode?

05.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het gaat inderdaad om heel wat studenten. Drieduizend studenten maken elke dag de verplaatsing naar het bedrijventerrein in Haasrode nabij Leuven. Blijkbaar doet meer dan 90% dat voorlopig nog met de auto. Nochtans wordt het bedrijventerrein doorkruist door een spoorweg. De trein heeft er niet alleen een enorm potentieel, het is ook een kans om de mobiliteitsimpact op dat bedrijventerrein te verlichten. Zoals de voorgaande sprekers al hebben gezegd, waren er al langer heel wat stakeholders vragende partij en heeft de NMBS in 2019 inderdaad een intentieverklaring onderzocht.

Bent u persoonlijk voorstander van de opening van een station in Haasrode? Wat zijn voor de NMBS de parameters op basis waarvan wordt beslist of de opening van een station opportuun is? Zal de NMBS een nieuwe studie uitvoeren of zal er verdergegaan worden op die van 2016? Zo ja, wat is de timing daarvoor? Wanneer zou er ten laatste een beslissing moeten vallen?

05.04 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw de voorzitter, dames en heren, zoals aangekondigd tijdens de roadshow in december heeft de NMBS zich geëngageerd voor het onderzoek naar de opportuniteit van de actualisering van een station in Haasrode, in het kader van het vervoersplan 2023-2026. Volgens deze afspraak zal deze actualisering opgestart worden in de loop van het eerste kwartaal van dit jaar.

Binnen de NMBS werden contactpersonen aangeduid die de contacten met de verschillende stakeholders in dit dossier zullen onderhouden. In dat kader werden de stad Leuven, de vervoersregio Leuven, het bedrijventerrein Haasrode, het project Regionet Leuven, de gemeente Bierbeek en Interleuven gecontacteerd om de verschillende bestaande studies te verzamelen en op die manier tot een globale, geactualiseerde beschrijving van de casus te komen. Deze beschrijving zal dan gebruikt worden als input voor het opportuniteitsonderzoek.

Ik hoop persoonlijk dat dit project succesvol kan zijn en dat er tegen 2024 nieuwe stations met echt potentieel kunnen worden geopend. Dat vraagt echter wat tijd en middelen.

05.05 Els Van Hoof (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw positieve antwoord.

In Leuven worden wij het studeren moe. Het gegeven van haalbaarheidsstudie op haalbaarheidsstudie is al lang bezig. Men houdt daarvan, maar soms moeten wij ons ei kunnen leggen na een studie. De tijd is rijp, om dat ei te leggen. U zal veel mensen een plezier doen, omdat zij hun mobiliteitsstress zullen zien afnemen in de Leuvense regio. Dat geldt zowel voor werknemers als voor mensen die zich af en toe moeten verplaatsen met de wagen of studenten die bij slecht weer de trein kunnen nemen, om zich ter plaatse te begeven.

Het is dus positief dat u een en ander vooropstelt tegen 2024. Wij kijken er reikhalzend naar uit alsook naar de studie die zal worden gemaakt.

05.06 Katrien Houtmeyers (N-VA): Mijnheer de minister, het ziet er inderdaad goed uit. Laten wij hopen dat de tendens wordt voortgezet.

Waarop ik wel geen antwoord heb gekregen, is de vraag of de Europese middelen uit het relanceplan eventueel daarvoor zouden kunnen worden ingezet en ook of u daarmee aan de slag kan gaan.

05.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, de trein heeft nog veel groeipotentieel, maar daarvan bent u zelf ongelooflijk overtuigd, zoals u in uw beleidsnota ook heel erg hebt onderstreept. Indien wij mensen willen overtuigen om hun auto te laten staan, doen wij dat inderdaad, door het aanbod te versterken.

Het bewuste dossier is een van de cases die voor dat versterkte aanbod kan zorgen. Ik hoop samen met de vorige sprekers dus dat in het dossier stappen vooruit kunnen worden gezet. Het zou een mooi initiatief zijn voor de regio aldaar.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De heer Troosters is niet aanwezig voor zijn vraag nr. 55011687C die daardoor vervalt.

06 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De betalende NMBS-fietsparkings" (55011802C)

06 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les parkings pour vélos payants de la SNCB" (55011802C)

06.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, we hadden het daarnet al over de fietsen. U bent een voorstander van fietsen en fietsenstallingen bij het station, ik heb nog wat vragen in dat verband.

Op ongeveer tien locaties is het stallen van fietsen momenteel betalend, wat toch ongeveer 2500 betaalde stallingsplaatsen oplevert. Dat cijfer zal nog fors toenemen, aangezien de NMBS het plan heeft opgevat om het betalend parkeren van fietsen toe te passen in het station Antwerpen-Centraal.

Ik vind het opvallend dat de tarieven van de NMBS voor het parkeren van auto's van station tot station verschillen. Niemand weet hoe die tarieven worden bepaald. Voor het stallen van fietsen is dat anders en wordt steeds hetzelfde tarief gehanteerd. Personen met een treinabonnement betalen 75 euro en personen zonder abonnement betalen 125 euro voor een jaarabonnement op een bewaakte fietsenparking. De PVDA is geen voorstander van het betalend stallen van fietsen omdat we denken dat dat een afremmende factor is en dat iedereen het recht moet hebben om zijn fiets veilig te kunnen stallen.

Wanneer zal er betalend parkeren voor fietsers worden ingevoerd in Antwerpen?

Hoe staat u zelf tegenover het betalend stallen van fietsen bij de NMBS-stations?

Hoeveel betalende fietsparkings wenst de NMBS de komende jaren nog in te voeren? Waarom voeren ze het betalend parkeren in? Zijn de lokale besturen vragende partij? Welke belangen spelen hier?

Hoe bepaalt de NMBS de tarieven voor de betalende fiets- en autoparkings? Welke methode zit hierachter?

06.02 Minister **Georges Gilkinet**: Dit is een interessante vraag, mevrouw Vindevoghel, die me de gelegenheid biedt de strategie van de NMBS wat fietsenparkings betreft te verduidelijken.

Het is mijn ambitie als minister van Mobiliteit om, waar mogelijk, alternatieven voor de auto te stimuleren. De combinatie van trein en fiets is, zoals ik eerder al zei, een veelbelovende formule die ik verder wil ontwikkelen. Om het gebruik van de fiets te bevorderen, is het aanbieden van mogelijkheden om de fiets veilig te stallen echter noodzakelijk.

Aangezien steeds meer mensen de fiets gebruiken voor hun dagelijkse verplaatsingen, ben ik van mening dat we het aanbod aan fietsenstallingen niet alleen moeten verhogen maar ook moeten diversifiëren, om zo tegemoet te komen aan de verschillende behoeften. Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen beveiligde en niet-beveiligde fietsenstallingen. De installatie van goede fietsrekken, met de mogelijkheid om het fietskader vast te maken, kan een adequaat antwoord bieden voor fietsers die hun fiets spontaan en voor een korte periode willen stallen, want zij zijn gemakkelijk toegankelijk. Voor langetermijnparkeren daarentegen en vooral voor fietsen met een hogere waarde, zoals elektrische fietsen, wil ik mensen die dat willen kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen aanbieden die uitgerust zijn met een toegangscontrole. Aangezien dat vaak een grote investering is, brengt deze tweede optie kosten met zich.

Met betrekking tot het beleid van de NMBS in deze materie, en meer bepaald het station Antwerpen-Centraal, volgt nu het antwoord van de NMBS.

Er is al jaren een betalende parkeerzone in het station Antwerpen-Centraal. De NMBS bereidt een nieuwe parkeerzone voor fietsen voor die in dienst zal worden genomen tegen juni 2021.

Over het algemeen zijn de fietsparkings gratis. Uit klantenbevragingen van de NMBS blijkt dat het een van de prioriteiten is om te beschikken over een fietsparking met toegangscontrole. De betalende zones zijn die met toegangscontrole, die bijkomend comfort bieden. Ook het beheer van de parkings is belangrijk om het aantal racefietsen te beperken, die soms tot 30 % van de bezetting van een parking vormen.

Het beheer van de betalende fietsparkings werd verzekerd door de fietspunten in de stations. Elk van die fietspunten beheerde de parkings naar eigen goeddunken volgens de capaciteit, sommige met een sleutel, andere met een badge, en dat alles zonder enige directe link met de NMBS-klant en een treinproduct. Deze verschillende vormen van beheer leidden soms tot wachtlijsten bij de NMBS-klanten, terwijl niet-klanten een betalende fietsenstalling hadden.

De NMBS heeft besloten om de toegangscontrole en de tarieven te standaardiseren en de MOBIB-kaart te gebruiken als toegangskaart voor al haar parkings. Dat stelt de klanten ook in staat om een fietsabonnement te kopen via de loketten en de automaten, wat voorheen niet het geval was. De prioriteit is om de toegangscontrole van reeds betalende fietsenstallingen aan te passen. Het plan is om tot acht fietsenstallingen per jaar uit te rusten.

De tarieven moeten de exploitatiekosten dekken. De winst van de autoparkings maakt het mogelijk om een deel van de exploitatiekosten van de fietsenstallingen en de NMBS-bijdrage aan de fietspunten te financieren. De autobestuurders betalen dus eigenlijk voor de fietsers. Dat verheugt mij.

Net zoals voor de autoparkings, is er een tarief voor NMBS-abonnees en een tarief voor niet-abonnees.

06.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik denk dat we toch moeten opletten dat we geen twee verschillende situaties creëren. Mensen met weinig middelen zullen zich immers geen betalende plaats kunnen veroorloven, terwijl mensen met meer middelen wel voor een beveiligde fietsenstalling kunnen betalen.

Ik vind dat iedereen het recht moet hebben zijn fiets veilig te kunnen stallen. Dat maakt wat mij betreft ook deel uit van het gebruik van de fiets. Ik vind het niet kunnen dat iemand met minder middelen zich moet tevreden stellen met een niet-beveiligde fietsenstalling. Wel vind ik het goed dat het systeem geüniformiseerd wordt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Questions jointes de

- **Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de la gare de Virton" (55011816C)**

- **Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réouverture du point d'arrêt de Meix-devant-Virton" (55011819C)**

- **Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le point d'arrêt de Turpange (commune de Messancy)" (55011817C)**

07 Samengevoegde vragen van

- **Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van het station Virton" (55011816C)**

- **Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De heropening van de stopplaats Meix-devant-Virton" (55011819C)**

- **Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stopplaats Turpange (gemeente Messancy)" (55011817C)**

07.01 Mélissa Hanus (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, l'avenir de la gare de Virton est plus qu'incertain. Les deux derniers sous-chefs de la gare partiront à la retraite début 2021 sans garantie de renouvellement de ces postes. Cette non-reconduction de ces postes-clés dans une gare constituerait la première étape d'une fermeture pure et simple du dépôt satellite de Virton (antenne de celui d'Arlon) et, plus tard, s'ensuivrait la fermeture totale de la gare de Virton pour qu'elle devienne, à l'instar de nombreuses gares rurales, un simple point d'arrêt. Monsieur le ministre, ceci constituerait un véritable drame pour la trentaine d'autres cheminots affectés à Virton qui sont, eux aussi, inquiets pour leur emploi.

Or, une fermeture de la gare de Virton serait une erreur pour au moins trois raisons.

Premièrement, la trentaine de collaborateurs détachés à Virton sera lésée par ce retour au dépôt d'Arlon. La plupart d'entre eux ont demandé leur mutation au dépôt de Virton parce que ce lieu de travail est plus proche de leur domicile.

Deuxièmement, ce bâtiment est exceptionnel d'un point de vue architectural - c'est incontestable - avec

notamment un magnifique préau récemment restauré. Or, en l'absence de dynamique humaine par les professionnels de la SNCB, cette somptueuse gare Saint-Mardoise ne constituera plus qu'un bâtiment vide et isolé du centre-ville et sera à la merci de dégradations.

Troisièmement, la qualité d'un service public dans une zone rurale se caractérise avant tout par le service et le contact avec les citoyens. À l'heure où la fracture numérique se creuse d'autant plus auprès des personnes âgées, nous ne pouvons laisser notre gare virtonaise se transformer en un rudimentaire préau avec automate.

Monsieur le ministre, j'espère que vous pourrez lever ces craintes. Les emplois des deux sous-chefs de la gare de Virton ont-ils la garantie d'être renouvelés? S'ils ne sont pas renouvelés, pouvez-vous m'expliquer comment le service du guichet (si important en zone rurale) pourra être assuré?

Au vu des arguments énoncés ci-dessus, pouvez-vous nous assurer que la fermeture de la gare de Virton n'est pas à l'ordre du jour de la SNCB, et cela pour au moins les trois prochaines années, et que les emplois des autres cheminots virtonais seront maintenus sans condition?

07.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame la présidente, je propose que Mme Hanus pose ses deux autres questions avant de répondre. Je pourrais ainsi rassurer d'un seul coup tous les lecteurs de *L'Avenir* de Luxembourg en leur disant qu'il n'est nullement dans les intentions du ministre de la Mobilité de diminuer les possibilités ferroviaires dans la province, bien au contraire!

07.03 Mélissa Hanus (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vais donc poursuivre mon intervention en abordant les deux autres points qui ont trait à des dossiers différents puisque ma première question avait trait au personnel de la gare de Virton et au maintien de cette dernière alors que mes deux autres questions concernent la réouverture de points d'arrêt.

Monsieur le ministre, comme beaucoup à l'époque, le point d'arrêt de Meix-devant-Virton, situé sur la ligne 165 Athus-Libramont entre les actuelles gares de Virton et le point d'arrêt de Florenville, a fermé en juin 1984. Alors que des points d'arrêt sont à nouveau ouverts un peu partout en Belgique, la Commune de Meix-devant-Virton souhaite également relancer le dossier d'un point d'arrêt sur son territoire.

En septembre 2004, soit bien avant cet engouement pour le climat et pour une mobilité plus verte, le conseil communal de Meix-devant-Virton a décidé à l'unanimité de demander à la SNCB de prendre toutes les dispositions afin d'obtenir la réouverture dudit point d'arrêt, en lui proposant même une aide éventuelle financière. À l'époque, la réponse de la SNCB fut négative.

Plus récemment, en 2014, l'ASBL probablement bien connue de vos services "Les Amis du Rail Halanzy" a organisé une enquête auprès de toute la population méchoise concernant le retour d'un point d'arrêt. Les résultats montrent que 75 % des personnes sondées y sont favorables.

La commune de Meix-devant-Virton se situe également près de la frontière française où de nombreux Belges sont domiciliés tout en travaillant notamment au Grand-Duché.

Avec le plan de transport 2017-2020, l'offre a augmenté sur la ligne passant par la commune de Meix. L'autorité communale est donc confortée dans ses ambitions.

Le projet semble *a priori* réalisable. D'une part, le terrain étudié se situerait à proximité d'un passage à niveau, ce qui serait économiquement intéressant pour un point d'arrêt non gardé. De plus, l'espace dudit terrain qui se trouve à proximité directe avec le village semble propice à l'accueil de quais de part et d'autre des voies.

D'autre part, le matériel DESIRO destiné initialement au RER et donc adapté à la fréquence des arrêts nous semble une aubaine pour la mobilité en milieu rural, sachant que les habitants des milieux ruraux sont très dépendants de leur voiture pour se déplacer. Je pense que nous sommes, monsieur le ministre, sur la même longueur d'ondes pour y favoriser un changement de mentalité sur les questions de mobilité.

Au vu des arguments énoncés, pouvez-vous nous dire si ce type de projet (ouverture d'un point d'arrêt annexe devant Virton) est envisageable et, le cas échéant, pourriez-vous nous exposer les différents motifs de votre refus?

Je vais terminer par ma dernière question, comme vous le souhaitez, monsieur le ministre.

Il s'agit de la réouverture d'un point d'arrêt à Turpange dans la commune de Messancy. Je pense que les membres de cette commission connaîtront par cœur la géographie de ma province avant la fin de la législature, mais cela me paraît important!

La même association "Amis du Rail Halanzy" a mené une enquête concernant la mise en place d'un point d'arrêt non gardé à proximité du passage à niveau de Turpange sur la ligne 167 entre Athus et Arlon. Les principaux atouts d'un point d'arrêt non gardé sont principalement d'ordre économique.

En effet, la proximité du passage à niveau ne requiert ni la construction d'un passage sous-voie, ni la présence de personnel pour la traversée des voies. De plus, la ligne 167 entre Athus et Arlon est à voie unique: il n'y a besoin que d'un seul quai.

La remise en service de ce point d'arrêt serait alors bénéfique pour trois types de groupes cibles. Premièrement, l'enquête des "Amis du Rail d'Halanzy" montre une réelle demande des étudiants. Le train, plus rapide que le bus, leur permettrait de rejoindre leurs écoles à Arlon ou à Athus. Ensuite, les frontaliers sont également demandeurs. En effet, la plupart des habitants aux alentours travaillent au Grand-Duché et pourront rejoindre leur lieu de travail via Arlon ou Athus, au lieu d'engorger l'autoroute E411 toute proche.

Enfin, le lieu étudié pour le futur point d'arrêt est à moins d'un kilomètre d'un grand centre commercial. Cela serait donc une aubaine, que ce soit pour les employés devant se rendre sur le site ou que ce soit pour les clients de ce centre. Cela montre bien qu'opter pour le train comme moyen de transport n'est pas uniquement bénéfique pour des raisons professionnelles et qu'il s'agit d'une réelle alternative aux déplacements non professionnels.

Au vu de ces arguments et de cette présentation succincte, monsieur le ministre, ma question est la même que pour Meix. Pensez-vous que la réouverture de ce point à Turpange soit envisageable et le cas échéant, pouvez-vous nous justifier pourquoi? Je vous remercie.

07.04 **Georges Gilkinet**, ministre: Madame Hanus, je vous remercie pour votre question qui va me permettre de faire le point sur quelques enjeux du rail en ruralité.

Je suis sensible à cet enjeu car j'habite le long de la ligne que vous empruntez, peut-être un peu plus tôt sur la ligne, en province de Namur, mais déjà en région rurale. Je mesure l'importance d'avoir des solutions de substitution crédibles et fiables à la voiture individuelle. Le train en est une. Nous ne pouvons bien entendu pas desservir tous les villages et hameaux du pays, mais j'entends rompre avec la politique des dernières décennies, qui a vu de nombreuses gares et de dessertes locales supprimées pour des raisons purement économiques, au détriment de la population et du service de mobilité qu'assure la SNCB. Nous allons donc rompre avec cette logique de désinvestissement et il n'est nullement question, malgré ce que j'ai lu dans la presse luxembourgeoise, de fermer la gare de Virton. Je ne sais pas où cette information a été trouvée. Je me suis engagé à ce qu'il n'y ait pas de fermeture de gares ou de points d'arrêt au cours de cette législature et qu'au contraire nous puissions, là où c'est possible et pertinent de le faire, rouvrir des points d'arrêt.

