CRIV 55 **COM 949**

DE KAMER BE
LA CHAMBRE BE

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

Mercredi

14-12-2022

Après-midi

Woensdag

14-12-2022

Namiddag

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

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

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
e-mail : publications@lachambre.be

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

SOMMAIRE

Débat d'actualité sur les liaisons ferroviaires entre Bruxelles, Alost et Ninove et questions jointes de 1

- Anja Vanrobaeys à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nécessité d'améliorer les liaisons ferroviaires dans la région de la Dendre" (55029897C) 1
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Une meilleure liaison ferroviaire entre Alost, Ninove et Grammont" (55030147C) 1
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire problématique entre Gand et Ninove" (55030535C) 1
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre de trains entre Alost et Ninove" (55031790C) 1
- Tania De Jonge à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les horaires des trains entre Ninove et Bruxelles et entre Ninove et Alost" (55032085C) 1

Orateurs: **Anja Vanrobaeys, Pieter De Spiegeleer, Maria Vindevoghel, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 7
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking pour vélos de la SNCB sous la Martelarenplein à Louvain" (55029762C) 7

- Katrien Houtmeyers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes liés au parking à vélos sous la Martelarenplein à Louvain" (55032637C) 7

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

Questions jointes de 9
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les aides aux sillons et leur délai d'octroi" (55029831C) 9
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La pénurie des conducteurs dans le secteur du fret ferroviaire" (55029832C) 9

- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La coopération internationale dans le secteur du fret ferroviaire" (55029833C) 9

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

Question de Albert Vicaire à Pierre-Yves Dermagne (VPM Économie et Travail) sur "L'offre limitée de véhicules électriques V2G" (55029745C) 13

Orateurs: **Albert Vicaire, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

INHOUD

Actualiteitsdebat over de treinverbindingen tussen Brussel, Aalst en Ninove en toegevoegde vragen van 1

- Anja Vanrobaeys aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nood aan betere treinverbindingen in de Denderstreek" (55029897C) 1
- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een betere treinverbinding tussen Aalst, Ninove en Geraardsbergen" (55030147C) 1
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De slechte treinverbinding Gent-Ninove" (55030535C) 1
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dienstverlening tussen Aalst en Ninove" (55031790C) 1
- Tania De Jonge aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinregeling Ninove-Brussel en Ninove-Aalst" (55032085C) 1

Sprekers: **Anja Vanrobaeys, Pieter De Spiegeleer, Maria Vindevoghel, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 7
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De fietsenparking van de NMBS onder het Martelarenplein in Leuven" (55029762C) 7
- Katrien Houtmeyers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Problemen met de fietsenparking onder het Martelarenplein in Leuven" (55032637C) 7

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

Samengevoegde vragen van 9
- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De steun voor de rijpaden en de toewijzingstermijn ervan" (55029831C) 9
- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het tekort aan treinbestuurders in de sector van het vrachtvervoer per spoor" (55029832C) 9
- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De internationale samenwerking in de sector van het vrachtvervoer per spoor" (55029833C) 9

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

Vraag van Albert Vicaire aan Pierre-Yves Dermagne (VEM Economie en Werk) over "Het beperkte aanbod van elektrische voertuigen met V2G-functie" (55029745C) 13

Sprekers: **Albert Vicaire, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Albert Vicaire à Pierre-Yves Dermagne (VPM Économie et Travail) sur "Le transport de marchandises compromis sur le Rhin" (55029746C) 14
Orateurs: **Albert Vicaire, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 16
- Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la gare de Lierre" (55029870C) 16
- Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare provisoire de Lierre" (55029885C) 16

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité dans la gare de Lierre et aux alentours" (55032476C) 16
Orateurs: **Bert Wollants, Kim Buyst, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 19
- Karin Jiroflée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Tirlemont" (55029845C) 19

- Katrien Houtmeyers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La décrépitude de la gare de Tirlemont" (55032594C) 19
Orateurs: **Karin Jiroflée, Katrien Houtmeyers, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le trafic ferroviaire sur l'axe Mol-Lommel-Overpelt" (55029917C) 22
Orateurs: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 23
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le baromètre de la sécurité routière" (55029937C) 23
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La publication de Vias sur les blessés de la route hospitalisés" (55030587C) 23

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

Questions jointes de 25
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les prévisions du Bureau fédéral du Plan concernant la répartition modale" (55029969C) 25
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport de mobilité du MORA et ses conclusions sur le modal split et les émissions y afférentes" (55029970C) 25
Orateurs: **Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Albert Vicaire aan Pierre-Yves Dermagne (VEM Economie en Werk) over "De ernstige problemen met het goederenvervoer via de binnenscheepvaart over de Rijn" (55029746C) 14
Sprekers: **Albert Vicaire, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 16
- Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van het station van Lier" (55029870C) 16
- Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het tijdelijke stationsgebouw in Lier" (55029885C) 16
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid in en rond het station van Lier" (55032476C) 16
Sprekers: **Bert Wollants, Kim Buyst, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 19
- Karin Jiroflée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station van Tienen" (55029845C) 19
- Katrien Houtmeyers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verloederde toestand van het station van Tienen" (55032594C) 19
Sprekers: **Karin Jiroflée, Katrien Houtmeyers, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinverkeer op de as Mol-Lommel-Overpelt" (55029917C) 22
Sprekers: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 23
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkeersveiligheidsbarometer" (55029937C) 23
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie van Vias institute over het aantal gehospitaliseerde verkeersslachtoffers" (55030587C) 23
Sprekers: **Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 25
- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De prognose van het Planbureau inzake de modal split" (55029969C) 25

- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het mobiliteitsverslag van de MORA en zijn conclusies over de modal split en de bijhorende uitstoot" (55029970C) 25
Sprekers: **Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Questions jointes de 27
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le système de retrait de courses dans des gares de la SNCB" (55029973C) 27
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le service de retrait de fruits et légumes" (55030868C) 27
Orateurs: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'électrification de la ligne ferroviaire 15" (55030009C) 28
Orateurs: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking pour navetteurs de la SNCB à la gare d'Alost" (55030148C) 29
Orateurs: **Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Interpellation et questions jointes de 31
- Katleen Bury à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La révision de la taxe aérienne et la concertation avec les Régions" (55030080C) 31
- Katrien Houtmeyers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le départ de Ryanair de Brussels Airport" (55032596C) 31
- Theo Francken à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "De nouvelles taxes sur les billets d'avion et de nouvelles normes de bruit" (55000352I) 31
Orateurs: **Katleen Bury, Katrien Houtmeyers, Theo Francken, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Motions 39

Questions jointes de 41
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux programmés aux passages à niveau à Bilzen" (55030312C) 41
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de tunnel ferroviaire à Bilzen" (55032407C) 41
Orateurs: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La voie centrale" (55030372C) 42
Orateurs: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 44
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement des travaux à la 44

Samengevoegde vragen van 27
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het ophaalsysteem voor boodschappen in NMBS-stations" (55029973C) 27
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afhaaldienst voor groenten en fruit" (55030868C) 27
Sprekers: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De elektrificatie van spoorlijn 15" (55030009C) 28
Sprekers: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-pendelparking aan het station Aalst" (55030148C) 29
Sprekers: **Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde interpellatie en vragen van 31
- Katleen Bury aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herziening van de vliegtaks en het overleg met de regio's" (55030080C) 31
- Katrien Houtmeyers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vertrek van Ryanair uit Brussels Airport" (55032596C) 31
- Theo Francken aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Nieuwe vliegtaksen en nieuwe geluidsnormen" (55000352I) 31
Sprekers: **Katleen Bury, Katrien Houtmeyers, Theo Francken, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Moties 39

Samengevoegde vragen van 41
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande werken aan de spoorwegovergangen in Bilzen" (55030312C) 41
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande spoorwegtunnel in Bilzen" (55032407C) 41
Sprekers: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De middenrijbaan" (55030372C) 42
Sprekers: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 44
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voortgang van de werken aan 44

gare de Termonde" (55030403C)
- Barbara Pas à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le début des travaux à la gare de Termonde" (55030670C) 44
Orateurs: **Tomas Roggeman, Barbara Pas**, présidente du groupe VB**, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Greet Daems à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la gare à Herentals" (55030412C) 46
Orateurs: **Greet Daems, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La transparence des informations sur les biens immobiliers de la SNCB" (55030461C) 48
Orateurs: **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrat léonin conclu avec Northern Diabolo" (55030484C) 49
Orateurs: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 51
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les toilettes de la gare de Hasselt" (55030553C) 51
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux à la gare de Hasselt" (55030554C) 51
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux à la gare de Hasselt" (55030569C) 51
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les toilettes de la gare de Hasselt" (55030571C) 51
Orateurs: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La disponibilité des toilettes dans les trains" (55030575C) 53
Orateurs: **Kim Buyst, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation du poids total des utilitaires légers" (55030695C) 54
Orateurs: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des trains et actifs de la 56

het station van Dendermonde" (55030403C)
- Barbara Pas aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanvang van de werken aan het station Dendermonde" (55030670C) 44
Sprekers: **Tomas Roggeman, Barbara Pas**, voorzitster van de VB-fractie**, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Greet Daems aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stationsparking in Herentals" (55030412C) 46
Sprekers: **Greet Daems, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De transparantie rond het vastgoed van de NMBS" (55030461C) 48
Sprekers: **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het wurgcontract met Northern Diabolo" (55030484C) 49
Sprekers: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 51
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toiletten in het station van Hasselt" (55030553C) 51
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan het station van Hasselt" (55030554C) 51
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan het station van Hasselt" (55030569C) 51
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toiletten in het station van Hasselt" (55030571C) 51
Sprekers: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beschikbaarheid van de toiletten op de trein" (55030575C) 53
Sprekers: **Kim Buyst, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassing van het totale gewicht van lichte bedrijfsvoertuigen" (55030695C) 54
Sprekers: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-treinen en activa 56

SNCB aux mains de trusts dans le Delaware" (55030696C)
Orateur: **Frank Troosters**

Question de Bert Moyaers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les parkings sans barrière" (55030702C) 56
Orateurs: **Bert Moyaers, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 58
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des subventions supplémentaires pour Lineas" (55030732C) 58
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets d'avenir de Lineas" (55031364C) 58
- Eric Thiébaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les services de Lineas" (55032079C 58

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

Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains trop courts sur la ligne entre Lichtervelde et Bruges" (55030740C) 61
Orateurs: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 62
- Tania De Jonge à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'affectation du bâtiment de la gare de Ninove" (55030798C) 62
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'initiative sociale dans la gare de Ninove" (55030874C) 62
- Anja Vanrobaeys à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'affectation du bâtiment de la gare de Ninove (point de contact bien-être)" (55032685C) 62
Orateurs: **Tania De Jonge, Anja Vanrobaeys, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Rhin de fer" (55030843C) 65