En ce qui concerne la gare de Virton et son personnel, la SNCB me confirme que le sous-chef de gare partant à la retraite sera prochainement remplacé dans ses fonctions. Une procédure de recrutement est actuellement en cours. Je profite de l'occasion que vous me donnez pour le remercier pour tout le travail accompli et lui souhaiter une retraite paisible.

En ce qui concerne les points d'arrêt, je voudrais rappeler que la SNCB a rouvert en mai 2017 quelques points d'arrêt en province de Luxembourg, à Halanzy mais aussi à Aubange. Dans le cadre du nouveau plan de transport à partir de mai 2021, ces arrêts seront également desservis le week-end.

La SNCB souhaite également offrir à ses clients une garantie de trains les plus rapides possible afin d'assurer un temps de parcours compétitif. Il est vrai que l'introduction d'arrêts supplémentaires réduit la vitesse commerciale moyenne et l'attractivité du train pour l'ensemble des clients. Il faudra donc bien mesurer les choix qui seront posés. Dans le cadre de la préparation de chaque nouveau plan de transport, une sélection est faite parmi les projets à réaliser, sur la base de critères stratégiques en fonction de la demande des clients potentiels, de la disponibilité du matériel, de la capacité des infrastructures et des

capacités opérationnelles également.

En ce qui concerne la réouverture potentielle des points d'arrêt de Meix-devant-Virton et de Turpange, la SNCB m'indique qu'il n'y a, à ce stade, pas assez d'éléments pour le faire au regard des critères stratégiques que j'ai mentionnés. Néanmoins, comme je l'ai dit, je suis demandeur que des points d'arrêt puissent être rouverts dans le courant de cette législature et doivent l'être - vous avez entendu la question de collègues à Louvain pour un arrêt à Haasrode - en fonction des priorités et du potentiel.

On doit d'abord activer les points d'arrêt au plus haut potentiel. Je resterai attentif aux demandes que vous avez formulées en fonction des moyens que je pourrai obtenir en tant que ministre de la Mobilité et des autres priorités, dont la finalisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg dans l'axe 3, qui constitue l'une des priorités que je défends dans le cadre des subsides que nous demandons à l'Europe avec mon excellent collègue, le ministre des Transports luxembourgeois, François Bausch.

07.05 Méliissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces éclairages concernant des dossiers si importants pour le sud de ma province. Je suis rassurée pour les points d'attention que vous soulignez pour Virton. Il est important d'entendre qu'il n'entre pas dans vos intentions de fermer cette gare. Cela permet vraiment de lever les incertitudes qui régnaient encore sur ce dossier.

Je tiens à vous remercier également de ne pas fermer la porte à la réouverture des deux points d'arrêt mentionnés - Meix et Turpange. Cela vaut effectivement la peine d'étudier et de reconsidérer ces deux points, même s'ils ne peuvent être la priorité actuellement étant donné les critères que vous énoncez, et je peux l'entendre. Ne pas fermer la porte est néanmoins un signal positif que vous envoyez et je vous en remercie.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitster**: Vraag nr. 55011827C van de heer Arens wordt in een schriftelijke vraag omgezet.

08 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van lijn 122 (Geraardsbergen-Zottegem-Gent)" (55011837C)

08 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de la ligne 122 (Grammont-Zottegem-Gand)" (55011837C)

08.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *Mijnheer de minister, lijn 122 Geraardsbergen-Zottegem-Gent (Melle) is een belangrijke ontsluiting van Zuid-Oost-Vlaanderen richting - voornamelijk - provinciehoofdplaats Gent. Het nieuwe - net geïmplementeerde - vervoersplan van de NMBS heeft dit op een bescheiden manier in de verf gezet door een extra trein in te leggen in de late avonduren. Toch liggen er nog heel wat uitdagingen en ook mogelijkheden te wachten. Want deze lijn biedt niet alleen mogelijkheden op vlak van ontsluiting (in frequentie dan), maar zeer zeker ook op vlak van vergroening, energie-efficiëntie, ... zijn de uitdagingen voor de hand liggend. U, als ECOLO-voogdijminister voor Federale Mobiliteit, heeft dus meerdere sleutels in handen.*

Welke globale toekomst ziet u voor lijn 122 als passagierslijn:

i.k.v. aanbod

i.k.v. passagiers-, milieu- en klimaatvriendelijke ingrepen langs deze lijn?

Welke initiatieven zal u, samen met de NMBS en Infrabel ondernemen om lijn 122 klaar te maken voor de 21ste eeuw? Lees: milieuvriendelijkere aandrijving van de treinstellen.

08.02 Minister Georges Gilkinet: Als minister van Mobiliteit wil ik eerst en vooral de minister van de spoorwegen zijn omdat ik ervan overtuigd ben dat de trein het speerpunt moet zijn van de ecologische transitie naar koolstofvrije vervoermodi. Het ontbrak de spoorwegsector de voorbije jaren aan deze visie, getuige daarvan het gebrek aan investeringen waarmee de sector werd geconfronteerd. Volgens mijn visie moet de NMBS in de toekomst in alle stations om de 30 minuten in een aanbod kunnen voorzien, grote agglomeraties zelfs om de 10 minuten. Het aanbod op lijn 122 dient in diezelfde zin te evolueren.

Tussen zondag 13 december 2020 en het jaar 2023 verhoogt de NMBS haar treinaanbod met 4,7%. Er zijn nieuwe IC-verbindingen, meer treinen op de bestaande verbindingen en extra vroege en late treinen rond de steden. Ook het voorstedelijke treinaanbod rond Brussel, Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi wordt verder uitgebreid.

De uitbreiding van het treinaanbod met 4,7% verloopt in verschillende fasen. Dat is nodig om rekening te houden met de beschikbare infrastructuur, het treinmaterieel en het personeel. Tegen 2023 moeten alle uitbreidingen van kracht zijn, wat in vergelijking met het huidige vervoersplan neerkomt op 3,77 miljoen aan bijkomende treinkilometers per jaar.

Wat uw vraag over de eventuele vervanging van de dieseltreinen van de NMBS op lijn 122 betreft, verwijs ik naar het antwoord dat ik in de commissie voor Mobiliteit van 10 november 2020 gaf op mondelinge vraag nr. 5509319C over de verduurzaming van het spoorvervoer. Als ik me niet vergis, was dat een vraag van de heer Roggeman.

08.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, de algemene inleiding was reeds voor uw aantreden gekend. Ik mis als Oost-Vlaming toch wat ambitie om dat voorstedelijke net rond Gent uit te breiden, maar vooral ook om de modernisering inzake elektriciteit of waterstof te versnellen. Ik had uit uw antwoord op de vraag van de heer Roggeman begrepen dat die studie inmiddels al zou zijn afgerond, of althans toch bijna. Wij kijken uit naar die studie om onze werkzaamheden te kunnen voortzetten. Laten we niet vergeten dat Oost-Vlaanderen de pendelregio naar Brussel bij uitstek is. Wij willen overigens graag dat de pendelaars naar Brussel hun auto laten staan. Laat het nu net Oost-Vlaanderen zijn waar nog dieseltreinen rijden. Eigenlijk is dat wat hypocriet.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

09 Samengevoegde vragen van

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een camerasysteem voor de handhaving van het verbod van gsm-gebruik achter het stuur" (55011853C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Vias-proefproject inzake camera's die gsm-gebruik achter het stuur moeten detecteren" (55012139C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Vias-onderzoek m.b.t. het smartphonegebruik achter het stuur" (55012151C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het proefproject van Vias institute met betrekking tot het gsm-gebruik achter het stuur" (55012262C)

09 Questions jointes de

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un système de caméras pour le contrôle du respect de l'interdiction d'utilisation du gsm au volant" (55011853C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote de Vias relatif aux caméras détectant l'utilisation du gsm au volant" (55012139C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'enquête de Vias sur l'utilisation du smartphone au volant" (55012151C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote de l'institut Vias relatif à l'utilisation du GSM au volant" (55012262C)

09.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, een van de belangrijkste oorzaken van zware verkeersongevallen, naast overdreven snelheid en rijden onder invloed, is afleiding. Een heel belangrijke bron van afleiding achter het stuur is natuurlijk de gsm of andere schermen die mensen hanteren terwijl zij aan het rijden zijn. Dat is uitdrukkelijk verboden door de wegcode en zeer terecht, want wie een gsm of een ander scherm hanteert achter het stuur heeft een veel tragere reactietijd, let niet goed op enzovoort. Het is gewoon levensgevaarlijk.

Dat blijkt ook uit onderzoek: men schat in dat ongeveer 10 % – waarschijnlijk een onderschatting – van de jaarlijkse verkeersslachtoffers daaraan te wijten is. In België gaat het dus over 60 doden en 5.000 gewonden per jaar.

Het is dus van zeer groot belang voor de verkeersveiligheid om het verbod op het gebruik van de gsm achter het stuur goed te handhaven. Vandaag gebeurt dat manueel, op heterdaad: de politie moet het letterlijk met eigen ogen vaststellen. Uit een antwoord op een schriftelijke vraag van mij heb ik begrepen dat in de afgelopen 10 jaar zo'n 100.000 boetes per jaar werden uitgeschreven. Dat klinkt als veel, maar is eigenlijk heel weinig: als men rond zich kijkt op de weg, ziet men bijna constant, zeker op de autosnelweg, autobestuurders tokkelen op hun gsm. Die 100.000 boetes is dus zeer weinig. De pakkans is zeer, zeer klein.

Daarom is het Vias bezig aan een proefopstelling van intelligente camera's, die met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid overtredingen kunnen vaststellen. De camera's sturen de beelden door naar een politieagent, die de beelden dan kan valideren. Beelden zonder overtreding worden automatisch gewist en mensen in de auto worden onherkenbaar gemaakt, dus qua privacy lijkt het goed te zijn.

In Nederland is een dergelijk camerasysteem al operationeel sinds november vorig jaar. Het is daar een wettelijk instrument dat het Openbaar Ministerie gebruikt om mensen te beboeten. Het heeft dus een enorm potentieel om de pakkans voor dit gevaarlijke gedrag gevoelig te verhogen.

In uw beleidsnota schreef u trouwens dat u een wetgevend initiatief wilt nemen om te bekijken hoe de technologische vooruitgang gemakkelijker kan worden ingezet door de politie om de wegcode te handhaven.

Vandaar de volgende vragen, mijnheer de minister.

Hebt u een timing voor ogen voor dat wetgevend initiatief? Kunt u iets vertellen over het proefproject van het Vias? Wat is de kostprijs ervan? Waar en hoe lang zal het worden uitgevoerd?

Nadat ik mijn vraag had ingediend, beweerde een academicus dat dit proefproject illegaal zou zijn uitgevoerd. Is er rekening gehouden met de bescherming van de persoonlijke levenssfeer? Hebt u advies gevraagd aan de Gegevensbeschermingsautoriteit?

Wat zijn de ervaringen in Nederland, waar zo'n systeem al in gebruik is genomen?

09.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, wij hebben gehoord dat er een proefproject is. Natuurlijk vinden wij belangrijk dat er veiligheid is, maar wij hebben heel wat vragen over dat proefproject.

Ondertussen zijn daar immers opmerkingen over gemaakt door de Gegevensbeschermingsautoriteit. Wij vragen ons af hoe het komt dat het Vias geen advies gevraagd heeft aan de Gegevensbeschermingsautoriteit. Het Vias zegt dat het enkel de bedoeling had te bekijken of de technologie werkt. Dat had men echter evengoed op een gesloten of een gecontroleerd circuit kunnen doen met bestuurders die hun toestemming hiervoor gaven, in plaats van op de openbare weg. Wij hebben dan ook heel wat vragen over de privacy ter zake.

Ik kom tot mijn concrete vragen.

Wanneer is het proefproject van het Vias gestart waarbij automobilisten worden gefotografeerd of gefilmd? Loopt dit project nog? Hoeveel automobilisten heeft het Vias voor dit proefproject gefilmd of gefotografeerd? Van op welke locaties? Hoeveel automobilisten gaven hiervoor hun toestemming?

Op welke wettelijke basis heeft het Vias dit proefproject gebaseerd? Hoeveel juridische adviseurs stelt het Vias te werk? Zijn die geconsulteerd voor de start van dit proefproject? Gaven zij een intern positief advies?

Zult u de Gegevensbeschermingsautoriteit vragen een onderzoek in te stellen naar dit proefproject bij het Vias?

Voorzitter: Tomas Roggeman.

Président: Tomas Roggeman.

09.03 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, ik heb een lang antwoord, maar dit is dan ook een interessant onderwerp.

Met 56 doden per miljoen inwoners ligt België boven het Europees gemiddelde, dat 51 bedraagt. Het is in reactie op deze alarmerende bevinding dat het regeerakkoord acties wil uitvoeren om de verkeersveiligheid te verhogen, met de ambitie het aantal verkeersdoden tegen 2030 minstens te halveren en tegen 2050 tot nul te komen.

Het regeerakkoord wil de pakkans verhogen. Eén op drie bestuurders wordt jaarlijks gecontroleerd op snelheid, het gebruik van alcohol of drugs, de gordeldracht, of het gebruik van de gsm achter het stuur.

Het is de verantwoordelijkheid van mijn uitstekende collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken. Het proefproject loopt van 9 december 2020 tot 8 februari 2021. De huur van de camera's bedraagt 35.000 euro. De uren van de werknemers van het Vias voor het projectwerk en de data-analyse komen daar nog bovenop. Het proefproject loopt in opdracht van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Het doel van het onderzoek is tweevoudig. Ten eerste wordt nagegaan hoe performant de nieuwe technologie is en ten tweede wordt er onderzoek gevoerd betreffende de gedragingen die automobilisten daadwerkelijk achter het stuur vertonen. Deze overtredingen zijn naargelang het wetenschappelijk onderzoek verantwoordelijk voor 10 % tot 25 % van alle dodelijke ongevallen. Dit onderzoek zal mijn administratie in staat stellen om op basis van empirische gegevens te bekijken of, en zo ja welke, initiatieven met betrekking tot afleiding in het verkeer nodig zijn.

De site waar het proefproject plaatsvindt, is gelegen aan de Oosterweelwerf op de R1. Het is onmogelijk om te zeggen hoeveel bestuurders sinds december werden gefilmd en nog zullen worden gefilmd tot februari 2021, omdat de grote meerderheid van de beelden meteen wordt gewist wanneer door het systeem geen overtreding werd vastgesteld.

Voorzitster: Kim Buyst.

Présidente: Kim Buyst.

Deze beelden werden nooit opgeslagen of door een menselijk oog bekeken. Er werden tot op heden beelden van 20.000 bestuurders door de betrokken Vias-onderzoekers geanonimiseerd opgeslagen omdat er een verdachte gedraging van de bestuurder werd vastgesteld.

De wettelijke grondslag waarop dit onderzoek is gebaseerd, is het gerechtvaardigd maatschappelijk belang van het Vias om als onderzoeksinstituut belangrijk wetenschappelijk onderzoek uit te voeren. In de onderzoeksopdracht die het Vias van de FOD Mobiliteit en Vervoer heeft gekregen, zaten belangrijke afspraken betreffende de privacy van de automobilisten en hun passagiers. Er werd een risico-inschatting en een *data protection impact assessment* uitgevoerd om de bescherming van de betrokkenen te optimaliseren. Het Vias stelde een *data protection officer* aan om voor de Gegevensbeschermingsautoriteit te werken, die een positief advies heeft verleend voor dit onderzoek. Bovendien werd het Vias geadviseerd door een externe privacyexpert.

Het project werd opgebouwd volgens de principes van *privacy by design*. Dit houdt onder andere in dat foto's waar geen overtreding wordt vastgesteld meteen worden gewist, dat het gezicht van passagiers, die wel een gsm mogen gebruiken, automatisch onherkenbaar wordt gemaakt en dat na de bevestiging van gsm-gebruik alle gegevens worden geanonimiseerd. Er is geen link naar andere databases of andere instellingen en de persoonsgegevens worden voor geen andere doeleinden gebruikt.

Omdat de wettelijke grondslag van het onderzoek van het Vias een gerechtvaardigd maatschappelijk onderzoek is, was volgens het Vias de instemming van de individuele bestuurders niet vereist. Om deze redenen was, nog volgens het Vias, geen voorafgaande consultatie van de Gegevensbeschermingsautoriteit noodzakelijk. Dit zal uiteraard veranderen als de politiediensten deze cameratechnologie zullen uitrollen met het oog op het identificeren en straffen van individuele bestuurders.

De Gegevensbeschermingsautoriteit heeft ondertussen informatie over het project opgevraagd aan het Vias. Het is mij niet bekend wanneer de Gegevensbeschermingsautoriteit een uitspraak zal doen, maar ik denk dat het in ieder geval gepast zou zijn om elke vorm van rechtsonzekerheid in dit opzicht duidelijk weg te nemen.

Voor mij zijn controle en bestraffing geen doelen op zich, maar als ik de effecten van het gsm-gebruik achter het stuur op de verkeersveiligheid zie, dan denk ik dat het belangrijk is om een duidelijke boodschap te geven. Gsm'en en rijden gaan niet samen, net zoals alcohol en rijden ook niet samen gaan. Als camera's kunnen helpen om dat fenomeen tegen te gaan, dan moeten ze een deel van de oplossing uitmaken.

Ik ben van plan om het overleg met de partners – politie, Justitie, metrologie en de Gewesten – binnen enkele weken op te starten. Er rijzen verschillende vragen. Doeltreffendheid is een zaak en het is belangrijk om de handhavingscapaciteit te kunnen verhogen om de meest problematische overtredingen te kunnen opsporen, maar privacy is een andere zaak. Het zou ook nuttig zijn om een duidelijke juridische status te

hebben die de politie of andere onderzoeksinstellingen in staat zouden stellen om testen uit te voeren.

Het komt de politie toe om het aantal te gebruiken of te installeren apparaten te bepalen.

Ten slotte, de Nederlandse politie is al in 2018 begonnen met het uitvoeren van testen met een systeem dat ze zelf ontwikkeld hadden. Het Vias is in september 2019, samen met de FOD Mobiliteit en de federale wegpolitie, op werkbezoek geweest in Driebergen om een beter beeld te krijgen van hoe het Nederlands systeem werkt. Vanaf 16 oktober 2020 is het Nederlandse Openbaar Ministerie effectief aan het beboeten, te kort dus voor een echt grondige evaluatie.

09.04 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw uitstekende antwoord.

Het is zeer informatief, maar ik ben ook zeer blij dat u een heldere positie heeft ingenomen. Ik heb u heel duidelijk horen zeggen dat gsm'en achter het stuur en rijden niet samengaan en dat handhaving zeer belangrijk is. Ik heb u letterlijk horen zeggen dat camera's een deel van de oplossing moeten zijn, ten minste als uit het proefproject blijkt dat dit een bijdrage kan leveren. Ik ben er rotsvast van overtuigd dat dit zo zal zijn, daarom heb ik daar ook al een wetsvoorstel voor ingediend.

Wat mij nog meer sterkt in de overtuiging dat wij die camera's nodig hebben, mijnheer de minister, is het verbijsterende cijfer dat u heeft genoemd inzake de vaststellingen op de Antwerpse ring op één maand tijd. Op één maand tijd zijn er 20.000 vaststellingen gedaan op één plaats van het ruime autosnelwegennet in dit land. Als men dit afzet tegen de slechts 100.000 boetes die op dit moment per jaar worden uitgeschreven, dan raakt handhaving vandaag slechts het topje van de ijsberg. De pakkans moet absoluut omhoog. Ik ben echt tevreden dat dit proefproject loopt, dat u bereid bent daar conclusies uit te trekken en dat u ook al vooruit kijkt.

Misschien één puntje van kritiek. Ik denk dat om discussies uit te sluiten, het beter was geweest indien men vooraf aan de Gegevensbeschermingsautoriteit had gevraagd om advies. Daar is wel degelijk een debat over bezig. Nu goed, het proefproject loopt en ik kijk uit naar de resultaten ervan. Als we een wetgevend initiatief nemen, moeten we inderdaad er altijd voor zorgen dat de privacy bewaakt wordt.

09.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, wij hebben ernstige kritiek op de manier waarop een en ander gelopen is. Normaal gesproken moet het Vias eerst aan de Gegevensbeschermingsautoriteit toestemming vragen. Precies het tegenovergestelde is gebeurd, want het Vias heeft gewoon zijn ding gedaan en stelt de vraag daarna pas. Dat is niet oké. Het gaat bovendien om een overheidsinstantie. Talrijke gegevens van mensen, waaronder foto-opnames van hen, worden bewaard zonder instemming van de autoriteiten. Dat kan toch niet? Ik vind althans dat wij met de privacy van de mensen moeten opletten. Daar mogen we niet licht overheen gaan. Daarmee hebben wij dus toch wel problemen.

In dit debat wensen wij overigens dat er ook andere ideeën gezocht worden om te verhinderen dat mensen hun gsm gebruiken achter het stuur. Bij de bespreking van wetsvoorstellen kwam bijvoorbeeld al aan bod dat constructeurs het gsm-gebruik onmogelijk kunnen maken. Er bestaan nog andere mogelijkheden dan de werkwijze die het Vias hanteerde.

Wij vinden het toch wel sterk dat omgekeerd te werk gegaan werd, aangezien de privacyinstanties niet werden betrokken vooraleer met het proefproject te starten. Dat is toch wel problematisch.

09.06 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Vindevoghel, het gaat om een project van het Vias. Ik ben niet het Vias. Ik ben minister van Mobiliteit.

09.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het gaat wel om een overheidsinstantie.

09.08 Minister Georges Gilkinet: Dat is niet het geval, het Vias is geen overheidsinstantie. Overigens werden de beslissingen genomen vooraleer ik mijn huidige mandaat als minister opnam.

Ik heb mijn antwoord in alle voorzichtigheid gegeven. Voor mij staat de bescherming van de mensen centraal. Te veel mensen zijn slachtoffer van verkeersongelukken en dus moeten we handelen. Misschien vindt u dat niet interessant, maar ik wel.

09.09 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik vind niet dat u een tegenstelling mag maken door te veronderstellen dat wij verkeersveiligheid onbelangrijk vinden. Met de privacywetgeving kan echter niet lichtzinnig worden omgesprongen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voorzieningen voor mensen met een beperkte mobiliteit op perrons en in stations en treinen" (55011864C)

10 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les aménagements pour les personnes à mobilité réduite sur les quais et dans les gares et les trains" (55011864C)

10.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, we hebben hier al wel vaker van gedachten gewisseld over de toegang tot het spoor en de stations voor mensen met een beperking. Recent werd in het programma *Factcheckers* op de Vlaamse zender Eén een stand van zaken gegeven van de situatie met simulaties in de stations, op de perrons en in de treinen door mensen met een beperkte mobiliteit zelf. Uit die reportage bleek dat heel wat voorzieningen die voor deze mensen in theorie aanwezig zijn, vaak in de praktijk niet of slechts gedeeltelijk werken, zoals de hulppaal op de perrons die mensen in de mogelijkheid zou moeten stellen om assistentie te vragen. Die gebeurtenissen zijn voor heel wat mensen met beperkte mobiliteit natuurlijk dagelijkse kost.

Mijnheer de minister, hoeveel aanvragen voor hulp aan mensen met een beperkte mobiliteit ontvangt de NMBS op jaarbasis?

Hoeveel klachten ontving de NMBS de afgelopen jaren over de non-conformiteit van hun infrastructuur of rollend materieel aan de noden van mensen met beperkte mobiliteit?

Indien men een aanvraag wenst te doen voor assistentie in een station moet dat drie uur op voorhand gebeuren voor de 41 grootste stations, of voor de overige 132 zelfs 24 uur op voorhand voor een binnenlandse reis. In buurlanden Nederland, Luxemburg maar ook Zwitserland kan dit telkens tot 1 uur voor vertrek. Bij onze noorderburen is dat zelfs van toepassing in niet minder dan 140 stations. Waarom lukt dat bij ons zo moeilijk?

U kondigde tijdens uw beleidsverklaring aan dat u ook de stations van de NMBS toegankelijker wil maken voor mensen met een beperkte mobiliteit. In de praktijk slepen dergelijke renovaties heel lang aan. Voor middelgrote projecten duurt dit vaak al tien jaar of langer, voor enkel de beleidsvoorbereiding en planning, laat staan de uitvoering. Moeten wij op dat gebied niet wat meer ambitie tonen?

10.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Roggeman, ik ga altijd akkoord met een vraag naar meer ambitie.

Zoals aangekondigd tijdens de presentatie van mijn beleidsverklaring, is het verbeteren van de toegankelijkheid voor mij een prioriteit. Treinen in het station moeten voor iedereen volledig toegankelijk zijn, ongeacht zijn of haar gezondheidstoestand of fysieke mogelijkheden. Ik dring er bij de verantwoordelijken van de NMBS op aan om aan dat aspect voldoende aandacht te besteden.

De reportage waarnaar u verwijst, toont aan dat er marge voor verbetering is. Het gaat om de situatie die ik heb gekregen, nu ik iets meer dan honderd dagen minister ben.

De NMBS krijgt jaarlijks bijna 60.000 aanvragen van reizigers die hulp vragen om met de trein te reizen. Het kan gaan om een klant die zich verplaatst met een rolstoel, maar het kan net zo goed gaan om een klant met een verstuurde of gebroken enkel, maar ook om een mama met een baby.

Op dit ogenblik kunnen reizigers in 132 stations zeven dagen op zeven assistentie aanvragen. Voor de 41 grootste stations kan dat tot drie uur voor het vertrek van de trein. Via die 41 stations kan de NMBS twee derde van de reizigers bedienen.

De NMBS stelt dat zij erin slaagt de aanvragen met succes af te handelen, waardoor de klant met beperkte mobiliteit bijna altijd zal kunnen reizen met de trein. De NMBS stelt dat het aantal negatieve reacties van haar klanten dan ook erg beperkt is.

Het is wel correct dat niet alle eerste keuzes voor treinverbindingen kunnen worden ingewilligd. In die gevallen wordt een compromis gevonden tussen de NMBS en de reiziger.

Mijnheer Roggeman, de NMBS beschikt niet over een opsplitsing van de vragen tot assistentie per provincie. De lijsten van de stations met PBM-assistentieverklaring worden opgesteld op basis van de nabijheid van voorzieningen voor PBM maar ook op basis van criteria zoals geografische spreiding, de grootte van het station, de aanwezigheid van personeel en van reeds beschikbare infrastructuur, de toegankelijkheid van de perrons en de aanwezigheid van laadhellingen. Bovendien is de lijst opgesteld volgens het principe dat er binnen een straal van tien kilometer een station moet zijn waar begeleiding mogelijk is.

De voorwaarde om drie uur voor het vertrek te reserveren, heeft alles te maken met het feit dat binnen die tijdspanne een aantal handelingen en controles dienen te worden uitgevoerd. Het contactcenter moet de reservatie doorsturen naar het betrokken station. Het station moet de mogelijkheid controleren of de assistentie kan worden uitgevoerd, zowel in het vertrek- als in het aankomststation, alsook in een eventueel overstapstation. Vervolgens moet men de assistentie bevestigen, afwijzen of eventueel een alternatief voorstellen en de assistentie organiseren.

Ter vergelijking, in onze buurlanden is de beschikbare perroninfrastructuur meer gestandaardiseerd en de compatibiliteit van het rollend materiaal en het perron is beter, maar we werken daaraan, zoals u weet.

De NMBS laat ook nog weten dat bij elke stationsvernieuwing aandacht gaat naar de toegankelijkheid van reizigers met een beperkte mobiliteit: perrons op 76 cm, een lift of helling naar elk perron, blindengeleidelijnen en eenvoudige bereikbare ticketautomaten.

Het is de ambitie van de NMBS om tegen 2025 het aantal integraal toegankelijke stations te verdubbelen van 78 naar 150. Daarmee bereikt men 90 % van de reizigers.

Bovendien moet de NMBS ook bekijken hoe ze in het extra aanbod van treinen zal voorzien, dat in mijn beleidverklaring is aangekondigd. Mijn kabinet zal in dat kader continu met de NMBS overleggen.

10.03 **Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, ik dank u voor de toelichting.

Ik ben het met u eens dat de toegankelijkheid van onze treinen en stations een blijvend aandachtspunt moet zijn. Wat ik uit die presentatie wel geleerd heb, is dat we ook kritisch moeten zijn voor de cijfers en de theorie. Ik twijfel niet aan de intenties van de NMBS noch aan uw intenties want ik ben ervan overtuigd dat we allemaal streven naar een verbetering van de toegankelijkheid, laat dat duidelijk zijn.

Hulp op papier is echter niet hetzelfde als hulp in de praktijk. Als in de praktijk blijkt dat bijvoorbeeld hulppalen, instrumenten voor het aanvragen van assistentie, niet werken, dan ben ik nogal sceptisch als de NMBS beweert zo goed als alle hulpaanvragen met succes te kunnen beantwoorden. Als sommige reizigers zelfs in de onmogelijkheid verkeren om hulp te vragen in het station, dan spreekt het voor zich dat de schijn kan bedriegen.

We moeten dus wat kritisch ingesteld zijn wat het onderscheid tussen theorie en praktijk betreft, zeker als dat van toepassing is op infrastructuurprojecten. Die nemen immers zeer veel tijd in beslag want de periode tussen planning en oplevering is zelden korter dan tien jaar. Het lijkt mij dan ook geen overbodige luxe om ook op dat vlak een tandje bij te steken.

De **voorzitter**: We zullen het daar zeker nog over hebben tijdens de hoorzittingen op 2 februari.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

11 **Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschaffen van de overweg tussen de Terjodenstraat en de IJzerenwegstraat" (55011919C)**

11 **Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression du passage à niveau entre la Terjodenstraat et l'IJzerenwegstraat" (55011919C)**

11.01 **Pieter De Spiegeleer (VB):** Mijnheer de minister, het is misschien toevallig dat deze vraag nu aan

bod komt na het interessante debat van gisteren. Ik hoef ze dus helemaal niet in te leiden, denk ik.

Ik verwacht van u natuurlijk antwoorden op dit concrete voorbeeld, na de discussie die we gisteren hadden en die nog een vervolg zal krijgen in een hoorzitting. Laat ons tot een soort best practices komen in de discussies over het al dan niet sluiten van overwegen en over wie daar al dan niet bij betrokken wordt. Ik wacht op uw antwoord.

11.02 Minister **Georges Gilkinet**: Het is inderdaad van een tragische actualiteit. Overwegen vormen zwarte punten op het spoorwegnet omdat ze een impact hebben op de veiligheid, de stiptheid, de onderhoudslast en de capaciteit. Daarom wil Infrabel, waar mogelijk, overwegen sluiten en/of vervangen door een brug, een tunnel, een parallelweg of een fietspad. Dit gebeurt steeds in samenspraak met de lokale overheden.

Voor de overweg aan de Terjodenstraat kan er een volwaardig ontsluitingsalternatief geboden worden door de aanleg van een langsweg. Wat de gedeeltelijke afschaffing van de Buurtweg 11 betreft, dit gebeurt in het kader van de buurtwegenprocedure op vraag van de provincie. De gedeeltelijke afschaffing voetweg 31 gebeurt in het kader van de buurtwegenprocedure. Deze voetweg bestaat niet meer, maar wordt geregulariseerd.

De nieuwe weg tussen de Ijzerenwegstraat-Groeneweg is nodig als ontsluiting voor de woningen in de Ijzerenwegstraat richting Denderleeuw, om precies te zijn.

Wat uw tweede vraag betreft over de afschaffing van de overweg Terjodenstraat-Ijzerenwegstraat, daarvoor is geen procedure meer nodig. Mag ik u het schriftelijke antwoord bezorgen? Dat zal gemakkelijker zijn voor iedereen. Ik heb hier een lijst van straten in Denderleeuw en andere plaatsen. Het heeft geen meerwaarde om die hier voor te lezen.

11.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Dat begrijp ik en ik ga daarmee akkoord. Ik hoop het antwoord dan wel vrij snel te ontvangen.

Toch wil ik nog een korte repliek geven. De inleiding van het antwoord staat immers al een beetje haaks op wat er leeft bij buurtbewoners en lokale overheden. Ik val in herhaling, maar dit sluit toch wel aan bij de discussie die we gisteren hebben gehad.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 **Samengevoegde vragen van**

- **Frank Troosters** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De COVID-19-testcentra" (55011970C)

- **Maria Vindevoghel** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De testcentra in de NMBS-stations" (55012199C)

12 **Questions jointes de**

- **Frank Troosters** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les centres de test covid-19" (55011970C)

- **Maria Vindevoghel** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les centres de dépistage dans les gares de la SNCB" (55012199C)

12.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, er worden niet alleen coronatesten uitgevoerd in de luchthavens, maar ook in stations als Brussel-Zuid, Antwerpen-Centraal en Luik zijn coronatestcentra opgezet door het Rode Kruis voor reizigers die arriveren uit het buitenland. Niet-residenten die uit het buitenland aankomen, moeten in zo'n testcentrum de verplichte test ondergaan als zij nog geen negatief testresultaat kunnen overleggen. Residenten wordt sterk aangeraden zich ter plaatse te laten testen.

Ik kom tot mijn vragen ter zake.

Hoeveel testen worden er op dit moment afgenomen in de testcentra van de NMBS? Heeft de NMBS de mogelijkheid nog meer testcentra in de stations op te zetten? Natuurlijk in samenwerking met het Rode Kruis. Zo ja, hebt u voorstellen daarvoor?

Kunnen de buurtbewoners zich ook laten testen in die centra? Is die mogelijkheid er ook voor het NMBS-personeel?

Ik heb al eerder een vraag gesteld over de vaccinatie. Die komt nu dichterbij voor de essentiële beroepen, en daar zullen de werknemers van de NMBS toch onder vallen? Ik hoor van het personeel heel wat vragen over hoe de vaccinatie zal verlopen bij de NMBS.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée.

Président: Jean-Marc Delizée.

12.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Vindevoghel, uw laatste vraag hebt u niet schriftelijk gesteld. Het antwoord is: zo vlug mogelijk, zoals voor alle leden van onze samenleving en alle mensen in België.

De NMBS heeft meerdere maatregelen genomen.

Ten eerste, er waren audio-aankondigingen en aankondigingen via de schermen inzake de verplichting zich bij terugkeer uit een rode zone te laten testen, zowel in de stations van Brussel en Luik als die van Antwerpen, Charleroi, en de grensstations, en aan boord van de treinen.

Ten tweede, op verzoek van het Rode Kruis heeft de NMBS twee lokalen gehuurd voor de inrichting van testcentra, die door middel van affiches en bewegwijzering aan de reizigers worden aangekondigd. Het eerste testcentrum, dat van Brussel-Zuid, is operationeel sinds 2 januari 2021 en is toegankelijk van 09.00 uur tot 23.00 uur. Het tweede, dat van Antwerpen-Centraal, is open sinds 3 januari 2021 en is toegankelijk van 09.00 uur tot 20.00 uur.

Daar de NMBS deze lokalen niet beheert, beschikt zij niet over informatie over de tests die in deze lokalen worden uitgevoerd. Dat is niet haar taak. Al deze vragen vallen onder de verantwoordelijkheid van het Rode Kruis. Ik wijs u daarvoor dan ook door naar de minister van Volksgezondheid, de heer Vandenbroucke.

In de stations en de treinen van en naar Brussel-Zuid en Antwerpen-Centraal wordt aangekondigd dat er een testcentrum is in beide stations. De tot 15 januari 2021 aanwezige stewards in Brussel-Zuid en Antwerpen-Centraal kondigen aan dat er zich een testcentrum in het station bevindt, wijzen reizigers waar dat testcentrum precies zit en delen flyers met overheidsinformatie uit.

De NMBS wil optimaal informeren via de verschillende kanalen waarover ze beschikt om de aanwezigheid van stewards en de verspreiding van flyers op termijn overbodig te maken.

12.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Wat mij nog niet duidelijk is, is of ook het personeel er terecht kan.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 **Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van lijn 82 Aalst-Burst en de wijziging van de dienstregeling" (55012024C)**

13 **Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de la ligne 82 Alost-Burst et la modification des horaires" (55012024C)**

13.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, in 2019 stelde ik aan uw voorganger, de heer Bellot, de vraag welke toekomst was weggelegd voor de spoorlijn Aalst-Burst, ook wel het scholierenlijntje genoemd. Er werd mij toen beloofd dat die minstens tot 2031 behouden zou worden. In het verleden waren de plannen daarvoor wel vaker onzeker om evidente en inderdaad begrijpelijke redenen.

Ik wil in eerste instantie de vraag herhalen die ik in 2019 aan de heer Bellot stelde. Welke toekomst ziet u voor de lijn 82, niet alleen wat de tijd betreft, maar ook wat de doelgroepen betreft?