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

Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité des voyageurs et du personnel dans les gares de Renaix et Audenarde" (55030866C) 66
Orateurs: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La capacité du réseau 68

in handen van trusts in Delaware" (55030696C)
Spreker: **Frank Troosters**

Vraag van Bert Moyaers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Frictieloze parkings" (55030702C) 56
Sprekers: **Bert Moyaers, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 57
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Extra subsidies voor Lineas" (55030732C) 57
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomstplannen van Lineas" (55031364C) 57
- Eric Thiébaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De diensten van Lineas" (55032079C) 58
Sprekers: **Maria Vindevoghel, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebrek aan treinwagons op de lijn Lichtervelde - Brugge" (55030740C) 61
Sprekers: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 62
- Tania De Jonge aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bestemming van het stationsgebouw in Ninove" (55030798C) 62
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het sociaal initiatief in het station Ninove" (55030874C) 62
- Anja Vanrobaeys aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bestemming van het stationsgebouw te Ninove (steunpunt welzijn)" (55032685C) 62
Sprekers: **Tania De Jonge, Anja Vanrobaeys, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De IJzeren Rijn" (55030843C) 65
Sprekers: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid van de reizigers en van het personeel in de stations Ronse en Oudenaarde" (55030866C) 66
Sprekers: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De capaciteit van 67

ferroviaire" (55030907C)
Orateurs: **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 70
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression par la SNCB de la réduction de tarif pour familles nombreuses" (55030914C) 70
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression du tarif familles nombreuses" (55032452C) 70
Orateurs: **Maria Vindevoghel, Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 72
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le remplacement des bancs de la gare de Bruxelles-Nord" (55030931C) 72
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les bancs en bois dans la gare du Nord à Bruxelles" (55031004C) 72
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Bruxelles-Nord" (55031794C) 72
Orateurs: **Chanelle Bonaventure, Frank Troosters, Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 77
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit mené auprès de l'institut Vias" (55031007C) 77
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit auprès de l'institut Vias (question de suivi)" (55031024C) 77
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit à l'institut Vias en charge de la sécurité routière" (55031073C) 77
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit sur les activités de Vias institute" (55031377C) 77
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit mené auprès de l'institut Vias" (55032645C) 77
Orateurs: **Jef Van den Bergh, Wouter Raskin, Frank Troosters, Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

het spoornet" (55030907C)
Sprekers: **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 70
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschaffen van de tariefkorting voor grote gezinnen door de NMBS" (55030914C) 70
- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van het tarief voor grote gezinnen" (55032452C) 70
Sprekers: **Maria Vindevoghel, Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 72
- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vervanging van de banken in het station Brussel-Noord" (55030931C) 72
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De houten banken in het Brusselse Noordstation" (55031004C) 72
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Brussel-Noord" (55031794C) 72
Sprekers: **Chanelle Bonaventure, Frank Troosters, Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 76
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias institute" (55031007C) 76
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias (opvolgvraag)" (55031024C) 76
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit van het verkeersveiligheidsinstituut Vias" (55031073C) 76
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit naar de activiteiten van Vias institute" (55031377C) 76
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias" (55032645C) 76
Sprekers: **Jef Van den Bergh, Wouter Raskin, Frank Troosters, Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

du

MERCREDI 14 DÉCEMBRE 2022

Après-midi

_____

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 14 DECEMBER 2022

Namiddag

_____

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 21 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

Les textes figurant en italique dans le Compte rendu intégral n'ont pas été prononcés et sont la reproduction exacte des textes déposés par les auteurs.
De teksten die in cursief zijn opgenomen in het Integraal Verslag werden niet uitgesproken en steunen uitsluitend op de tekst die de spreker heeft ingediend.

Le **président**: On va essayer de traiter un maximum de questions et de fixer non seulement la date de la prochaine séance en janvier mais également tout le premier trimestre. S'il était possible d'adopter un rythme régulier, disons toutes les trois semaines, monsieur le ministre, je crois que ce serait le bon timing.

Je voudrais également inviter les collègues à la concision, c'est-à-dire respecter le temps réglementaire et, s'ils le souhaitent, se référer au texte écrit de la question car cela permet de gagner un peu de temps. Ces éléments sont à l'appréciation de chacune et chacun.

01 Actualiteitsdebat over de treinverbindingen tussen Brussel, Aalst en Ninove en toegevoegde vragen van
- Anja Vanrobaeys aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nood aan betere treinverbindingen in de Denderstreek" (55029897C)
- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een betere treinverbinding tussen Aalst, Ninove en Geraardsbergen" (55030147C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De slechte treinverbinding Gent-Ninove" (55030535C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dienstverlening tussen Aalst en Ninove" (55031790C)
- Tania De Jonge aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinregeling Ninove-Brussel en Ninove-Aalst" (55032085C)
01 Débat d'actualité sur les liaisons ferroviaires entre Bruxelles, Alost et Ninove et questions jointes de
- Anja Vanrobaeys à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nécessité d'améliorer les liaisons ferroviaires dans la région de la Dendre" (55029897C)
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Une meilleure liaison ferroviaire entre Alost, Ninove et Grammont" (55030147C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire problématique entre Gand et Ninove" (55030535C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre de trains entre Alost et Ninove" (55031790C)
- Tania De Jonge à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les horaires des trains entre Ninove et Bruxelles et entre Ninove et Alost" (55032085C)

01.01 **Anja Vanrobaeys** (Vooruit): Mijnheer de minister, dit probleem sleept al enige tijd aan. Ik heb u hierover al verschillende keren ondervraagd.

In februari beloofde de NMBS dat ze de aansluiting tussen Aalst, Ninove en Geraardsbergen zou verzekeren, nadat eerder met het nieuwe vervoersplan een knip in de rechtstreekse treinverbinding was gemaakt.

Vanaf mei is dat opnieuw helemaal de mist ingegaan. Door die overstap, maar vooral door de vertragingen van Aalst naar Denderleeuw, missen mensen hun aansluiting, waardoor men over een traject van 15 kilometer in plaats van 15 minuten nu bijna anderhalf uur doet. Er is ook maar een trein per uur naar Ninove en Geraardsbergen.

De NMBS heeft verklaard dat men door werken in het station van Denderleeuw geen vijf of tien minuten langer kan wachten om de aansluiting te verzekeren. Die verbinding kan niet worden verzekerd, maar de vervoersmaatschappij belooft er alles aan doen om de treinen zo stipt mogelijk te laten rijden. Uiteraard zal de NMBS daar alles aan doen, maar ik krijg voortdurend signalen van pendelaars, en nu ook van studenten in de examenperiode, dat de app vertragingen aangeeft. Tien minuten vertraging betekent dat men de aansluiting mist. Dat betekent ook een vertraging van 1,5 uur, waardoor mensen te laat op hun werk en scholieren te laat op school komen.