Dat brengt mij naadloos bij de discussie die sinds de invoering van de nieuwe dienstregeling opflakkerde. De scholieren werden grotendeels genegeerd of vergeten, wel of niet bewust, in de nieuwe dienstregeling die op 13 december van kracht werd. Om welke redenen werd het vertrek na de middag, dat reeds decennialang toegespijst was op scholieren, vervroegd? Werd daar overleg over gepleegd met de vervoersregio Aalst? Zo ja, wat was het resultaat van dit overleg? Zo niet, waarom heeft men dat niet gedaan?

Werden de gemeentebesturen en stadsbesturen, vooral van Aalst en Erpe-Mere en in mindere mate Lede en Haaltert, hierbij betrokken? Ook, en vooral, werden er ook scholen en scholengroepen bij het eventuele overleg betrokken? Zo ja, wat was het resultaat daarvan? Indien neen, waarom werden die niet betrokken bij dat eventuele overleg?

13.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer De Spiegeleer, ik kan u geruststellen. De toekomst van lijn 82 is niet in gevaar.

De NMBS heeft haar aanbod tussen Kortrijk en Brussel sinds 12 december 2020 uitgebreid met een bijkomende IC-trein. Om de puzzel goed te doen passen, moest de dienstverlening van een paar andere treinen licht aangepast worden. In die zin moest ook de dienstregeling van de P-trein tussen Aalst en Burst aangepast worden om kruisingen met treinen tussen Zottegem en Denderleeuw in Burst te vermijden. De NMBS is op het moment aan het onderzoeken wat de eventuele mogelijkheden zijn om een en ander verder te optimaliseren.

De NMBS heeft sinds een paar jaar de goede gewoonte om in de aanloop naar haar nieuwe vervoersplan uitgebreid overleg te plegen met alle stakeholders. Zo houdt zij per provincie een overleg met de stakeholders en probeert ze aan vragen van de diverse belanghebbenden, bijvoorbeeld die over de lijn 82, te voldoen.

13.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het duidelijke antwoord, dat mij intussen al via andere kanalen had bereikt.

Ik trek hieruit de conclusie dat de dienstverlening tussen Kortrijk, Oudenaarde, Zottegem en Brussel verbeterd werd en dat de dienstverlening en de uurregeling voor de regionale lijnen daarbij minder prioritair waren. Dat heeft dan uiteraard dergelijke discussies en ontgoocheling tot gevolg.

U wees er ook op dat vervoersplannen voorgelegd worden en ik zal daarover terugkoppelen naar de lokale besturen. Als gemeenteraadslid in de oppositie voor Vlaams Belang zal ik dat met veel plezier doen, want er is mij gezegd dat zij hier niets van afwisten. Mijnheer de minister, ik hoop eigenlijk dat u gelijk hebt en dat ze voor 100 % op de hoogte waren van de wijziging van de dienstregeling en de reden daarvoor.

U stelde mij tevens gerust dat de toekomst van de lijn niet in gevaar is, zonder echter een concreet jaartal te noemen. De kwestie zal hier ongetwijfeld in de komende jaren nog aan bod komen.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

14 **Question de Simon Moutquin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare d'Ottignies" (55012095C)**

14 **Vraag van Simon Moutquin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Ottignies" (55012095C)**

14.01 **Simon Moutquin** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, récemment, un reportage a mis en lumière les critiques concernant les mégagares, les gares "œuvres d'art" en Belgique et leur coût exorbitant. Ces gares ont occasionné des dépenses importantes et l'inconfort des voyageurs qui attendent la fin des travaux. Vous avez annoncé la fin de ces mégaprojets. Je vous en remercie et je vous en félicite.

Cependant, beaucoup de reportages et de nombreuses critiques oublient de mentionner une gare belge qui est aussi une oeuvre d'art se situant entre un monument Gaudi et une peinture de Kandinsky. C'est la gare d'Ottignies, non pas en raison de son coût exorbitant mais pour ses échafaudages permanents, ses rafistolages des quais, des quais défoncés, un passage à niveau dangereux et d'autres choses qui montrent que cette première gare de Wallonie en termes de passagers est obsolète. Vous êtes namurois. Vous allez me rétorquer que Namur est la première gare en termes de passagers mais en fait, cela dépend d'une année à l'autre. Avec 21 000 passagers, Ottignies est une gare très importante en Wallonie. Construite en 1994, elle était déjà jugée obsolète en 2004 alors qu'il s'agit d'un nœud intermodal très important pour la province du Brabant wallon et son développement rapide ces dernières années.

Aujourd'hui, la gare est complètement encombrée, les quais sont obsolètes, les parkings pour les vélos et

pour les voitures manquent. La passerelle qui a été construite en urgence ne permet pas aux cyclistes de monter leurs vélos dans les ascenseurs. Il y a donc vraiment un souci en termes de cohérence vu les enjeux de mobilité actuels. Le calendrier des travaux présenté en 2018 prévoit une nouvelle gare pour 2023 et le recouvrement des quais en 2024.

Monsieur le ministre, quel est l'agenda actualisé de la construction de la nouvelle gare d'Ottignies? Les recouvrements des quais sont-ils envisagés? Quel budget sera-t-il dégagé? Le *masterplan* initial prévoyait le montant de 150 millions d'euros avant que le gouvernement précédent ne le rabote de 50 %. Des contacts ont-ils été pris avec la Région wallonne pour harmoniser les projets de mobilité?

14.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, monsieur Moutquin, je vous rejoins totalement sur le fait que l'environnement et l'équipement actuel de la gare d'Ottignies ne sont pas à la hauteur de son importance dans notre réseau ferroviaire et du nombre de voyageuses et de voyageurs qui la fréquentent quotidiennement. Je voudrais vous rassurer quant au fait que ce projet est prioritaire.

Le projet de rénovation et même de reconstruction de la gare d'Ottignies et de ses quais, qui sont tout à fait inadaptés à l'accessibilité dont on parle souvent dans cette commission, est réalisé sur la base du *masterplan* élaboré en concertation avec les autorités locales et régionales. C'est un projet ambitieux, ayant pour but de rénover l'ensemble du site, y compris les parkings, les parkings pour vélos, le passage à niveau tout proche et la gare des bus.

La demande de permis du pôle multimodal que deviendra encore plus demain la gare d'Ottignies, un plan intégrant le bâtiment de la gare, la passerelle de desserte des quais, leur couverture, ainsi que le parvis dédié en grande partie à la gare des bus, sera déposée dans le courant de l'année 2021 pour un achèvement théorique des travaux fin 2025 – il faut être prudent, mais je ferai tout pour que cela avance le plus rapidement possible.

J'ai rencontré ce lundi l'équipe de la SNCB en charge des gares, pour faire le point sur sa stratégie de façon générale. Il m'a bien été confirmé que la rénovation de la gare d'Ottignies était une priorité en lien également avec la finalisation des travaux du RER, et que les budgets nécessaires étaient bien réservés pour réaliser ces travaux.

Une rencontre est programmée très prochainement entre la SNCB et la bourgmestre d'Ottignies, Mme Julie Chantry, que je salue. Il importe en effet que les intentions et objectifs soient partagés entre l'opérateur ferroviaire, Infrabel, et les autorités locales et régionales.

La rénovation de la gare d'Ottignies doit permettre un meilleur accueil et un meilleur confort des voyageurs, une meilleure accessibilité, à la fois pour les modes de déplacement actif (comme le vélo), mais également pour les personnes à mobilité limitée. Les quais sont dans un état qui ne permettent pas cette accessibilité aujourd'hui.

Les plans qui m'ont été présentés par la SNCB vont dans cette direction, tout en visant l'efficacité et le meilleur rapport qualité/prix, ce qui est ma demande en tant que ministre de la Mobilité – vous l'avez rappelé dans l'introduction de votre question.

Si je puis me permettre une métaphore ferroviaire, le dossier de la gare d'Ottignies est sur les bons rails. J'espère que ce train arrivera à l'heure. Cela demandera encore du temps et des efforts, mais une nouvelle gare à la hauteur de l'importance de ce nœud de communication qu'est Ottignies est à l'horizon.

En ce qui concerne sa voisine néolouvainiste, dans la même commune, quatre trains S par heure relient Ottignies, à savoir deux en direct, avec un temps de parcours un peu plus long, et deux en correspondance, avec un temps de parcours légèrement plus court.

Au terme des travaux de mise à quatre voies de la ligne 161 Ottignies-Bruxelles dans le cadre du RER, quatre trains S seront prévus au départ de Louvain-la-Neuve vers Ottignies, mais tous continueront – à tout le moins en heure de pointe – vers Bruxelles (deux vers la jonction Nord-Midi et deux vers le nord-est de la capitale). Nous nous attelons à finaliser ces ambitions dans les plus brefs délais.

14.03 Simon Moutquin (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je suis très heureux que vous ayez rappelé l'importance de la gare d'Ottignies, non pas par régionalisme mais parce que les chiffres évoqués hier sont

inquiétants. En Belgique, une proportion trop élevée des émissions de CO₂ sont toujours dues à la voiture, de sorte que le développement d'une gare aussi importante a tout son intérêt. Je vous remercie dès lors pour votre ambition.

Vous avez fait s'aligner les astres pour ce qui concerne le RER, et je vous souhaite de le faire également pour la gare d'Ottignies et pour les Brabançons.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 5512096C de M. Josy Arens est transformée en question écrite.

15 **Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Gendergerelateerd geweld en seksuele intimidatie op de werkvloer bij de spoorwegen" (55012174C)**

15 **Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La violence liée au genre et l'intimidation sexuelle sur le lieu de travail aux chemins de fer" (55012174C)**

15.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik heb over dit probleem dezelfde vraag gesteld aan uw collega, Staatssecretaris Schlitz. Er heeft een enquête plaatsgevonden van het ACV in het Brusselse rond het geweld op vrouwen bij de NMBS. De cijfers die daaruit naar voren gekomen zijn, waren toch wel opmerkelijk en verontrustend. Daarom wil ik ook voor u deze problematiek ter sprake brengen.

In de jaarrapporten van de interne dienst voor preventie en bescherming op het werk is hierover niets terug te vinden. Dat is op zich al een probleem.

Ik licht de resultaten even kort toe. 67,8 % van de respondenten werden zelf het slachtoffer van verbaal of fysiek gendergerelateerd geweld of ongepast seksueel gedrag op de werkvloer. Voor de meerderheid daarvan was het probleem niet recurrent, maar het heeft wel enorme gevolgen voor het welzijn van de werknemers. Daarnaast was 41,78 % van de respondenten reeds getuige van gendergerelateerd geweld of ongepast seksueel gedrag tegenover een vrouwelijke collega op de werkvloer. Het is opvallend dat vrouwen dergelijke feiten meer signaleren wanneer ze getuige zijn, dan wanneer ze zelf slachtoffer zijn.

Daarover heb ik een aantal vragen voor u.

Welke acties zult u ondernemen naar aanleiding van deze cijfers over gendergerelateerd geweld en seksuele intimidatie bij de spoorwegen? Welke preventie- en beschermingsmaatregelen zult u nemen voor de slachtoffers? Zult u de toegang om melding te maken van dergelijke feiten vereenvoudigen voor slachtoffers en getuigen? Zult u zorgen voor een preventiecampagne rond seksistische gedragingen op de werkvloer die kunnen resulteren in geweld? Hoe denkt u dit aan te pakken?

Zult u meewerken aan de uitwerking van deze thematiek in de plannen voor welzijn op het werk bij de spoorwegen?

15.02 **Minister Georges Gilkinet**: De problematiek die u aanhaalt, ligt me na aan het hart. Daaraan mag u niet twijfelen. Het is voor mij belangrijk dat onze overheidsbedrijven een voorbeeldfunctie hebben en een afspiegeling qua tewerkstelling zijn van de maatschappij. Dan is het natuurlijk belangrijk dat elke werknemer met zijn eigen kenmerken zich veilig voelt binnen zijn werkomgeving. Ik heb dan ook inlichtingen hierover ingewonnen bij de bedrijven.

Wat dit onderwerp betreft, heeft elk van de drie bedrijven, NMBS, Infrabel en HR Rail, zijn eigen verantwoordelijkheid en moet het zijn eigen politieke maatregelen opzetten. De drie bedrijven geven mij echter aan dat ze de problematiek die u aanhaalt, zeer ernstig nemen en dat dit een continu aandachtspunt vormt binnen het welzijn- en diversiteitsbeleid van de drie maatschappijen.

De drie bedrijven hebben bovendien dezelfde externe preventiedienst, zijnde IDEWE, zodat de aanpak op dat vlak niet verschilt tussen de bedrijven. Zorg dragen voor de medewerkers is bij Infrabel, NMBS en HR Rail een topprioriteit, net als het garanderen van het psychosociale welzijn van iedereen. Elke mogelijke vorm van ongewenst gedrag op het werk wordt dan ook veroordeeld.

De bedrijven bevragen regelmatig hun personeel op het vlak van psychosociaal welzijn, zoals voorzien in de

wetgeving houdende welzijn op het werk. De bevragingen zijn gebaseerd op risicoanalyses in dat verband. Uit vorige bevragingen bleken geen specifieke problemen op het vlak van ongewenst seksueel gedrag op het werk.

Conform de welzijnswetgeving beschikken Infrabel, NMBS en HR Rail over de verschillende interne en externe procedures om melding te maken van ongewenste gedragingen op het werk, bijvoorbeeld informeel en formeel verzoek tot psychosociale interventie. Indien er toch problemen zijn, beschikken Infrabel en HR Rail over een uitgebreid intern en extern netwerk aan contactpersonen voor hun medewerkers: de leidinggevendenden, de hr-businesspartners, de cel Interpersonal Relation Management, de bemiddelaars, de lokale preventieadviseurs, de interne preventiediensten en uiteraard de vertrouwenspersonen.

Elke melding, via gelijk welk kanaal, wordt met de nodige ernst onderzocht. In elk mogelijk dossier wordt gekeken naar wat nodig is om het desbetreffende slachtoffer te beschermen. Dit kan samen met een interne bemiddelaar, de interne en externe preventiedienst of andere noodzakelijke partijen.

Nieuwe medewerkers bij Infrabel, NMBS en HR Rail worden tijdens een onthaalsessie over welzijn op het werk geïnformeerd over de mogelijkheden die er zijn om melding te doen van ongewenste gedragingen, wanneer men hiermee geconfronteerd zou worden. Door middel van verschillende campagnes worden de medewerkers van de bedrijven erop attent gemaakt dat diversiteit en inclusie troeven zijn en discriminatie niet getolereerd wordt. Bij de NMBS zijn er bijvoorbeeld de campagnes *Respect@Work* en *All Diverences are Pro's* geweest.

15.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik twijfel er niet aan dat deze problematiek u na aan het hart ligt, maar wij stellen wel vast dat het probleem in de werkomgeving wordt onderschat.

In Vlaanderen was er de zaak-De Pauw. Er was ook een enquête bij mensen die in dienstencheques-bedrijven werken. Daaruit bleken ook hallucinante cijfers van seksuele misdragingen.

Het feit dat zo weinig zaken aan de preventiedienst van de NMBS worden doorgegeven, is een signaal dat het nog niet zo toegankelijk is. Ik had gehoopt dat u een voorstel zou doen om ervoor te zorgen dat vrouwen en ook mannen gemakkelijk een klacht konden indienen.

Een suggestie is om op de website van de drie verschillende bedrijven een toegankelijk document beschikbaar te maken, waar personeelsleden een klacht kunnen indienen.

Ik ben bezorgd, enerzijds over de cijfers die aangegeven worden, anderzijds over het feit dat de interne dienst nauwelijks klachten ontvangt. Dat toont aan dat mensen de weg nog niet vinden om dat te doen.

Ik hoop dat het overheidsbedrijf hierin een grote rol kan spelen zodat elk personeelslid op een veilige manier kan werken, zonder bang te zijn voor seksuele misdragingen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

16 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken met betrekking tot spoorlijn 57" (55012224C)

16 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état des lieux concernant la ligne ferroviaire 57" (55012224C)

16.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, exact een jaar geleden stelde ik aan uw voorganger, voormalig minister Bellot een vraag over de stand van zaken van het project rond de herwaardering van de voormalige spoorlijn 57, gelegen tussen Aalst en Dendermonde, dat door Infrabel en het Vlaams Gewest wordt voorbereid, en door het Vlaams Gewest ook als prioriteit wordt beschouwd. Toen luidde het antwoord dat Infrabel nog studies plande voor een gunningsopdracht, die op korte termijn zou worden uitgeschreven. Intussen zijn we een jaar verder.

Ik had graag een stand van zaken gekregen van dat project.

16.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Roggeman, als antwoord op uw vraag meldt Infrabel mij het volgende.

Op dit ogenblik loopt de aanbestedingsprocedure om een extern studiebureau aan te duiden dat de opdracht zal krijgen om de voorziene haalbaarheidsstudie uit te voeren. De aanbesteding zit in de BAFO-fase, *best and final offer*. De studies van de lijnen 52 en 57 werden in een bestek opgenomen. Een stuurgroep met betrekking tot de haalbaarheidsstudies, met daarin de verschillende betrokken stakeholders is opgericht.

Eind deze maand verwachten we de trafiekprognoses van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) Vlaanderen. Deze zullen als input worden meegegeven aan het externe bureau. De vergunningsaanvragen zullen uiteraard pas kunnen worden opgestart in functie van het resultaat van de haalbaarheidsstudies en van een positieve beslissing om het project voort te zetten. Mogelijke vernieuwingen van de perrons en het openen van nieuwe haltes zullen deel uitmaken van de haalbaarheidsstudie. De topografische opmetingen zijn gebeurd en de dronefoto werd genomen. Bij deze de stand van zaken in dit dossier.

16.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Ik ben blij te horen dat er toch al iets gebeurd is. Het is al enkele jaren geleden, sinds 2016 door het Vlaams Gewest aangeduid als een van de Vlaamse spoorwegprioriteiten. In de projectfiche die samen met Infrabel opgesteld is, werd de studie al voorzien voor 2019, inmiddels twee jaar geleden. Het is een beetje vreemd dat een project dat gemerkt wordt als prioriteit al vóór aanvang twee jaar vertraging oploopt. Volgens u zijn er toch al eerste stappen gezet. Het bestek is uitgeschreven is en de aanbestedingen worden ontvangen. We kijken uit naar de voortgang van het project.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Je reviens aux questions de M. Ben Achour.