Verschillende gemeenten uit onze regio, uit Aalst, Erpe-Mere, Ninove, hebben een resolutie aangenomen om te pleiten voor die aansluiting, maar ook voor een betere en structurele oplossing voor het treinverkeer in de Denderstreek.

Mijnheer de minister, klopt het dat de aansluiting vanuit Aalst naar Ninove en Geraardsbergen echt niet kan worden verzekerd? Kan er niet worden gewacht? Waarom kon dit wel tussen februari en mei? Waarom verklaart de NMBS sindsdien dat dit niet meer kan?

De NMBS belooft er alles aan te doen om de treinen stipt te laten rijden. Pendelaars zeggen mij dat vertragingen van tien minuten tijdens de spits schering en inslag zijn, waardoor ze hun aansluiting missen. Kan die overstaptijd echt niet ruimer? Wordt bij de overstaptijd ook rekening gehouden met de werken die momenteel bezig zijn in het station van Denderleeuw, waardoor er maar één trap beschikbaar is en het ook minder gemakkelijk is om snel van de ene kant van het station naar de andere kant te lopen om die verbinding te halen?

Overweegt u een bijsturing om de treinverbinding tussen de regionale centra in de Denderstreek te verbeteren en de aansluitingen te verzekeren?

01.01 **Anja Vanrobaeys** (Vooruit): En février, la SNCB avait promis de rétablir la ligne directe entre Alost, Ninove et Grammont, qu'elle avait précédemment coupée. À partir de mai, la situation s'est toutefois de nouveau détériorée avec la nécessité d'un changement de train et de nombreux retards, à la suite desquels les voyageurs ratent leurs correspondances et un voyage de 15 km prend pas moins d'une heure et demie. Il n'y a, par ailleurs, qu'un seul train par heure à destination de Ninove et de Grammont. La SNCB prétend qu'en raison de travaux en gare de Denderleeuw, elle ne peut pas assurer la correspondance en cas de retards, mais affirme qu'elle fera tout son possible pour garantir une ponctualité maximale des trains. Des navetteurs m'ont toutefois signalé qu'aux heures de pointe, les retards de 10 minutes sont monnaie courante et qu'ils ratent dès lors leur correspondance.

Ne peut-on réellement pas prévoir un laps de temps plus long pour la correspondance? Les travaux en gare de Denderleeuw, où seul un escalier est encore disponible, impliquent également qu'il faut davantage de temps pour changer de quai en cas de correspondances. Le ministre envisage-t-il un ajustement afin d'améliorer les liaisons ferroviaires entre les centres régionaux du Pays de la Dendre et de permettre d'assurer les correspondances?

01.02 **Pieter De Spiegeleer** (VB): *Vele pendelaars mislopen op het traject Aalst-Ninove-Geraardsbergen nog altijd hun overstap in Denderleeuw. Werken aan het station in Denderleeuw zouden ervoor zorgen dat er geen rechtstreekse verbinding kan worden verzekerd (inperking van de S6). Gezien de beperkte overstaptijd en het dito aanbod enerzijds en het veelvuldig voorkomen van vertragingen, zijn lange reistijden en frustraties dikwijls het gevolg. Een oplossing dringt*

01.02 **Pieter De Spiegeleer** (VB): *Pourquoi la liaison directe entre Alost et Grammont a-t-elle été supprimée durant les travaux? Quand cette liaison pourra-t-elle être rétablie? La SNCB envisage-t-elle de prolonger le temps de*

zich dan ook op.
1.Wat is de exacte reden dat de rechtstreekse verbinding Aalst-Geraardsbergen niet meer actief is, tijdens de werken?
2.Wanneer zou een rechtstreekse verbinding Aalst-Geraardsbergen terug ingevoerd worden? Heeft de NMBS hier al een zicht op?
3.Overweegt de NMBS om de overstaptijd in Denderleeuw - in het geval van een uitblijven van de rechtstreekse verbinding - te verlengen?

correspondance à Denderleeuw?

01.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag gaat over hetzelfde onderwerp. Ik stelde ze naar aanleiding van een artikel in *Metro*. Dat is een goed tijdschrift om te weten te komen welke problemen er zich afspelen met het treinverkeer. Een treinreiziger bedankte een begeleider omdat deze ervoor gezorgd had dat de trein toch nog even langer wachtte om te vertrekken zodat de persoon in kwestie toch nog zijn aansluiting zou halen. Maar in de meeste gevallen gaat het er niet zo aan toe. Dat geeft de mensen heel veel stress omdat ze bij de minste vertraging niet meer zeker zijn van hun aansluiting.

Hoe komt het dat er een structureel probleem blijft met de aansluiting in Denderleeuw voor de reizigers vanuit Gent in de richting van Ninove? Door welke concrete problemen missen de reizigers zo vaak hun aansluiting?

Ik herhaal de vraag van de persoon uit *Metro*. Wil de NMBS iets doen aan deze situatie? Is het bijvoorbeeld niet mogelijk om de dienstregeling aan te passen zodat de reizigers beter bediend kunnen worden?

01.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Pourquoi la liaison entre Gand et Ninove est-elle si mauvaise? Quels sont ces problèmes concrets expliquant pourquoi les voyageurs ratent souvent leur correspondance à Denderleeuw? Comment la SNCB compte-t-elle améliorer la situation? Les horaires peuvent-ils être adaptés?

01.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, sinds 12 december 2021 is de rechtstreekse verbinding tussen Aalst, Denderleeuw en Ninove afgeschaft. Hierdoor moeten personen die van Ninove naar Aalst willen reizen of omgekeerd overstappen in het station van Denderleeuw. De klachten hierover zijn zeer talrijk, want er zijn heel lange overstaptijden.

De NMBS beloofde in het verleden al verbetering, maar ondertussen zijn we een jaar verder en is er nog geen verbetering in zicht. Daarom wil ik graag weten wat er gepland is op dat vlak.

Werd de vervoersvraag onderzocht?

Welke kosten of investeringen zijn nodig om de rechtstreekse verbinding te herstellen? Wat zal er nog gebeuren op dit vlak in de nabije toekomst?

01.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Le 12 décembre 2021, la liaison directe entre Alost, Denderleeuw et Ninove a été supprimée. Depuis lors, les voyageurs doivent changer de train à Denderleeuw, où ils doivent souvent attendre longtemps leur correspondance.

La demande de transport a-t-elle déjà été examinée? Quels investissements sont nécessaires pour rétablir la liaison directe? Quelles mesures sont-elles prévues dans un avenir proche pour améliorer la situation?

De **voorzitter**: Mevrouw De Jonge is verhinderd door werkzaamheden in een andere commissie en zal niet naar onze vergadering kunnen komen.

01.05 Minister **Georges Gilkinet**: Geachte leden, ik heb uiteraard begrip voor de bezorgdheden die naar voren worden geschoven. De NMBS en Infrabel hebben mij hierover de volgende informatie bezorgd.

De aansluiting tussen de IC-29 Gent-Sint-Pieters-Brussel-Zuid-Landen en de S6 Denderleeuw-Geraardsbergen-Schaarbeek kan niet worden verzekerd, omdat de S6 tijdig moet vertrekken uit Denderleeuw richting Geraardsbergen om geen vertraging te

01.05 **Georges Gilkinet**, ministre: La correspondance entre l'IC29 Gand-Saint-Pierre – Bruxelles-Midi – Landen et le S6 Denderleeuw – Grammont – Schaerbeek ne peut être assurée car le S6 doit quitter Denderleeuw en direction de Grammont à l'heure pour ne pas provoquer de retard sur le trajet

veroorzaken op het traject naar Brussel. Er zijn drie S6-treinen waarvoor een uitzondering geldt: de S6-trein om 20.56 uur in Denderleeuw, die zal wachten indien de IC-trein uit Gent maximaal 5 minuten vertraging heeft, de S6-trein om 21.56 uur in Denderleeuw, die zal wachten indien de IC-trein uit Gent maximaal 11 minuten vertraging heeft en de S6-trein om 22.56 uur in Denderleeuw, die zal wachten indien de IC-trein uit Gent maximaal 21 minuten vertraging heeft. Deze situatie is niet gewijzigd sinds februari.

Gezien de korte overstaptijd tussen de IC-29 en de S6 raadt de NMBS haar reizigers aan om gebruik te maken van de S4 Aalst-Brussel-Mechelen tussen Aalst en Denderleeuw om vervolgens over te stappen op de S6 in Denderleeuw.

Deze trein vertrekt 6 minuten voor de IC-29 uit Aalst. In Denderleeuw is er vervolgens een comfortabele overstaptijd van 11 minuten.

Wegens een combinatie van factoren is het niet mogelijk de dienstregeling van de treinen te wijzigen om de overstaptijd te verruimen. De IC-29 Gent-Brussel-Landen kan niet vroeger vertrekken uit Gent-Sint-Pieters wegens opeenvolging met de S52 Gent-Sint-Pieters-Zottegem-Geraardsbergen tussen Gent-Sint-Pieters en Melle. De S6 Denderleeuw-Geraardsbergen-Brussel kan niet later uit Denderleeuw vertrekken door opeenvolging met de IC-26 Kortrijk-Brussel-Sint-Niklaas tussen Edingen en Brussel.

Tijdens de spitsuren rijden er twee tot vier treinen per uur tussen Geraardsbergen en Denderleeuw, waardoor er tijdens de spits elk uur meerdere overstapmogelijkheden zijn om tussen Geraardsbergen en Aalst te reizen. Sinds 13 december vorig jaar vertrekken er bovendien tijdens de avondspits twee bijkomende P-treinen uit Aalst naar Ninove en Geraardsbergen met vertrek rond 16 en 16.30 uur. Daarnaast rijdt er 's ochtends een bijkomende P-trein tussen Denderleeuw en Geraardsbergen met halte in Ninove om een bijkomende overstapmogelijkheid te creëren voor reizigers uit Gent en Aalst. Tot slot heb ik de NMBS ook gevraagd alle andere mogelijke opties te onderzoeken om de regionale verbinding te verbeteren.

Mevrouw De Jonge vroeg me hoe ik sta tegenover het betrekken van lokale besturen bij beslissingen over verbindingen. Ik denk dat zij het antwoord kent. Ik vind dat zeer belangrijk, want de gemeenten zijn essentiële partners in het mobiliteitsbeleid. Dat geldt overigens niet alleen voor beslissingen over de bestemming van treinen, ook bij aanpassingen van de dienstregeling pleegt de NMBS overleg met lokale besturen en probeert ze zoveel mogelijk rekening te houden met hun wensen. Ik benadruk 'zoveel mogelijk', want een dienstregeling is altijd een complexe puzzel waarvoor met zeer veel verschillende factoren rekening gehouden moet worden.

01.06 **Anja Vanrobaeys** (Vooruit): Mijnheer de minister, de bijkomende P-treinen in de avondspits zijn een stap vooruit. U merkt

vers Bruxelles. Une exception s'applique à trois trains S6: le train S6 à 20 h 56 à Denderleeuw, qui attendra si le train IC venant de Gand a un retard n'excédant pas 5 minutes; le train S6 à 21 h 56 à Denderleeuw, qui attendra si le train IC en provenance de Gand a un retard n'excédant pas 11 minutes; et le train S6 à 22 h 56 à Denderleeuw, qui attendra si le train IC venant de Gand a un retard n'excédant pas 21 minutes.