17 **Question de Malik Ben Achour à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les véhicules hybrides rechargeables" (55011561C)**

17 **Vraag van Malik Ben Achour aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Plug-inhybriden" (55011561C)**

17.01 **Malik Ben Achour** (PS): Monsieur le président, je vous remercie de me permettre de revenir sur cette question que je n'ai pas pu poser car, manifestement, fin 2020, j'ai perdu mon don d'ubiquité et je n'ai pas su me dédoubler pour venir vous poser la question à temps. Je vous remercie donc d'accepter son report dans l'ordre du jour.

Monsieur le ministre, une récente étude de l'ONG Transport & Environment indique que les plus récents modèles de véhicules hybrides rechargeables polluent en réalité bien plus que ne l'affirment les constructeurs automobiles. On parle de 28 % d'émissions de CO₂ de plus que ce qui était promis initialement.

Même sur des petites distances, le moteur thermique prend le pas sur le moteur électrique, par exemple au démarrage de la voiture ou lors d'accélération. Et, lors de distances plus longues, le véhicule passe en thermique après seulement 11 ou 18 km, selon le modèle, alors qu'il affiche une autonomie bien plus grande. Pire encore, les tests réalisés avec uniquement le moteur thermique et la batterie électrique à plat présentent un dépassement de CO₂ de l'ordre de huit fois plus important pour certains modèles par rapport à ce qui était affiché par le constructeur.

L'ONG conclut que les moteurs électriques des plus récents modèles de voitures hybrides rechargeables sont mal conçus et pas assez puissants.

De son côté, le rédacteur en chef du *Moniteur automobile* dénonce plutôt l'utilisation que l'on fait de ces véhicules. Selon lui, ceux-ci sont achetés par des entreprises parce qu'il y a un incitant fiscal mais les bénéficiaires de ces véhicules ne les rechargeraient jamais puisqu'ils ont souvent également une carte essence payée par l'employeur et n'ont donc pas d'intérêt financier à charger leur voiture de société. Or, forcément, un hybride rechargeable permet d'émettre moins de CO₂ à condition seulement qu'il soit rechargé le plus souvent possible.

Monsieur le ministre, quelle analyse faites-vous de cette étude de l'ONG Transport & Environment? Le gouvernement entend-t-il prendre des mesures pour répondre à cette incohérence des hybrides rechargeables qui pollueraient bien plus que la prétendue réalité affichée et vantée par les constructeurs et qui entachent finalement les avantages accordés à la motorisation électrique? Le cas échéant, que ressort-il de vos échanges à ce propos avec vos collègues en charge des Finances et de l'Énergie mais aussi, éventuellement, avec vos collègues des Régions?

17.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, monsieur Ben Achour, votre question est très intéressante. Je partage votre étonnement sur le sujet qui est bien connu et qui mérite une approche pleine de nuances.

Les résultats de l'étude de l'ONG Transport & Environment concernant les véhicules hybrides sont en effet interpellants et posent question. Comme le montre l'étude, ces véhicules hybrides sont en mesure de contribuer à une réduction des émissions de CO₂, mais seulement sous certaines conditions. Et quand ils sont mal utilisés, c'est le contraire qui se produit.

Voici quelques éléments de précision et de contextualisation qui permettent de remettre l'étude en perspective. Les essais réalisés dans le cadre de cette étude sont différents des essais réalisés pour l'homologation des véhicules et la détermination des valeurs d'émission de CO₂ officielles. Il n'est donc pas surprenant – on l'a déjà observé dans d'autres cas – que les valeurs d'émission de CO₂ mesurées soient différentes des valeurs d'émission officielles. Ce n'est pas pour autant acceptable, mais c'est un phénomène connu. Les essais réalisés dans le cadre de l'étude sollicitent ainsi davantage les performances des véhicules et de leur moteur entraînant, sans surprise, des valeurs d'émission plus élevées.

Le choix des véhicules testés pour le compte de l'étude n'est pas non plus anodin. Il s'agit en l'occurrence de trois modèles SUV dont la taille et la masse sont plus élevées que la moyenne. On peut, dès lors, s'interroger sur leur représentativité par rapport à l'offre actuelle des modèles hybrides rechargeables sur le marché.

Enfin, il est utile de préciser que le niveau de pollution des polluants atmosphériques rejetés par les véhicules hybrides rechargeables n'est pas remis en cause dans le cadre de l'étude, mais bien leur niveau d'émission de gaz à effet de serre, en l'occurrence de CO₂.

Compte tenu des réserves qui viennent d'être évoquées, cette étude met toutefois en lumière, comme d'autres avant elle, l'extrême variabilité du niveau d'émission de CO₂ des véhicules hybrides rechargeables en fonction du mode et des conditions de conduite. C'est ici autant l'usage que la technologie qui influencent le niveau d'émission.

Comme le montre l'étude, ces véhicules sont en mesure de contribuer à une réduction des émissions de CO₂, mais seulement sous certaines conditions. Du côté technologique, il est souhaitable que l'autonomie en mode électrique soit la plus grande possible et que les performances du moteur électrique soient maximisées par rapport à celles du moteur thermique.

Pour ce qui est de l'usage, il est essentiel de recharger la batterie du véhicule aussi souvent que possible. Le moteur électrique devrait ainsi être utilisé systématiquement en milieu urbain et pour le maximum en phase d'accélération comme, par exemple, pour atteindre la vitesse souhaitée sur l'autoroute.

Il serait donc utile de vérifier si le cadre fiscal actuel permet bien de ne favoriser que les technologies, les usages les plus vertueux afin d'éviter le retour à une niche fiscale, comme on l'a connu avec les fausses hybrides avant l'adoption de mesures correctrices. Il s'agit bien ici de s'interroger sur le régime des voitures de société.

En ce qui concerne votre question relative aux mesures que le gouvernement entend prendre comme le prévoit notamment la contribution fédérale au Plan national Énergie-Climat adopté l'an dernier, le renforcement des mesures fiscales encadrant les véhicules hybrides rechargeables est une des mesures qui sera examinée pour verdir le parc des voitures de société. Je l'ai également rappelé dans mon exposé d'orientation politique, afin que l'on s'assure que les émissions de ces véhicules ne soient pas sous-estimées et que leur impact environnemental réel soit pris en compte. J'entends y travailler avec mon excellent collègue le ministre des Finances dans les mois à venir.

Au niveau européen, je veillerai, avec mon excellente collègue la ministre du Climat, de l'Environnement et du Développement durable et du Green Deal, à ce que les valeurs d'émission de CO₂ officielles des véhicules hybrides rechargeables soient, dans le futur, davantage représentatives dans le cadre de la révision des normes d'émissions de CO₂ des véhicules légers prévue dans le second semestre 2021. J'ai explicitement demandé au SPF Mobilité d'être attentif à ces enjeux dans le cadre des discussions préalables aux négociations officielles.

En ce qui concerne votre question relative aux échanges à ce propos avec mes collègues en charge des Finances et de l'Énergie, je dois vous informer que c'est à mon programme de travail pour l'année 2021, étant entendu que cela fait une centaine de jours que nous sommes au travail, et qu'il y a encore beaucoup de choses à faire d'ici 2024.

17.03 Malik Ben Achour (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie.

Je me réjouis de constater que, manifestement, nos analyses se situent sur la même longueur d'onde. Tous, nous sommes conscients de la nécessité d'éviter des effets d'aubaine qui ne seraient pas souhaités, tant d'un point de vue fiscal qu'environnemental.

Vous avez aussi évoqué une question périphérique à ce thème, qui est celle des véhicules salaires dont le coût environnemental peut être élevé, avec un manque à gagner fiscal qui l'est tout autant. Tous ces aspects doivent évidemment être réintégrés dans la réflexion relative à la réforme fiscale que le gouvernement devra élaborer et proposer à ce Parlement. Nous y resterons attentifs.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18 Question de Malik Ben Achour à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parvis de la gare de Verviers" (55012225C)

18 Vraag van Malik Ben Achour aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De esplanade voor het station Verviers" (55012225C)

18.01 Malik Ben Achour (PS): Monsieur le ministre, en 2014, Infrabel entamait des travaux de rehaussement du tunnel passant sous la gare de Verviers, son parvis et la place de la Victoire dans le but de permettre la circulation des wagons à deux étages. À cette occasion, nombreux furent ceux qui auraient souhaité un réaménagement de l'esplanade se trouvant devant la gare et qui, depuis des années, se résume à un triste parking pour les bus extra-urbains du TEC.

Il n'en fut rien! Pire, Infrabel informa les autorités communales de la perte des pierres constituant les escaliers magistraux (datant de 1920-1930) de ce parvis avec, pour conséquence, que la situation préalable ne serait pas reproduite à l'identique. Tout cela sans permis d'urbanisme! La solution imaginée fut la pose d'une dalle qui permit le retour des autobus, le tout dans le cadre d'un aménagement temporaire ne résolvant pas les problèmes de sécurité dus à la circulation croisée des piétons et des véhicules au sein de l'espace.

Parallèlement, une étude d'Eurogare avait été lancée afin d'examiner les possibilités de valorisation des abords du site. Elle devait notamment se pencher sur les potentialités de réalisation d'une nouvelle zone de stationnement pour les bus extra-urbains. Ses conclusions n'ont jamais été rendues. Deux réunions programmées à ce sujet entre la Ville et la SNCB, respectivement en janvier et en juin 2020, ont été annulées par cette dernière.

Cette gare est un bâtiment remarquable d'un point de vue patrimonial qui, par définition et en raison de sa situation géographique, forme une de nos principales entrées de ville. Elle mérite une esplanade à la hauteur de sa valeur architecturale et patrimoniale et de son statut de chef-lieu d'arrondissement de Verviers.

Monsieur le ministre, comment la SNCB envisage-t-elle la suite de ce dossier ou plutôt sa relance? Quels sont ses projets en matière d'aménagement du parvis? Aucun dialogue n'a été repris avec les autorités communales. Qu'en est-il des escaliers perdus lors des travaux, ce qui est assez surréaliste? Des escaliers d'une telle valeur perdus dans le cadre des travaux est hallucinant! De quelle façon la perte des escaliers pourrait-elle compensée? Peut-on espérer une reprise de l'étude d'Eurogare qui, en théorie, conditionne tout

l'aménagement évoqué? Dans l'affirmative, sous quels délais?

18.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Ben Achour, je ne dois pas vous rappeler que le rail a souffert d'un désinvestissement chronique pendant de trop nombreuses années, comme en témoigne l'état de délabrement de trop nombreuses gares. Verviers mérite mieux que sa gare actuelle, je peux vous le dire, pour l'avoir visitée à quelques reprises. De manière générale, mon ambition en tant que ministre de la Mobilité à l'égard des gares est double.

À court terme, il faut répondre aux nécessités de rénovation les plus urgentes quand cela est nécessaire. Cela est nécessaire dans certaines d'entre elles. On a parlé tout à l'heure d'Ottignies, c'est aussi le cas de Verviers et d'autres gares partout dans le pays.

À long terme, je veux aussi repenser les gares, leurs aménagements, afin de les rendre plus sûres, plus multimodales, plus accessibles. Vous le savez.

Concernant vos trois questions précises sur la gare de Verviers, je peux vous confirmer qu'une rencontre a eu lieu le 14 janvier, il y a six jours, entre la commune, Infrabel et la SNCB afin de relancer les discussions à propos de l'avenir de la gare. Les projets en matière d'aménagement du parvis persistent mais impliquent la concertation entre de nombreux acteurs: les transports en commun wallons, la SNCB, Infrabel, le Service public de Wallonie, la commune.

La SNCB, si elle doit être entièrement partie prenante de ce projet en dialogue avec les autorités locales, ne peut porter à elle seule l'ensemble des solutions souhaitées et souhaitables. Elle ne représente qu'un des maillons de la chaîne. Je pense et j'espère qu'elle travaille de façon constructive à chaque fois que possible avec chaque commune et ville.

Concernant les pierres perdues lors des travaux, c'est Infrabel qui a révisé les travaux du parvis temporaire et qui connaît l'emplacement du stockage actuel de ces pierres. L'idée est, effectivement, que la SNCB intègre dans le nouveau projet la récupération de ces pierres, tout en veillant aux objectifs d'accessibilité. Ce n'est pas toujours le cas si on observe des éléments historiques.

Concernant l'étude d'Eurogare, elle nécessite d'être réactualisée afin de répondre aux enjeux, aux objectifs et aux contraintes techniques de chacune des parties prenantes. La reprise des discussions en ce début du mois de janvier a permis d'échanger autour de ces nouvelles données et d'entamer l'actualisation de cette étude pour poursuivre le travail entre chacun des acteurs concernés.

18.03 Malik Ben Achour (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces réponses vraiment intéressantes à plusieurs égards. Je retiens que le dialogue a repris il y a quelques jours. C'est une bonne chose. Je crois maintenant qu'il faut tout faire pour qu'il s'accélère. Nous avons en fait affaire à une vraie saga qui a commencé en 2014 par une étude d'Eurogare qui conditionnait l'ensemble des investissements mais qui, à un moment, a eu besoin d'une actualisation du plan communal de mobilité; celle-ci est arrivée. Eurogare a disparu et a été repris au sein de la SNCB avec des interlocuteurs mal identifiés. Beaucoup de choses sont à revoir et à reprendre dans le bon sens. Je répète que tout cela s'est fait sans permis mais je suis très heureux d'apprendre, si j'ai bien compris ce que vous me disiez, monsieur le ministre, qu'Infrabel sait où est localisé l'escalier monumental et historique du parvis de la gare. Me confirmez-vous, monsieur le ministre, que la localisation de l'escalier est connue?

18.04 Georges Gilkinet, ministre: Je vous ai dit que la responsabilité incombait à Infrabel et qu'Infrabel avait été questionné; je n'ai pas encore la réponse à cette question.

18.05 Malik Ben Achour (PS): D'accord. Mais la réponse avait été communiquée à la ville, il y a plusieurs années: ils ont perdu l'escalier. J'espère que sous votre impulsion, on va le retrouver. Je vous offrirai une tarte au riz, monsieur le ministre, je m'y engage!

18.06 Georges Gilkinet, ministre: On ne m'a pas dit que cet escalier avait été retrouvé, et j'en suis bien désolé, mais la responsabilité est répartie entre la SNCB et Infrabel. Ce n'est pas moi qui ai inventé ce modèle et c'est Infrabel qui a réalisé les travaux sur cet escalier, mais j'ai l'impression que c'est déjà une vieille histoire.

18.07 Malik Ben Achour (PS): En effet, c'est une vieille histoire. Que soit! Avançons le plus rapidement

possible au service de la multimodalité, dans une ville qui est un nœud de mobilité important dans l'arrondissement. Je serai donc évidemment très attentif à la suite de ce dossier.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Europees Jaar van de spoorwegen" (55012226C)

19 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'Année européenne du rail" (55012226C)

19.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, 2021 kan in zo veel aspecten beter zijn dan 2020. Dat geldt mijns inziens ook voor het spoor, want dan – ik heb er al eens een vraag over gesteld – vieren we dit jaar het jaar van de trein. De Europese Commissie verzamelt een aantal feesten, namelijk de 20ste verjaardag van het eerste spoorwegpakket van de Europese Unie, de 175ste verjaardag van de allereerste spoorverbinding tussen twee EU-hoofdsteden, Parijs en Brussel, de 40ste verjaardag van de TGV en de 30ste verjaardag van de ICE, in één groot feestjaar: het jaar van het spoor.

Uiteraard zal een groot deel van dit jaar jammer genoeg nog steeds gebukt gaan onder de huidige gezondheidsmaatregelen, wat een ernstige beperking vormt voor het internationale treinverkeer. Ook op de nationale lijnen zijn de passagiersaantallen aanzienlijk teruggevallen. Desalniettemin kan dit jaar in beleidsopzicht wel een trendbreukjaar worden. We kunnen nog meer de voordelen van de trein, zowel voor reizigers als voor goederen, beklemtonen en in beeld brengen. In dat opzicht heb ik voor u een aantal vragen.

Welke initiatieven zullen in België plaatsvinden in het kader van het Europese jaar van het spoor?

In uw antwoord op een vorige vraag verwees u naar de oprichting van een nationaal contactpunt voor de coördinatie van de projecten in het kader van het jaar van de trein. Is dat contactpunt ondertussen opgericht? Zo ja, hoe zal het functioneren? Wat is zijn concrete taakomschrijving?

19.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Buyst, ik heb als nieuwe minister van Mobiliteit inderdaad met plezier vastgesteld dat de Europese Commissie het jaar 2021 uitgeroepen heeft tot European Year of Rail. In de motivatie van die keuze verwijst de Europese Commissie naar haar Green Deal, met het oog op de transformatie van de unie in een eerlijke en welvarende maatschappij met een moderne economie die respectvol omgaat met de beperkte aanwezigheid van grondstoffen en die bovendien klimaatneutraal is.

De Commissie verwijst naar het spoor als hefboom in haar ambitie, een ambitie die ik alleen kan bijtreden. Daarom zet ik in op de ontwikkeling van het spoor als hoeksteen van mijn beleid, zowel voor passagiers- als goederentransport, nationaal en internationaal, zowel kort grensoverschrijdend als voor de lange afstand. Ik zal het momentum, gecreëerd door het uitroepen van 2021 tot European Year of Rail door de Europese Commissie, aangrijpen om daarover in overleg te treden met mijn Europese collega's.

De Europese Commissie vraagt aan alle lidstaten een coördinatieorgaan te installeren. In de FOD Mobiliteit en Vervoer werd hiervoor een nationaal contactpersoon aangesteld en op 22 januari is een eerste ontmoeting gepland met de Europese Commissie en de contactpersonen van alle lidstaten.

Van de contactpersoon wordt verwacht dat hij de Europese Commissie op de hoogte brengt van initiatieven die op nationaal niveau worden genomen, en dat hij de nationale spelers motiveert met betrekking tot het Europees Jaar van het Spoor om een sterke deelname op nationaal niveau te stimuleren. De contactpersoon staat ook de Europese Commissie bij voor het valideren van evenementen en projecten die door de verschillende actoren worden geïntroduceerd.

Verschillende Belgische spoorwegbedrijven hebben mij al aangegeven dat zij activiteiten plannen in het kader van het Europees Jaar van het Spoor, maar zij geven telkens ook aan dat de invulling van die plannen sterk afhangt van de evolutie van de covidcrisis, zoals veel dingen in onze samenleving.

Ik kan u voorts melden dat het Europalia Festival voor zijn 21ste editie het onderwerp spoor heeft gekozen en hiervoor een ambitieus programma uitwerkt. Ik zal de initiatiefnemers over enkele dagen ontmoeten.

19.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, de komende maanden zal thuiswerk de norm blijven, maar heel veel pendelaars missen de trein ook wel. Ik ben daar zelf ook bij en ik kijk ernaar uit om nog eens met de trein naar Brussel te reizen en tijdens mijn pendelanderhalfuurtje de krant te lezen, de nieuwste podcast te beluisteren of gewoon wat door het raam te staren.