Eu égard au court temps de correspondance entre l'IC-29 et le S6, la SNCB recommande aux voyageurs d'emprunter le S4 Alost – Bruxelles – Malines entre Alost et Denderleeuw et de prendre ensuite le S6 à Denderleeuw.

Ce train part d'Alost 6 minutes avant l'IC-29 et le temps de correspondance à Denderleeuw est de 11 minutes. Pour plusieurs raisons, les horaires des trains ne peuvent pas être modifiés afin de garantir un temps de correspondance plus long. Aux heures de pointe, deux à quatre trains par heure circulent entre Grammont et Denderleeuw, ce qui augmente les possibilités de correspondances pour les voyageurs entre Grammont et Alost. Aux heures de pointe en soirée, deux trains P supplémentaires à destination de Ninove et de Grammont partent également d'Alost vers 16 h et 16 h 30, et ce depuis le 13 décembre 2021. En outre, un train P supplémentaire circule le matin entre Denderleeuw et Grammont avec un arrêt à Ninove. J'ai également demandé à la SNCB d'étudier toutes les autres options possibles.

La SNCB se concerte avec les pouvoirs locaux et tente autant que possible de tenir compte de leurs désidératas, mais les horaires restent un véritable casse-tête.

01.06 **Anja Vanrobaeys** (Vooruit): Les trains P supplémentaires à

echter op dat de trein van Aalst naar Ninove en Geraardsbergen zes minuten vroeger is. Er zijn echter ook pendelaars die eerst een bus nemen om naar het station te rijden. Dat is net het probleem dat de pendelaars mij aangeven. Gezien de busverbindingen hebben zij betere treinverbindingen nodig, want anders moeten zij heel vroeg vertrekken. U kan wel opwerpen waarom dat niet kan. Voor de betrokkenen is de oplossing in dat geval echter simpel. Zij stappen gewoon over naar de auto. Als wij willen dat mensen voor klimaatgezonde oplossingen kiezen, zijn treininvesteringen in de Denderstreek echt wel nodig.

Bovendien voelen de mensen uit de Denderstreek zich echt in de steek gelaten. Er zijn pendelaars die op basis van de vroegere regeling een jaarabonnement hebben genomen. Ondertussen hebben zij dat abonnement niet meer verlengd, omdat zij zich maandenlang bedrogen hebben gevoeld. Zij namen dat abonnement immers vanuit het idee dat zij een rechtstreekse verbinding hadden van Aalst naar Ninove en Geraardsbergen. Plots kwam er dan een knip in de treinverbinding. Zij hebben geen oplossingen of toch geen oplossing die zij voor ogen hadden. Zij doen plots veel langer over hun treinreis. Ik pleit er dan ook voor om op korte termijn die aansluiting beter te verzekeren, teneinde in een structurele oplossing te voorzien op die lijn. Mensen die wonen, werken of schoollopen in de Denderstreek, verdienen immers beter.

Ik pleit er echter ook voor het volledige interregionale vervoer te bekijken. Ik heb ook al vragen gesteld over lijn 82. Ik ben al meer dan twintig jaar met het dossier bezig, vooral op lokaal niveau. De Denderstreek verdient een goede interregionale treinverbinding, vooral omdat er in Erpe-Mere twee industriezones zijn. De bedrijven daar smeken om personeel. La Lorraine, een groot internationaal bedrijf, smeekt om personeel. Mensen kunnen daar zonder enig probleem beginnen omdat zij een dermate groot tekort aan personeel hebben. Mocht daar een interregionale treinverbinding zijn tussen Aalst, Denderleeuw, Ninove, Geraardsbergen, Zottegem en Erpe-Mere, aangepast aan de uren van de industriezone en met meer verbindingen, dan zou dat een enorme stap vooruit betekenen, zeker voor een streek die het lange tijd heel moeilijk heeft gehad, maar nu heel fier het hoofd recht. Er is in die streek opnieuw meer tewerkstelling. De streek komt opnieuw boven water. Zij verdienen dat daar dus echt. Ik pleit ervoor om de kwestie, eventueel met de lokale besturen, nader te bekijken.

l'heure de pointe du soir constituent une avancée. Cependant, les navetteurs qui se rendent à la gare en bus ont besoin de meilleures liaisons ferroviaires, sinon ils se rabattront inévitablement sur la voiture. Des investissements dans le rail dans le Pays de la Dendre sont vraiment nécessaires, en vue de mettre en place des solutions respectueuses du climat. En outre, les habitants de cette région se sentent abandonnés, d'autant plus qu'ils pensaient initialement pouvoir compter sur une liaison directe entre Alost, Ninove et Grammont. Je voudrais plaider pour une correspondance plus fiable, mais aussi pour un examen de l'intégralité du transport interrégional, afin de répondre aux besoins des zones industrielles locales.

De **voorzitter**: Mevrouw Vanrobaeys, uw repliek was lang, maar dat is passie.

01.07 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, uw antwoord is weinig hoopgevend. Het is tamelijk ontgoochelend voor de inwoners en pendelaars in onze Denderstreek. U haalt aan dat de lat om die aansluitingen te verbeteren nogal hoog ligt, maar de oplossing is vrij eenvoudig: zorgen dat er geen aansluiting nodig is en teruggrijpen naar de rechtstreekse verbinding die vroeger bestond, en nu blijkbaar tijdens de spits nog steeds bestaat. Voor alle duidelijkheid, collega De Jonge, die er nu niet is, legt vooral de link met de pendelbewegingen naar Brussel, maar we moeten hier vooral focussen op het interregionale probleem met het treinverkeer in ons Denderbekken. Dat neemt niet weg dat de ontsluiting van Ninove zelf richting Brussel ook een probleem is.