Het jaar 2021 zal opnieuw geen recordjaar zijn voor de trein of voor reizigers op de trein, maar ik ben heel blij dat dat ons niet zal tegenhouden en dat u bevestigt dat wij ook in België dit jaar zullen aangrijpen om de trein, de treinbegeleiders en alle mensen die ervoor zorgen dat de trein blijft rijden, in de bloemetjes te zetten. Ik ben ook blij dat een contactpersoon een en ander zal coördineren en de spoorwegondernemingen zal aanmoedigen.

Ik begrijp natuurlijk dat men rekening zal moeten houden met de ontwikkeling van COVID-19 om te bekijken welke evenementen georganiseerd kunnen worden, maar het getuigt opnieuw van de ambitieuze agenda die u hebt voor het spoor, mijnheer de minister, en dat u ook de Europese samenwerking op dat vlak in de bloemetjes wilt zetten, stemt mij als parlements lid ongelofelijk gelukkig.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55011554C, 55011917C, 55012149C, 55012232C en 55012537C van de heer Raskin en nr. 55012227C van de heer Prévot worden omgezet in schriftelijke vragen.

20 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De heropening van spoorlijn 52" (55012286C)

20 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réouverture de la ligne ferroviaire 52" (55012286C)

20.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, daarnet vroeg ik na een jaar naar een stand van zaken met betrekking tot spoorlijn 57. Nu zou ik graag een stand van zaken krijgen met betrekking tot spoorlijn 52 tussen Dendermonde en Puurs. Sinds enige tijd is er een ontwerpproject voor de heractivering van deze spoorlijn, om zo Dendermonde te verbinden met Antwerpen.

Het strategisch meerjareninvesteringsplan van Infrabel en de financiering van het Vlaams Gewest voorzagen in een budget van 1 miljoen euro voor de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, een plan-MER, een project-MER en een omgevingsvergunning. In een eerdere projectie waren deze voorzien vanaf 2018. Intussen zijn wij drie jaar verder.

Los van dat project bereidt Infrabel intussen de aanleg voor van een uitwijkspoor op de spoorlijn 52/53 ter hoogte van de onderdoorgang met de gewestweg N41. De ruimte is daar beperkt, want ook de fietssnelweg moet langs deze locatie aangelegd worden. Het gevolg is dat er daar een knelpunt dreigt te ontstaan voor de diverse projecten – een uitwijkspoor, een heractivering van de spoorlijn en de fietssnelweg op dezelfde locatie.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de voorbereiding in het kader van het project rond de heractivering van spoorlijn 52?

Van de voormalige spoorlijn 52 Dendermonde-Puurs resteert nog een enkelspoor, dat vandaag alleen wordt gebruikt door een toeristische stoomtrein. Volstaat deze bedding voor een eventuele heractivering van de spoorlijn of moet er een uitbreiding gepland worden om tot een dubbelspoor te komen?

Met betrekking tot de kruising van de spoorlijn met de N41, is het daar technisch mogelijk om zowel het uitwijkspoor te realiseren als de fietssnelweg als de heractivering van de spoorlijn? Zo neen, hoe wil Infrabel dit oplossen? Aan welke projecten geeft het prioriteit? Welke projecten op die locatie wil het schrappen?

20.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Roggeman, ik heb de volgende antwoorden gekregen van Infrabel.

Op dit ogenblik loopt nog steeds de aanbestedingsprocedure om een extern studie bureau aan te duiden dat de opdracht zal krijgen om de voorziene haalbaarheidsstudie uit te voeren. De aanbesteding zit in de fase van BAFO. De studies van de lijnen 52 en 57 werden in een bestek opgenomen. Er werd een stuurgroep

opgericht met betrekking tot de haalbaarheidsstudies, met daarin de verschillende betrokken stakeholders. Eind deze maand verwachten wij ook de trafiekprognose van Bouw-Vlaanderen. Deze zullen ook als input worden meegegeven aan het extern studie bureau.

De vergunningsaanvragen zullen uiteraard pas kunnen worden opgestart afhankelijk van het resultaat van de haalbaarheidsstudie en een positieve beslissing om het project verder te zetten. Binnen de haalbaarheidsstudie zal ook worden bekeken wat de randvoorwaarden en mogelijke knelpunten voor de fietssnelweg zijn. De mogelijke vernieuwing van de perrons, de keuze voor enkel- of dubbelspoor en het openen van nieuwe haltes zullen deel uitmaken van de haalbaarheidsstudie.

De topografische opmetingen en de dronefoto's zijn al gebeurd. Ter hoogte van de N41 zijn het uitwijkspoor en de fietssnelweg compatibel. De Driebeekstraat zal wel worden geknipt, maar hierover is er reeds een akkoord met de stad Dendermonde.

Wij streven naar het uitwerken van een oplossing, zodat ook de eventuele heropening van lijn 52 compatibel is met het uitwijkspoor en de fietssnelweg.

20.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw toelichting.

Ik ben blij te vernemen dat ook dit project na drie jaar eindelijk in de opstartfase zit. We zullen zien hoe het verder vorm krijgt. Ik neem ook akte van het feit dat het uitwijkspoor en de nieuwe fietssnelweg compatibel zijn, maar het valt mij op dat u nog niet hetzelfde kunt zeggen voor de heractivering van de spoorlijn. Ik ben heel benieuwd hoe dat vorm zal krijgen.

De omstandigheden zijn natuurlijk wat ze zijn en we kunnen geen ruimte bij toveren. Er zijn drie projecten op één locatie. Twee daarvan zijn al compatibel, een derde nog niet. Ik ben benieuwd wat het zal worden voor de heractivering van de spoorlijn, maar ik kom daar in een latere fase opnieuw op terug.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

21 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Mensen zonder onderdak in stations tijdens de COVID-19-crisis" (55012288C)**

21 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les personnes sans logement présentes dans les gares pendant la crise du covid-19" (55012288C)**

21.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Mijnheer de minister, in vele stations zoeken mensen zonder dak boven hun hoofd een tijdelijk onderdak, aangezien het een publieke ruimte betreft. Vele stationsgebouwen zijn tot laat in de nacht en vroeg in de ochtend geopend. Deze zijn dan ook zeer aantrekkelijk om als slaappleats te gebruiken voor deze mensen. Net omdat het een publieke ruimte is, mogen er wettelijk gezien door de avondklok in Vlaanderen na middernacht (tot 5u) en in Wallonië & Brussel na 22u (tot 6u) geen mensen meer aanwezig zijn zonder geldige verplaatsingsredenen.*

1) Stelt de NMBS vast dat de naleving van de avondklok een probleem is in haar stations, op de perrons en op haar treinen? Zo ja, graag een gedetailleerd overzicht van:

1. De 'probleemlocaties' waar het meeste aantal problemen inzake de niet-naleving van de avondklok voorkomen.

2. Het aantal boetes dat reeds werd uitgeschreven door agenten van Securail in verband met het niet naleven van de avondklok en in hoeveel gevallen de politie werd gecontacteerd.

2) Welke opdracht krijgen de veiligheidsagenten van Securail in verband met de aanpak van mensen die nog in stations, op perrons of op treinen aanwezig zijn zonder geldige verplaatsingsredenen na de avondklok?

-Wordt aan veiligheidsagenten van Securail de opdracht gegeven actief op zoek te gaan naar mensen die nog in de stations, op de perrons en treinen aanwezig zijn na de avondklok zonder geldige verplaatsingsredenen?

3) Heeft u reeds overleg gehad met uw collega-Minister van Binnenlandse Zaken omtrent de omgang met personen zonder onderdak die op eigendom van de NMBS of Infrabel aanwezig zijn na de avondklok? Zo ja, wat waren hiervan de resultaten?

21.02 **Minister Georges Gilkinet:** *Mijnheer Roggeman, volgens de informatie waarover de NMBS beschikt, hebben de politiediensten in het gehele land de opdracht gekregen om zich enigszins tolerant op te stellen ten aanzien van daklozen die zich niet aan de avondklok kunnen houden, wat naar mijn mening een goed*

standpunt en een correcte aanpak is.

De coronaregels met betrekking tot de avondklok worden uitsluitend door de politiediensten gecontroleerd. Het NMBS-personeel dat getuige is van een inbreuk op die regels, heeft via het *security operation center* of SOC van de NMBS de opdracht gekregen om de politiediensten te verwittigen. De opdrachten van Securail zijn in die context dezelfde als wanneer er geen pandemie is, wat wil zeggen dat Securailpersoneelsleden mensen enkel na sluitingstijd vragen om het station te verlaten.

Ook voor de terreinexperts van de NMBS is er niets veranderd. Zij blijven de daklozen in de stations aanspreken met als doel om hen in contact te brengen met de gespecialiseerde hulpdiensten. De NMBS onderhoudt contacten met de verschillende sociale diensten die actief zijn in de stations of in de omgeving van de stations.

21.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

22 **Question de François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'ordonnance du 9 décembre 2020 relative au survol de Bruxelles" (55012330C)**

22 **Vraag van François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beschikking van de rechtbank van 9 december 2020 betreffende de vluchten boven Brussel" (55012330C)**

22.01 **François De Smet** (DéFI): Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, permettez-moi tout d'abord de vous présenter mes meilleurs vœux pour cette année nouvelle.

Monsieur le ministre, le tribunal de première instance francophone de Bruxelles a rendu une ordonnance le 9 décembre dernier, à la suite de l'introduction d'une nouvelle action en cessation environnementale, par laquelle il condamne à nouveau l'État belge pour l'exploitation de trois routes aériennes. Une telle exploitation serait constitutive d'une infraction à l'arrêté "bruit" du 27 mai 1999.

Le tribunal juge que le rapport Envisa sollicité après le jugement de 2019 n'était qu'une étude d'incidences, insuffisamment étayée sur le plan scientifique au niveau des autres modèles opérationnels. Ce document, par ailleurs incomplet puisqu'il ne reprend aucune donnée acoustique, n'est donc pas recevable. Un rapport complet devra être remis au plus tard le 1^{er} juin 2022.

L'ordonnance du 9 décembre dernier réaffirme à nouveau des évidences, à savoir que, d'une part, le respect des normes de bruit bruxelloises constitue une obligation légale à laquelle l'État belge est tenu de se conformer et, d'autre part, que celui-ci n'a pris aucune mesure concrète depuis le jugement du 1^{er} février 2019 pour gérer le problème des nuisances sonores, justifiant son inertie par la crise, d'abord politique, ensuite sanitaire.

Enfin, un troisième argument remarquable, car nous savons que les nuisances sonores causées par le survol des zones densément peuplées sont souvent des nuisances nocturnes, l'ordonnance fustige une "atteinte organisée au sommeil de la population qui touche à la santé publique et, ce faisant, à l'ordre public".

Depuis votre prise de fonctions, monsieur le ministre, vous n'avez sans doute pas encore eu le temps d'appréhender ce dossier difficile qui, selon les termes utilisés dans l'ordonnance, n'est évoqué que de manière "succincte et abstraite" dans l'accord de gouvernement.

Comme le rappelle fort justement cette ordonnance pleine de bon sens, la sécurité, l'exploitation économique de l'aéroport et le droit fondamental des riverains et personnes habitant sous les routes à un environnement sain sont conciliables et ne sont pas divergents par nature.

En conséquence, monsieur le ministre, quelle suite entendez-vous réserver à l'exécution de cette décision de justice? Des initiatives vont-elles être prises en vue de la réalisation d'un véritable cadastre du bruit, instrument scientifique qui doit objectiver la situation des survols de façon neutre et indépendante afin de réellement déterminer la situation de ceux-ci, commune par commune, quartier par quartier?

22.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur De Smet, merci d'évoquer avec nous le douloureux dossier des nuisances sonores générées par l'activité aérienne de l'aéroport de Bruxelles-National. Je peux vous confirmer qu'il me tient à cœur de faire évoluer positivement ce dossier, comme tous les autres dossiers dont je suis chargé, mais celui-ci est particulier.

Vous admettez avec moi que ce dossier est complexe. Plusieurs de mes prédécesseurs s'y sont cassé les dents et certains ont pris des décisions qui n'aident pas à une résolution aisée des questions qui sont aujourd'hui posées. Vous savez aussi qu'il fait l'objet d'actions judiciaires multiples avec des décisions qui sont parfois contradictoires. Il est donc primordial de l'aborder de manière méthodique et documentée. Dans ce cadre, j'accueille très favorablement l'ordonnance rendue le 9 décembre 2020 par le tribunal de première instance de Bruxelles qui réclame de la part de l'État belge que l'étude d'incidences réalisée par la société Envisa soit complétée en ses deux volets et plus particulièrement la section "évaluation indépendante de l'impact sonore", selon les modalités prévues par les jugements prononcés les 19 juillet 2017 et 1^{er} février 2019.

J'ai demandé sans attendre au SPF Mobilité de prendre les contacts nécessaires à la relance de ce travail. J'attends beaucoup, monsieur De Smet, de cette étude complémentaire. Je veillerai à ce que la qualité de celle-ci corresponde aux attentes de toutes les parties prenantes. En effet, celle-ci pourrait – j'espère qu'elle le sera – être une pièce importante à partir de laquelle devrait pouvoir être élaborée une solution équitable et pérenne dans ce dossier. Cette solution devra s'appuyer sur le cadre juridique fédéral mais aussi régional. Je sous-entends ici le respect des normes de bruit bruxelloises.

La sécurité aérienne restera toujours le facteur déterminant. Les aspects sanitaires et environnementaux devront désormais être considérés à leur juste valeur. Le temps du tout à l'économie est révolu.

22.03 **François De Smet** (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse qui est pleine d'espoir et qui résonne positivement. Je n'ai en effet pas besoin de vous rappeler qu'après des années d'inertie dans ce dossier, nous attendons beaucoup de la part d'un nouveau ministre d'un parti n'ayant pas été aux responsabilités depuis longtemps. Il ne s'agit pas seulement du confort des riverains. Il s'agit du respect des décisions de justice.

Vous venez de le dire, des considérations politiques et économiques ont très longtemps empoisonné la vie de ce dossier. Je suis ravi de vous entendre parler de l'étude complémentaire et du respect du cadre juridique fédéral et régional ainsi que de la sécurité aérienne. Je ne manquerai évidemment pas de vous suivre sur ce dossier pas à pas. Je vous remercie de l'attention que vous lui accordez.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

23 **Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stadstol te Brussel" (55012362C)**

23 **Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le péage urbain à Bruxelles" (55012362C)**

23.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de stadstol blijft rondtollen. Dat is het minste wat wij over het dossier kunnen zeggen.

Wij hebben deze week nog een discussie gehad over het dossier in het kader van de wetsvoorstellen en de resoluties. Er was het standpunt van de PS en Magnette, die tegenstander is, wat dan weer werd ontkend door de Brusselse minister Vervoort.

Het is belangrijk voor u in uw hoedanigheid van federale minister van Mobiliteit een standpunt ter zake in te nemen. Daarom kom ik hier nog even op de kwestie terug. De mensen blijven er immers van wakker liggen, zowel de Brusselaars en de Walen als onze Vlaamse vrienden.

Mijn vraag is dan ook de volgende.

Hebt u zelf overleg gepleegd met de Brusselse regering naar aanleiding van de verklaringen van de PS en haar verschillende standpunten?

U verdedigde reeds het project van de Brusselse regering, om een stadstol in te voeren. Geloof u zelf nog dat het project een goed idee is?

Zal de stadstol worden ingevoerd in 2022?

Welk standpunt nemen de verschillende regionale overheden in over de Brusselse kilometertaks? Welk standpunt neemt de federale regering in over de Brusselse kilometertaks?

23.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, ik ben nog steeds geen lid van de PS en ook geen lid van de Brusselse regering. Ik heb dus niet veel commentaar te geven op de verklaringen van de heer Magnette. Ik kan u wel het volgende meegeven.

Ik ben het eens met de bevindingen van de Brusselse regering en haar doelstellingen, met name het verminderen van de congestie van auto's in en rond Brussel met alle gevolgen van dien op het vlak van gezondheid, milieu en economie. Ik wil een aanbieder van oplossingen zijn in het kader van een dialoog, met respect voor iedereen. Het is ook belangrijk de situatie te kunnen objectiveren. Dat is een van de taken die zijn toevertrouwd aan de ad-hocoverlegstructuur, die door het overlegcomité is opgezet.

Ik ben en blijf aandachtig voor het overleg.

23.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, als ik het goed begrijp, is er al overleg geweest met de verschillende spelers. Dat is mij niet duidelijk.

23.04 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, het Overlegcomité heeft beslist een ad-hocoverlegstructuur op te zetten. Daarin zullen de discussies worden gevoerd.

23.05 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u neemt echter geen standpunt in in uw hoedanigheid van federale minister?

23.06 Minister **Georges Gilkinet**: Ik ben geen lid van de Brusselse regering.

23.07 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u bent echter wel verantwoordelijk voor het geheel. Het zou dus goed zijn mocht u ook zelf uw standpunt ter zake geven.

Voor ons is het natuurlijk heel belangrijk dat er iets wordt gedaan aan de mobiliteit in Brussel. Het is echter geen goed idee te werken met belastingen, waarvoor de gewone mensen moeten betalen. Wij hebben daarom ook zelf een voorstel ingediend om concrete oplossingen te zoeken voor de mobiliteit in Brussel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55012400C van mevrouw Verhaert wordt uitgesteld.

24 **Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het ecologisch beheer van spoorwegen en -bermen" (55012412C)**

24 **Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gestion écologique des voies et talus ferroviaires" (55012412C)**

24.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, soms is uw twitteraccount een inspiratie voor een mondelinge vraag. U tweette over de Vitirover, een robotmaaier die op zonne-energie vlot op allerlei terreinen een weg kan banen. De Franse groep SNCF wil daar volop mee aan de slag. Het zou van een revolutie getuigen, als de Vitirover een oplossing voor de giftrein zou kunnen bieden, zodat we eindelijk kunnen stoppen met jaarlijks 5000 kg pesticiden op of rond de sporen te sproeien.

Heeft Infrabel al een onderzoek naar het gebruik van de robot uitgevoerd? Zou de robot ook voor infrabel een oplossing kunnen zijn? Zo nee, waarom niet?

Ook heel wat andere buitenlandse infrastructuurbeheerders durven een ambitieuze doelstelling voor het bannen van pesticiden naar voren te schuiven, zoals de Zwitserse SBB. Welke doelstellingen legt Infrabel

zichzelf op om pesticiden te bannen of alvast minstens glyfosaat?

Zullen bepalingen ter zake deel van het nieuwe dienstverleningscontract uitmaken?