01.07 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Cette réponse ne donne guère d'espoir aux navetteurs dans notre Pays de la Dendre. Pourtant, on pourrait facilement revenir à la liaison directe qu'on avait précédemment. Il faut surtout se focaliser sur le problème intrarégional: malgré la densité relative du réseau ferroviaire, la région est mal desservie par la SNCB. Il semblerait que les priorités se situent ailleurs et que c'est la

Dit interregionale probleem is simpel: de Denderstreek heeft ondanks een vrij dicht spoornetwerk een slechte verbinding per spoor. Aalst is als centrumstad, scholierenstad, studentenstad, winkelstad en regionale werkgelegenheidspool slecht per spoor verbonden met bijvoorbeeld Ninove en Geraardsbergen, hoewel de infrastructuur er ligt. Het enige wat wij daar als Vlaams Belang uit kunnen besluiten is dat de prioriteit elders ligt en de wil ontbreekt. Dat is jammer en vooral verbazend voor een groene minister van Mobiliteit die ons allemaal op het spoor wil krijgen, iets waarin we hem grotendeels volgen. Blijkbaar lopen dossiers als die van de nachttrein vrij vlot, maar in een dichtbevolkte regio als de Denderstreek willen scholieren, pendelaars en winkelaars sneller en efficiënter hun reisdoel bereiken.

Mijnheer de minister, ik heb er een tekeningetje bij gemaakt: ik heb een kaart van onze streek afgedrukt met een tekening erbij, die ik u plechtig ga overhandigen. Ik hoop dat u hier verder mee aan de slag zult gaan, want deze problematiek gaat verder dan enkel het interregionale.

volonté qui manque. J'ai imprimé une carte de notre région, accompagnée d'un dessin, qui je voudrais remettre solennellement au ministre.

01.08 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, 100 jaar geleden geraakte men vanuit Ninove sneller in Brussel dan vandaag. Tegenwoordig duurt het 55 minuten om de afstand van 30 kilometer tussen Ninove en Brussel af te leggen, wat neerkomt op een gemiddelde snelheid van 30 kilometer per uur. Misschien kan men beter een speedpedelec gebruiken in van plaats van de trein te nemen. Het is een groot probleem. Zoals de vorige spreker al aangaf, wil de Denderstreek beter openbaar vervoer met een ruimer aanbod. Die knip zorgt ervoor dat dit veel moeilijker is.

Mijnheer de minister, een tweede groot probleem is het personeelstekort. Het wegvallen van de onderstationschefs in veel stations leidt ertoe dat reizigers hun aansluiting vaak missen. De onderstationschefs zorgden er immers dikwijls voor dat de trein nog even wachtte alvorens te vertrekken, zodat de mensen nog de tijd hadden om over te stappen. Ik hoop echt dat u er werk van maakt.

01.08 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Il y a 100 ans, le trajet entre Ninove et Bruxelles était plus rapide qu'aujourd'hui. La région de la Dendre souhaite bénéficier de meilleures liaisons en transports publics avec une gamme plus large. Cette scission complique la donne. En outre, le manque de personnel représente un problème majeur. Les sous-chefs de gare veillaient souvent à ce que le train attende un certain temps avant de démarrer afin que les voyageurs puissent obtenir leur correspondance.

01.09 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw toelichting. Volgens u is het onmogelijk om die rechtstreekse verbinding te herstellen. U hebt daar een aantal technische redenen voor gegeven, die ik maar moeilijk kan geloven. Vroeger was die rechtstreekse verbinding namelijk wel mogelijk. Met alle respect, die technische omstandigheden zijn een kwestie van het bijstellen van het vervoersplan. Een belangrijke voorwaarde om dat te doen is natuurlijk dat er een afdoende vervoersvraag moet zijn. Ik heb u gevraagd hoeveel reizigers die treinverbinding zouden kunnen nemen, maar ik heb jammer genoeg geen antwoord gekregen, want dan hadden we zeker kunnen vaststellen dat het over een groot aantal pendelaars gaat. Ik vraag u dan ook met aandrang dat te herbekijken. Niet alleen ik stel die vraag, maar ook de voltallige gemeenteraad van Ninove heeft daarover een motie unaniem goedgekeurd, op voorstel van mijn N-VA-collega Karolien De Roose, gemeenteraadslid in Ninove.

De dienstverlening van de NMBS boert achteruit. Ook het station van Ninove verkeert in vergaande staat van verloedering na jaren van leegstand. Wanneer het echter over de invoering van een betaalparking gaat, weet de NMBS Ninove plots wel weer liggen. Ik vraag u daarom met aandrang om dat vervoersplan te herzien of op zijn minst, indien men geen degelijke verbinding kan maken, de parking gratis te

01.09 **Tomas Roggeman** (N-VA): Si la demande est suffisamment élevée, il devrait être possible de réinstaurer cette liaison directe. Si cela n'est pas possible, je demande au moins de rendre le parking de la gare de Ninove gratuit.

maken. Dat lijkt me wel het absolute minimum.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

02 Samengevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De fietsenparking van de NMBS onder het Martelarenplein in Leuven" (55029762C)
- Katrien Houtmeyers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Problemen met de fietsenparking onder het Martelarenplein in Leuven" (55032637C)
02 Questions jointes de
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking pour vélos de la SNCB sous la Martelarenplein à Louvain" (55029762C)
- Katrien Houtmeyers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes liés au parking à vélos sous la Martelarenplein à Louvain" (55032637C)

02.01 **Frank Troosters** (VB): *De nieuwe NMBS-fietsenparking onder het Martelarenplein in Leuven kreeg na een inspectie van de brandweer een negatieve evaluatie. De opening van deze parking die reeds een jaar geleden diende te gebeuren loopt zo - vlak voor het nieuwe schooljaar - bijkomende vertraging op.*

Wat waren de vaststellingen van de brandweer die tot een negatieve evaluatie hebben geleid?
Welke bijkomende vertraging heeft de negatieve evaluatie tot gevolg?
Wanneer zal de parking geopend worden?
Welke bijkomende kosten hebben de vastgestelde tekortkomingen tot gevolg?
Wie is aansprakelijk voor deze bijkomende kosten en kunnen/zullen deze in voorkomend geval op derden verhaald worden?