24.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Buyst, dat is een zeer goede vraag. Mijn twitteraccount is een uitstekende bron van inspiratie.

Infrabel zet volop in op de zoektocht naar alternatieve technieken voor de vervanging van glyfosaat. Dat was al zo voor mijn aanstelling als minister. Hierbij wordt uiteraard ook mogelijkheid van robotmaaiers bekeken als een alternatief voor het onkruidvrij houden van onder meer de veiligheidspaden.

Er wordt ook onderzocht hoe nieuwe paden kunnen worden aangelegd, zodat ze in een latere fase op een efficiënte manier met robotmaaiers kunnen worden onderhouden. Hiervoor lopen al testen.

Voorts engageerde Infrabel zich in zijn actieplan Pesticidenvermindering 2019-2023 om het pesticidenverbruik te verminderen. Er worden vier engagementen naar voren geschoven, namelijk: de traceerbaarheid van de uitgevoerde behandelingen, de vermindering van het herbicidenbehandelde oppervlak, de implementatie van alternatieve technieken en de bescherming van kwetsbare gebieden. Infrabel verzekert mij dat er momenteel nog geen alternatieve technieken beschikbaar zijn, die op grote schaal op het spoorwegdomein kunnen ingezet. Infrabel neemt echter wel tal van initiatieven om in samenwerking met de kenniscentra en de industrie alternatieve technieken te ontwikkelen. Ik hoop op en vraag een snelle vooruitgang in het dossier.

Het is inderdaad mijn bedoeling om in de dienstverleningscontracten die met Infrabel moeten worden gesloten, een aantal bepalingen rond duurzaamheid en milieubescherming op te nemen. Het is mijn ambitie om hierin het begrip duurzaamheid ruim te interpreteren. De onderhandelingen met de bedrijven hierover zijn aan de gang. We hebben daar morgen een eerste vergadering over.

24.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, alle andere openbare besturen hebben de voorbije jaren ook moeten proberen om het gebruik van pesticiden fors terug te dringen. Die omschakeling is inderdaad niet gemakkelijk, zeker niet voor Infrabel. Ik heb daar in het verleden ook al vragen over gesteld. Men antwoordde geregeld dat men op zoek was naar alternatieve technieken.

Ik ben ervan overtuigd dat het niet gemakkelijk is. Het is niet evident om een goedkope en minder tijdsintensieve oplossing te vinden dan alles wat groeit, plat te spuiten. Ik weet ook niet of we daar per se op moeten wachten. Ik ben dus blij dat er verder onderzoek is naar alternatieve technieken en dat u zich ook ertoe engageert om in de beheerscontracten of dienstverleningscontracten een aantal ambitieuze doelstellingen aangaande duurzaamheid op te nemen. Dat juich ik alleen maar toe. We mogen niet meer wachten. Er zijn alternatieven voorhanden. Laten we zo veel mogelijk proefprojecten gebruiken. Laten we van start gaan opdat we het pesticidengebruik fors kunnen terugdringen. Ik ben blij dat u samen met mij op dat vlak de strijd wilt aangaan.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

25 **Samengevoegde vragen van**

- **Joris Vandenbroucke** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De complexe tariefregels van de NMBS" (55012531C)

- **Kim Buyst** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "Het ticketbeleid bij de NMBS" (55012778C)

25 **Questions jointes de**

- **Joris Vandenbroucke** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les règles tarifaires complexes de la SNCB" (55012531C)

- **Kim Buyst** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La politique de ticketing à la SNCB" (55012778C)

25.01 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, recent kwam het wedervaren van twee reizigers in de pers, die vanuit hun woonplaats de snelste rit naar de kust wouden nemen. Daardoor reden zij twee keer over hetzelfde spoorgedeelte. De rit die zij kozen was de snelste, maar ook de langste optie en zij moesten daarvoor een extra ticket kopen. Wanneer zij daarover uitleg vroegen, kregen zij ieder een verschillende uitleg van de klantendienst van de NMBS. De woordvoerder van de NMBS heeft daarop verduidelijkt dat de snelste route soms een meerprijs kan hebben, omdat de prijs steeds

bepaald wordt door het aantal kilometers, terwijl vanuit de logica van de reiziger natuurlijk de snelheid primeert boven de afstand. De NMBS erkent dat zij haar reizigers beter moet informeren over dat systeem, maar zij wenst er niet van af te stappen.

Het is maar een anekdote, maar die duidt wel aan hoe complex de tariefregels van de NMBS kunnen zijn, ook voor de medewerkers van de NMBS trouwens. De logica ervan draait soms uit ten nadele van de klanten wanneer die opteren voor de snelste route. Mij lijkt dat alvast niet de juiste manier te zijn om meer mensen te verleiden om de trein te nemen.

Mijnheer de minister, deelt u de ijzeren logica van de NMBS waarbij de afstand prijsbepalend moet zijn, of bent u bereid te onderzoeken of er een andere logica gehanteerd kan worden, die reizigers niet opzadelt met extra kosten als zij de snelste route kiezen?

Welke pistes ziet u om via een aanpassing van het tariefsysteem meer mensen naar de trein te lokken, zoals het regeerakkoord ambieert?

In het regeerakkoord staat trouwens dat het tariefsysteem sterk zal worden vereenvoudigd en dat de reiziger – ik citeer: "altijd het beste tarief voorgesteld moet krijgen."

Tegen wanneer mogen wij die hervorming van het tariefsysteem verwachten?

25.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit graag aan bij de vraag van collega Vandenbroucke.

De genoemde getuigenissen over reizigers die de kortste route naar de kust wilden nemen, had ik ook gelezen.

Daarnaast kan ik stellen dat de NMBS het haar reizigers wel vaker moeilijker maakt. De app van de NMBS biedt maar liefst 23 opties voor een ticket, maar op geen enkele manier wordt geadviseerd over welk ticket het best kan worden genomen op welk moment. Zo komt het vaker voor dat mensen bijvoorbeeld recht hebben op een weekendticket, maar vergeten om zelf voor die optie te kiezen. Ik denk dat wij ervan moeten uitgaan dat reizigers steeds recht hebben op het goedkoopste tarief voor een bepaald traject, niet dat ze het volledige tariefplan van de NMBS uit het hoofd moeten kennen.

Ook in de gebruiksvoorwaarden tussen de verschillende vervoersbewijzen schort er iets. De NMBS verkondigde vorige week trots dat je nu ook via Payconiq tickets kunt kopen. Dat is inderdaad zeer goed nieuws. Hoe meer platforms tickets aanbieden, des te lager de drempel om een e-ticket te kopen. De terugbetalingsvoorwaarden voor elektronisch gekochte tickets zijn evenwel niet dezelfde als die van kaartjes die aan de automaat zijn gekocht. Vervoersbewijzen gekocht aan het loket of de automaat betaalt NMBS terug tot de dag voor de reisdatum of tot 30 minuten na aankoop. Vervoersbewijzen aangekocht via app of website betaalt de NMBS niet terug en ruilt ze ook niet om.

De ombudsdienst van het spoor heeft die situatie al aangeklaagd in zijn jaarrapport. Het verschil in behandeling is niet verklaarbaar en getuigt van weinig vertrouwen in de digitalisering.

Vindt u ook dat NMBS meer inspanningen moet leveren om haar ticketbeleid te vereenvoudigen en meer klantgericht te maken? Zo ja, welke suggesties hebt u in dat verband voor de NMBS?

Welke inspanningen zal de NMBS leveren om ervoor te zorgen dat elke reiziger gewezen wordt op de voor haar of hem voordeligste formule?

Vindt u dat de NMBS uniforme verkoopvoorwaarden voor al haar tickets moet hanteren, ongeacht of ze nu via de app of aan het loket worden gekocht?

Voormalig minister Bellot antwoordde op mijn vraag van vorig jaar dat de NMBS aan een oplossing werkt. Zijn er al stappen gezet? Hoever staat het ermee?

25.03 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Vandenbroucke, mevrouw Buyst, ik deel uw mening dat wat de reizigers op het traject Herent-Oostende is overkomen, een zeer ongelukkige zaak is. Zoiets komt allesbehalve wervend over. Ik ken de situatie: om naar mijn huis in Assesse te gaan, moet ik

soms eerst helemaal naar Ciney en dan terug naar Assesse. Dat is een langer traject, maar het lijkt me de logica zelfde dat dat voor dezelfde prijs moet kunnen.

De huidige situatie is alsnog een beetje anders. De regels die nu van kracht zijn, heb ik niet uitgewerkt. De NMBS laat me weten dat de afstand het meest logische criterium is om de prijs van een ticket te berekenen. Gevallen waarin de omstandigheden maken dat een reiziger voor een omweg – en dus voor een langere afstand – kiest in plaats van voor de kortere weg, passen jammer genoeg niet in de huidige logica achter de ticketprijs, gebaseerd op afstand.

Ik engageer mij om met de NMBS te bekijken of hiervoor een oplossing bestaat en het systeem kan worden veranderd.

Voor wat betreft de tarieven, is de NMBS op dit moment nog steeds gebonden door het beheerscontract dat in 2008 werd onderhandeld. Er zijn vandaag een aantal verschillende producten, met elk hun eigen voorwaarden. Dat productaanbod is inderdaad moeilijk leesbaar. De NMBS wil daarom het product- en tariefaanbod vereenvoudigen. De timing voor een vereenvoudiging van het tariefsysteem loopt gelijk met die van het nieuwe publieke dienstcontract.

Ik onderzoek op dit ogenblik met de NMBS welke maatregelen al genomen kunnen worden buiten het nieuwe contract. Ik verwijs in dit verband zeker ook naar de passage in het regeerakkoord die u hebt geciteerd, mijnheer Vandenbroucke, waarin staat dat de regering, samen met de NMBS, een project zal uitwerken om in de toekomst aan elke reiziger het beste tarief aan te bieden. Ik sta ten volle achter dit project, ook als onderhandelaar.

De NMBS geeft mij ook mee dat zij in haar vernieuwde app voor smartphones de mogelijkheid heeft ingebouwd om een My NMBS-profiel aan te maken. Via dat profiel zal de reiziger bij de aankoop van zijn ticket verschillende producten afgestemd op zijn profiel aangeboden krijgen. Tevens zal de mogelijkheid Ticket en Multi worden aangeboden, zodat de reiziger de beste optie kan kiezen. Dat komt voor een deel al tegemoet aan de vraag wat voor iemand de beste optie is.

De vraag over de prijsdifferentiatie tussen de verschillende verkoopskanalen heb ik al beantwoord in een vorige commissievergadering. De NMBS wijst erop dat een prijsdifferentiatie tussen verkoopskanalen meer een trend is geworden dan een uitzondering, niet alleen voor de vervoerssector. Digitale tickets zijn goedkoper voor een bedrijf. Het lijkt mij dus normaal die vermindering door te geven aan de gebruikers. De huidige covidcrisis heeft de ontwikkeling van no cash en online alternatieven uiteraard ook versneld.

Het is inderdaad nodig en belangrijk om de niet-digitale tickets te behouden aan een aantrekkelijk tarief. Dat is wat mij betreft ook een prioriteit.

25.04 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, u zei duidelijk dat u de ijzeren logica om een meerprijs te hanteren voor wie de snelste optie kiest, niet deelt en dat systeem wilt hervormen. Het stemt me tevreden dat er op de korte termijn wordt gezocht naar oplossingen waarmee reizigers het beste tarief kunnen kiezen. Op langere termijn moet het tariefsysteem wel op een meer fundamentele manier worden hervormd. Ik ben het ermee eens dat het logischer en eenvoudiger moet worden gemaakt.

25.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, u benadrukt in uw antwoord uw engagement om de reiziger meer comfort te bieden. Een ticket dat men kan aankopen aan de laagst mogelijke prijs draagt immers ook bij tot het comfort van de reizigers. Het vereenvoudigen van het keuzetraject voor de reizigers draagt eveneens bij tot hun comfort.

De nieuwigheid die u vermeldt, kende ik nog niet maar een My NMBS-profiel waar men kan aangegeven wat het beste past bij het persoonlijke profiel, is zeker een stap in de goede richting. Ik begrijp ook de prijsdifferentiatie van de verschillende platformen en dat dit ook op andere plaatsen gebeurt.

Waar we misschien nog over moeten nadenken in het kader van het nieuwe openbare dienstverleningscontract, zijn de terugbetalingsvoorwaarden. Ik begrijp dat een verschil in de ticketprijs wordt doorgerekend, maar dat een bepaald ticket wel wordt terugbetaald tot op de dag van het vertrek en een ander ticket niet, is een debat waard. Nogmaals, ik ben heel erg tevreden dat u zich ertoe verbindt om het comfort voor de reiziger te verbeteren.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: Chers collègues, contrairement à ce qu'a dit M. Roggeman tout à l'heure, les questions de M. Raskin ne sont pas transformées en questions écrites mais reportées.

25.06 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, n'est-ce pas le ministre qui peut choisir de transformer une question en question écrite? M. Roggeman me demandait des données concernant des vols. S'il nous entend, il peut encore s'exprimer.

Het gemakkelijkste is dat ik een schriftelijk antwoord geef. Het antwoord is klaar, met daarin de uren van de vluchten. Er was daarover een polemiek de vorige vergadering. Ik heb de informatie nu en kan deze geven. Ik heb de vorige keer gevraagd om een schriftelijke vraag in te dienen, maar de keuze is vrij.

De **voorzitter**: De heer Roggeman is vertrokken, maar hij liet aan het secretariaat weten dat de vragen van de heer Raskin worden uitgesteld in plaats van omgezet in een schriftelijke vraag. Dat is hun keuze.

M. Roggeman étant parti, il ne nous répondra plus. A priori, ses questions sont reportées. Si par la suite M. Roggeman demande, via le secrétariat de la commission, la transformation en questions écrites, c'est encore possible.

Vraag nr. 55012587C van de heer Colebunders wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

26 **Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomstplannen voor de stations Evere en Schaarbeek-Josaphat" (55012592C)**

26 **Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets d'avenir pour les gares d'Evere et de Schaarbeek-Josaphat" (55012592C)**

26.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in het kader van het Gewestelijk ExpressNet, de RER, staat of stond de opening van het voormalige vormingsstation Schaarbeek-Josaphat gepland in een ruimer kader dat al meermaals in deze commissie ter sprake is gekomen. In dat geval zou het vlakbij gelegen station van Evere verdwijnen. Net als het Gewestelijk ExpressNet in het geheel staat dat allang geprogrammeerd, maar wat is de huidige stand van zaken? Staat deze wisseling nog steeds op de planning? Zo ja, welke kostenraming zal dat met zich meebrengen? Ik stel voor dat u mij hierop schriftelijk antwoordt. Wanneer zou de wisseling tussen de twee stations geagendeerd staan, indien zij nog zou plaatsvinden? Indien zij niet meer zou plaatsvinden, zou ik graag weten wat hiervoor de reden is en of er eventueel een alternatief op de planningagenda staat.

26.02 **Minister Georges Gilkinet**: Wat het GEN betreft, zoals wat vele andere zaken, wil ik zo snel en zo ver mogelijk gaan. Wij gaan van elke opportuniteit gebruikmaken om het treinaanbod te versterken en te verbeteren. Inmiddels heeft de GEN-stuurgroep haar werkzaamheden op mijn initiatief hervat, onder een uitstekende voorzitter en met zeer sympathieke en hard werkende leden. Bovendien deelt de NMBS mij mee dat de planningsdocumenten, ondersteund door het richtschema van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, melding maken van de herinrichting van de perrons in het station van Evere. De huidige halte Evere, gelegen ter hoogte van de brug in de August De Boeckstraat, wordt herontwikkeld om de toegang mogelijk te maken aan zowel de kant van Schaarbeek-Josaphat als de kant van Evere. Daartoe zal het perron naar de periferie worden verplaatst, naar het zuiden van deze brug. Het is dus een herontwikkeling van het bestaande perron, met een nieuwe toegang aan beide zijden van de brug. Al deze werken werden gedurende vele jaren binnen de NMBS bestudeerd, alsook gebudgetteerd.

26.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

27 **Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De praktijk en de visie van Infrabel inzake groenbeheer" (55012623C)**

27 **Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'approche et la vision d'Infrabel en matière de gestion des espaces verts" (55012623C)**

27.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, onlangs kapte Infrabel 100 bomen langs spoorlijn 50A in Sint-Denijs-Westrem, in mijn thuisstad Gent. Dat was een groene buffer tussen de omwonenden en het spoor en onaangekondigd werden die bomen plots gekapt.

In een reactie liet Infrabel weten dat het op eigen terreinen tot op 20 meter van het spoor kan doen wat het wil, omwille van de veiligheid van het spoor. Als er moet gekapt worden omwille van de veiligheid, dan kan dat, men heeft daar geen vergunning voor nodig. Voor de omwonenden en het stadsbestuur is dat minder prettig. Zij klagen aan dat dergelijke drastische ingreep, die toch wel een impact heeft voor de mensen die in de buurt van het spoor wonen, gebeurde zonder enig overleg.

Dit blijkt trouwens geen alleenstaand geval te zijn. Ik heb even de media doorploegd en ook in Leuven, Kortrijk, Kessel, Ukkel, Houthalen, Ternat, Linkebeek en nog vele andere plaatsen is hetzelfde gebeurd. De modus operandi is steeds hetzelfde: volledige kaalkap zonder overleg, met veiligheid als argument. Dit stuit natuurlijk op onbegrip bij lokale bestuurders en omwonenden.

Op de website van Infrabel vond ik een mooie brochure over milieubeleid. Daarin wordt gesproken over ecologisch bermbeheer en stakeholderoverleg. Als ik dit dan vergelijk met wat er in de praktijk gebeurt is in Gent en elders, zie ik een diepe kloof.

Uiteraard staat de veiligheid van het spoor steeds voorop, laat dat duidelijk zijn, maar het moet toch mogelijk zijn om dit op een evenwichtigere manier na te streven, om dit beter te verzoenen met het behoud van groen en om dit te doen in goed overleg met wie langs de spoorlijn woont.

Wat vindt u van de wijze waarop Infrabel omgaat met het groenbeheer zoals langs de spoorweg 50A in Sint-Denijs-Westrem?

Bent u bereid om een evenwichtiger vorm van groenbeheer bij Infrabel af te spreken, met meer ruimte voor overleg en oog voor natuurbehoud? Welke stappen zult u hiervoor zetten?

Hoeveel hectare groen beheert Infrabel momenteel? Bestaat er een visie op de aanpak van groen- en bermbeheer bij Infrabel? Past de hierboven geschetste aanpak in deze visie?

27.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Vandenbroucke, ik ben blij dat u mij deze vraag stelt.

In het regeerakkoord is opgenomen dat de overheidsbedrijven op alle vlakken het goede voorbeeld moeten geven. Met mijn achtergrond en interesses zult u begrijpen dat ik verwacht dat dit zeker zo is op het vlak van duurzaamheid en milieubescherming.

Met betrekking tot de specifieke situatie van de Sint-Denijslaan in Gent bevestigt Infrabel dat de bomen gekapt moesten worden om veiligheidsredenen. Een honderdtal bomen werd verwijderd op het talud en in de spoorwegberm. Sommige waren al 15 tot 20 meter hoog, andere waren afgestorven en hingen erg scheef, dit in de directe omgeving van de sporen van lijn 50A, een van de drukste spoorlijnen van ons land. Infrabel heeft me laten weten dat ze in de veronderstelling verkeerden dat er geen vergunning nodig was aangezien men binnen de zone tot 20 meter van het spoor bleef.

Achteraf bleek echter voor één zone toch een kapvergunning noodzakelijk te zijn. Op de plannen van Infrabel was deze zone echter niet ingekleurd als natuurgebied. Infrabel bevestigde zijn fout, het bedrijf zal hieruit lessen trekken en zijn plannen updaten. Infrabel heeft zich intussen in regel gesteld en retroactief de benodigde vergunning aangevraagd. Ik heb het management van de infrastructuurbeheerder laten weten dat ik hier niet tevreden mee ben en dat ik dergelijke uitschuivers in de toekomst niet meer zal aanvaarden.

Het is wel degelijk zo dat Infrabel verantwoordelijk is voor het onderhoud en het beheer van de infrastructuur van de spoorwegen. Daaronder valt ook het beheer van de bermen en de aangrenzende zones naast de sporen. Uit het oogpunt van de veiligheid van het spoorverkeer is het nodig om regelmatig snoeiwerken uit te voeren, zodat de begroeiing naast de sporen niet te omvangrijk wordt en zo een gevaar dreigt te vormen voor het spoorverkeer.

Infrabel verzekert me daarbij ook zoveel mogelijk rekening te houden met de ecologische en esthetische waarde van de bermen, bijvoorbeeld in natuurgebieden, zeer belangrijk voor de biodiversiteit. Infrabel zegt

zich bewust te zijn van de waarde van de fauna, flora en biodiversiteit langs de spoorlijnen. De infrastructuurbeheerder heeft daarom een aantal acties uitgewerkt, steeds rekening houdend met de lokale omstandigheden: de optimalisatie van het vegetatiebeheer van nieuwe projecten; projecten van ecologisch bermbeheer; een beschermingsprogramma voor specifieke planten en diersoorten, in overleg met de regionale overheden, voor bijvoorbeeld de eikelmuis, de hazelmuis, de ringslang, de zandhagedis, de witte orchidee; de samenwerking met partners voor natuurbeheer, schapenbegrazing, bloemenweides, bodembedekkers, hardhoutbeheer; de aanplanting van hagen; natuurbeheersplannen, een ecologische studie en een actieplan voor invasieve soorten.

Ik zal niet nalaten om Infrabel nog verder over deze punten aan te spreken.

27.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het laatste deel over het actieplan en de samenwerking met natuurbeschermers klinkt zeer goed. Ik stel alleen maar vast dat in Gent alles volledig is verwijderd en gekapt. Dat strookt niet met wat u net hebt gezegd.

Ik ben geen specialist maar tussen alle bomen volledig kappen en het snoeien van bomen zit toch nog een hele grijze of beter groene zone. Ik hoop dat daar een meer genuanceerde benadering mogelijk is.

Ik ben wel blij dat u duidelijk zegt dat u de uitschuiver in Gent, waar men zonder kapvergunning in een natuurgebied bomen rooit, niet meer aanvaardt. Als een burger dat zou doen, zou hem een zware boete boven het hoofd hangen. Ik stel vast dat Infrabel de mogelijkheid heeft om achteraf een vergunning aan te vragen.

Dit is niet voor herhaling vatbaar, mijnheer de minister. Wij komen hier zeker nog op terug.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n°55012624C de M. Arens est transformée en question écrite.

28 Samengevoegde vragen van

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie van Vias institute over het gebruik van lachgas door autobestuurders" (55012640C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De resultaten van de studie van Vias institute over het gebruik van lachgas" (55012744C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van lachgas in het verkeer" (55012835C)

28 Questions jointes de

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude de l'institut Vias sur la consommation de gaz hilarant au volant" (55012640C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les résultats de l'étude de l'institut Vias sur la consommation du gaz hilarant" (55012744C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La conduite sous l'influence de gaz hilarant" (55012835C)

28.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, Vias heeft recent gecommuniceerd over een grootschalige enquête waaruit blijkt dat 6% van de Belgische bestuurders – onder jonge bestuurders zelfs 1 op 7 – toegeeft te rijden na het inhaleren van lachgas. Lachgas heeft, net zoals andere drugs, een negatieve impact op de rijvaardigheid, met alle risico's van dien. Het bezit van lachgas is niet verboden. Vervelend is ook dat lachgas niet gedetecteerd kan worden met een test. De politie kan enkel op basis van uitwendige tekens vaststellen dat men in staat van dronkenschap verkeert of alleszins niet over de vaardigheden beschikt om een voertuig op een veilige manier te besturen. Zowel Vias als het Antigifcentrum pleit voor meer sensibilisering.

Welke conclusies trekt u uit de Vias-enquête? Welke initiatieven hebt u genomen om het publiek bewust te maken van de risico's van het gebruik van lachgas in het verkeer? Hoe pakt u die risico's aan? Plant u bijkomende sensibiliseringsacties of andere initiatieven rond dit thema?

28.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, lachgas heeft bijna hetzelfde effect als alcohol. Het is dus wel belangrijk dat we daar aandacht voor hebben.

Is er een plan van aanpak rond het misbruik van lachgas in het verkeer en daarbuiten? Loopt er reeds een ontradingscampagne? Bestaat er vandaag eventueel in het buitenland een test om het gebruik van lachgas op te sporen? Is die in ontwikkeling? Is het gebruik van lachgas een nationaal of internationaal fenomeen? Hebt u daar via de FOD Mobiliteit zicht op? Welke maatregelen zult u ondernemen om deze nieuwe maatschappelijke problematiek aan te pakken?

28.03 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Vandenbroucke, mevrouw Vindevoghel, er kan alleen worden vastgesteld dat telkens nieuwe soorten roesmiddelen worden aangewend. Nu staat lachgas *in the picture*, maar het had net zo goed over andere vluchtige snuifmiddelen, zoals ether, kunnen gaan. Het is wachten op de volgende rage, om nog van de synthetische drugs te zwijgen, vooral in coronatijden. De creativiteit van mensen die op zoek zijn naar een geestverruimende ervaring heeft geen grenzen, net zoals de chemische mogelijkheden die zich daartoe lenen.

Uit de enquête van Vias institute blijkt dat het gebruik van lachgas in de meeste gevallen wordt gecombineerd met andere verdovende middelen, wat bijzonder nefast is voor de verkeersveiligheid. Het zorgt er wel voor dat handhaving enigszins gemakkelijker wordt, aangezien de kans groot is dat bij de bestuurders sporen van alcohol of drugs zullen worden gevonden. Gebruikers van lachgas zullen bijgevolg niet snel de dans ontspringen. Mocht het toch om enkelvoudig gebruik van lachgas gaan, kan dat, zoals u terecht in uw vraag aangeeft, ook worden bestraft.

Het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie deelt mij mee dat lachgas niet kan worden opgespoord met de speekseltest. Er is in de vakliteratuur een methode beschreven voor de detectie van lachgas in bloed via massaspectrometrische technieken in het laboratorium, maar dat gaat over overdoseringen. De moeilijkheid bij lachgas is immers dat het heel erg snel uit het lichaam wordt geëlimineerd en daardoor dus moeilijk of bijna onmogelijk opspoorbaar is.

Mijn administratie beschikt niet over informatie over de internationale aanpak van het fenomeen. Aangezien het gaat om een product dat haast niet opspoorbaar is in het organisme, kan enkel worden afgegaan op zelfrapportage, zoals in de Vias-enquête. Omdat dergelijke fenomenen zich meestal niet laten tegenhouden door grenzen, neem ik aan dat de situatie in onze buurlanden niet zoveel zal verschillen van die in België, spijtig genoeg.

Pour répondre à la question jointe de M. Parent, la première des choses à faire, me semble-t-il, est de sensibiliser. S'agissant d'un phénomène relativement récent, les consommateurs occasionnels ou réguliers de gaz hilarant n'ont peut-être pas encore bien conscience que les conséquences de cette pratique peuvent être dramatiques sur leur santé future et qu'il est loin d'être inoffensif sur leur aptitude à conduire. Si son effet euphorique est limité dans le temps, l'étourdissement qu'il occasionne peut durer plusieurs heures. Mais cette sensibilisation est, avant tout, de la responsabilité des Régions, selon la distribution des compétences dans notre pays.

Ces personnes doivent également réaliser qu'elles peuvent être contrôlées et condamnées pour conduite sous influence d'un gaz hilarant car la conduite dans un état analogue à l'ivresse est déjà poursuivie aujourd'hui.

J'ai demandé à mon administration de contacter le Centrex circulation routière afin de déterminer la meilleure manière pour les services de police d'aborder cette problématique lors des contrôles drogue ou alcool, étant entendu que le gaz hilarant n'est pas facilement détectable a posteriori. Les efforts à programmer au niveau des contrôles dépendent cependant de ma collègue de l'Intérieur et de mon collègue de la Justice que je vous invite à questionner également. Je le ferai aussi quand j'en aurai l'occasion lors de contacts bilatéraux.

28.04 Joris Vandenbroucke (sp.a): Dank u voor uw bijzonder interessant antwoord, mijnheer de minister, terwijl Joe Biden ondertussen de eed heeft afgelegd als nieuwe president van de Verenigde Staten. Wij kunnen dus terug lachen.

De **voorzitter:** Waarvan akte voor het verslag.

28.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het is goed dat er overlegd wordt. Sensibilisering zal belangrijk zijn. Als het, zoals u zegt, heel moeilijk opspoorbaar is, dan zullen wij vooral moeten werken aan een preventiebeleid. Er is nog veel werk aan de winkel.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 55012669C de M. Parent est transformée en question écrite.

29 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inzet van autotreinen i.k.v. duurzaam toerisme" (55012810C)

29 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recours aux autos-trains dans le cadre d'un tourisme durable" (55012810C)

29.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, in deze commissie hebben wij het al vaak gehad over de nachttreinen en onze nostalgische collega Vindevoghel had het al meermaals over de herintroductie van de posttreinen.

Ik wil het even hebben over de autotreinen, maar daarmee vind ik het warm water niet opnieuw uit. In het kader van het Europees Jaar van het Spoor, waarover collega Buyst daarnet sprak, richtte het Europees Comité van de Regio's immers een vraag tot de Europese Commissie om in te zetten op de eventuele herintroductie van de autotrein met het oog op een duurzaam toerisme. Wij herinneren ons allemaal nog de autoslaaptreinen vanuit Denderleeuw en het Luikse Bressoux, die toch enige extra charme boden.

Ik heb hierover de volgende vragen, mijnheer de minister.

Welke visie hebt u hieromtrent?

Zijn er reeds vragen of suggesties van EU-instellingen, zoals het Europees Comité van de Regio's, in dit kader aan uw kabinet bezorgd?

Zijn er concrete vragen van de toeristische sector in ons land, maar vooral van andere EU-landen of eindbestemmingen? Zo ja, welke?

Zijn er vragen of suggesties van de goederenvervoeroperatoren hierover, aangezien zij natuurlijk over het materieel en de kennis inzake het transporteren van auto's beschikken?

29.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer De Spiegeleer, ik ben het uiteraard met u eens dat de trein in het streven naar een duurzamer transportbeleid een ideale vervoersmodus is. Dat heb ik al enkele keren gezegd en ik doe mijn best om dat in de praktijk te brengen. Ik stel met plezier vast dat de Europese Commissie ook die mening deelt, zowel in haar Green Deal als door het initiatief om van dit jaar het Europees Jaar van het Spoor te maken.

In het kader van duurzaam toerisme is voor het aspect verplaatsingen een modal shift naar het spoor nodig en hierbij is het inzetten op betere internationale verbindingen met hogesnelheidstreinen en nachttreinen cruciaal. De autotrein is op heden niet het onderwerp geweest van gesprekken met onze Europese partners. Er wordt uiteraard op Europees niveau samengewerkt aan een internationaal treinennetwerk. Een goed Europees netwerk zou een alternatief kunnen bieden voor korteafstandsvluchten voor zowel professionele verplaatsingen als bijvoorbeeld een citytrip of een vakantie. In die context lijkt het mij meer aangewezen energie te besteden aan het grote plaatje, eerder dan aan een specifiek nicheproduct als autotreinen, wat niet wegneemt dat wij de mogelijke kandidaten zo goed mogelijk zullen bijstaan bij hun plannen indien er in de toekomst een commercieel initiatief voor autotreinen zou komen.

Vanuit de toeristische sector in ons land of het buitenland hebben wij nog geen signalen ontvangen dat er interesse is in dat product. Ook in mijn contacten met goederenvervoerders is dat onderwerp niet naar voren gekomen als mogelijkheid tot uitbreiding van hun activiteiten.

29.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Ik zal het verder opvolgen.

Ik had gedacht en gehoopt vandaag het laatste woord te hebben, maar de heer Francken gooit roet in het eten.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

30 Vraag van Theo Francken aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station van Vilvoorde" (55012829C)

30 Question de Theo Francken à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Vilvorde" (55012829C)

30.01 Theo Francken (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vicepremier, de laatste vraag voor vandaag betreft het station van Vilvoorde.

Vilvoorde wordt al enige jaren bestuurd door Hans Bonte, een collega van socialistische signatuur en een goed burgemeester. Vilvoorde is geen gemakkelijke stad. Het is een prachtige stad met een prachtige cultuur en geschiedenis. Jean-Luc Dehaene was de meest bekende burgemeester van Vilvoorde en we hebben vroeger en nu heel bekende politici gehad in Vilvoorde, zoals Willy Courtois, Assita Kanko en nu ook Sammy Mahdi. Jessica Soors van uw partij is trouwens ook van Vilvoorde. Jammer genoeg heeft zij de politiek op nationaal niveau verlaten. Ik vond haar wel een aanwinst.

Vilvoorde is dus een stad waar best wat rond te doen is en ik kan u een bezoek aan onze prachtige stad in het hart van Vlaams-Brabant aanraden. Een van de pijnpunten in Vilvoorde is echter het station dat in erbarmelijke staat verkeert. Alle politici in Vilvoorde hebben dit al proberen verbeteren, maar het is nog altijd niet beter.

Ik denk dat het echt een goed signaal zou zijn mochten wij het station kunnen opfrissen en niet alleen omwille van het niet altijd positieve imago van Vilvoorde. We hebben daar Syriëstrijders, veel migratie en wel wat multiculturele problemen gehad.

Een station is een belangrijk uithangbord. Het station van Bergen werd vernieuwd, net als het station van Leuven. Een station is een belangrijke plek en als een internationale reiziger afstapt in een vies en lelijk station, dan vraagt hij zich al af wat de rest zal geven. Ik roep u op om het station van Vilvoorde eindelijk aan te pakken en ik denk dat uw collega-staatssecretaris Mahdi, de burgemeester en vele anderen mij alleen maar gelijk kunnen geven.

Mijnheer de minister, mijn vraag is dus wat uw plannen zijn met het station van Vilvoorde.

30.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Francken, ik ga met u akkoord dat het station in Vilvoorde niet in de beste toestand verkeert. Ik heb het bezocht met mijn uitstekende collega uit Vilvoorde, mevrouw Soors.

Het is dan ook goed om vast te stellen dat de NMBS en de stad Vilvoorde voor de werken aan het station samen een project opzetten in dit kader. Beide zijn in nauw overleg over de verschillende stappen. De NMBS verwacht dat de nieuwe onderdoorgang van het station van Vilvoorde zal afgewerkt worden tegen einde 2021. De overige werken aan de perrons, de bestaande onderdoorgang en de roltrappen zullen zijn afgerond tegen 2024. Bovendien is gepland om in 2021 te starten met de bouw van nieuwe fietsstallingen en de heraanleg van het stationsplein. Ook dit is belangrijk.

30.03 Theo Francken (N-VA): Mijnheer de vicepremier, dank u.

Het is belangrijk dat Vilvoorde echt wordt aangepakt, want het staat in onze provincie symbool voor de avondse infrastructuur van de NMBS. Er zijn veel plannen van de NMBS. Ik zal u voor elke stad in Vlaams-Brabant ondervragen. Over elk station en elke stad zult u een vraag krijgen, vooral schriftelijk. Ik zal u niet elke week lastig vallen met mondelinge vragen, geen probleem, het zal schriftelijk gebeuren.

Ik wil Vilvoorde aangrijpen, mijnheer de voorzitter, omdat Vilvoorde een symbool is. Vilvoorde is een symbool van deterioratie, van hoe een station echt niet moet zijn. Vilvoorde kent ook heel wat problemen zoals jongerencriminaliteit, Syriëstrijders, drugtrafik. Ik denk dat de heer Bonte als burgemeester echt zijn best doet om daartegen te vechten, elke dag. Zo ken ik hem, zo apprecieer ik hem. Ik moet wel zeggen dat daar

echt nog werk aan de winkel is. Laat mij duidelijk zijn: een proper station, een mooie infrastructuur en architectuur zorgen voor minder problemen en geven een heel mooi imago aan een stad.

Ik ben blij dat u zegt dat dit jaar de onderdoorgang zal worden aangepakt, dat volgend jaar wordt begonnen aan de renovatie met nieuwe fietsstallingen en dat in 2024 ook de perrons worden aangepakt. Dat vind ik redelijk laat. Ik wil u dus vragen of het niet mogelijk is om het project-Vilvoorde vroeger te bekijken met uw collega's en ambtenaren, om Vilvoorde echt te gebruiken als vlaggenschip in Vlaams-Brabant, als voorbeeld van een mooie stad met een mooi NMBS-station. Dat zou fantastisch zijn, dat is mijn droom alvast.

Ik merk aan u dat u het station hebt bezocht en weet dat het een probleem is waar u werk van wil maken. Ik hoop het met u. We gaan daar inderdaad werk van maken. U hebt de steun van de grootste partij en de grootste fractie in de Kamer, de N-VA.

De **voorzitter**: Met de beste wensen voor onze voormalige collega Hans Bonte.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.05 uur.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 05.