02.01 **Frank Troosters** (VB): *L'avis rendu par les pompiers après l'inspection du nouveau parking à vélos de la SNCB situé sous la Martelarenplein à Louvain est négatif.*

Sur quelles constatations cet avis repose-t-il? Quand le parking sera-t-il ouvert? Quels coûts supplémentaires cela entraînera-t-il? Qui est responsable en la matière?

02.02 **Katrien Houtmeyers** (N-VA): Mijnheer de minister, de vraag kan inderdaad wat gedateerd zijn, maar de problemen zijn dat nog niet.

In september werd die langverwachte fietsenparking geopend. In principe is die goed voor 3.700 plaatsen, maar in de praktijk zouden er maar 1.800 plaatsen echt toegankelijk zijn. Dat heeft verschillende oorzaken. Heel veel plaatsen zijn te smal, zeker voor fietsen met kinderstoeltjes, fietszakken of -manden. Het gaat ook om dubbeldekplaatsen, wat niet altijd voor iedereen gemakkelijk is. Er is geen verankering mogelijk ter hoogte van het fietskader, waardoor de ketting vaak wordt bevestigd aan de aanpalende standplaats. Ook heeft de parking geen hellend vlak, maar een fietsgoot, wat niet praktisch is.

Die parking is ondertussen enkele maanden in gebruik en die problemen duiken allemaal op. Onze partij heeft in Leuven regelmatig aan de alarmbel getrokken, maar de bevoegde ambtenaren beweren dat de NMBS niet naar hun argumenten heeft geluisterd.

Heeft de NMBS op voorhand overleg gepleegd met de stad Leuven over de invulling van de fietsenparking? Klopt het dat de stad Leuven tegenargumenten heeft gegeven, waarmee de NMBS geen rekening heeft gehouden? Indien ja, om welke reden? Welke adviezen van de stad heeft de NMBS wel en niet gevolgd? Zijn er nog aanpassingen mogelijk aan de fietsenparking of zit Leuven nu finaal met een onwerkbare fietsenstalling, waar maar de helft van de plaatsen echt

02.02 **Katrien Houtmeyers** (N-VA): L'ouverture du parking à vélos tant attendu a eu lieu en septembre. Ce parking dispose en principe de 3 700 places mais seules 1 800 places seraient réellement accessibles en pratique. Le parking est à présent opérationnel depuis plusieurs mois et divers problèmes apparaissent.

La SNCB avait-elle organisé au préalable des concertations avec la ville de Louvain quant à la configuration du parking? Est-il exact que la ville de Louvain avait avancé des arguments contraires dont la SNCB n'a pas tenu compte? Quels avis la SNCB a-t-elle pris en considération et quels avis a-t-elle négligés? Des modifications sont-elles encore possibles? Un système de guidage pour les cyclistes sera-t-il mis en place, comme promis?

toegankelijk is? Aanvankelijk was er ook een fietsgeleidingssysteem beloofd. Dat is er nog steeds niet. Wordt daarin nog voorzien?

02.03 Minister **Georges Gilkinet**: De brandweer had inderdaad opmerkingen bij de afstand tussen de fietsenrekken en bij het geluidssignaal van de alarmen. Dat is ondertussen opgelost. De nieuwe ondergrondse fietsenstalling in het station van Leuven heb ik eind september geopend samen met het stadsbestuur en de leiding van de NMBS. Er zullen zeker nog kinderziekten zijn, maar we kunnen nog zaken verbeteren in samenwerking met de stad Leuven, die aanwezig was bij de inauguratie van deze indrukwekkende fietsparking en blij was.

De opening van de nieuwe fietsenstalling brengt het aantal fietsenstallingen rond het station van Leuven in een klap tot boven de 10.000. Dat is enorm. In een stad waar het fietsgebruik de overhand neemt en die bovendien beschikt over het zesde grootste station van het land is die uitbreiding goed besteed. De NMBS wil het aantal treinreizigers de volgende 10 jaar immers met 30 % doen groeien. Daarom dienen onze stations verder uit te groeien tot multimodale knooppunten waar de reizigers vlot van het ene vervoersmiddel op het andere kunnen overstappen. Fiets-trein is de winnende combinatie voor onze mobiliteit, onze economie en ons milieu.

Als we van het spoor de ruggengraat van de mobiliteit willen maken, moeten we ook investeren in goed voor- en natransport, met makkelijk overstappen op bus en metro en met goede fietsinfrastructuur. In het nieuwe contract van openbare dienst zullen we die ambitie verder uitbouwen met duizenden nieuwe fietsparkeerplaatsen in het hele land.

02.03 **Georges Gilkinet**, ministre: En effet, les pompiers ont émis des commentaires sur la distance entre les râteliers pour vélos et le signal sonore des alarmes. Ce problème a été résolu depuis. Fin septembre, j'ai inauguré le nouveau parc à vélos souterrain de la gare de Louvain, avec la commune et la direction de la SNCB. Nous pouvons encore régler les problèmes de rodage avec la ville de Louvain, qui s'est réjouie de cette acquisition, dès lors qu'elle dispose ainsi d'un seul coup de plus de 10 000 places de stationnement pour vélos. Nos gares doivent continuer à évoluer vers des nœuds multimodaux, où les voyageurs peuvent facilement passer d'un mode de transport à un autre. Le vélo-train est la combinaison gagnante pour notre mobilité, notre économie et notre environnement. Nous devons donc également continuer à investir dans de bonnes infrastructures cyclables. Dans le nouveau contrat de service public, nous développerons cette ambition.

02.04 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoord. Als ik terugkijk naar mijn vragen, dan is daar eigenlijk niet op geantwoord.

Ik laat me vertellen dat het gebruiksgemak niet altijd even groot is. Ik heb eigenlijk niet gehoord welke de maatregelen zullen zijn om dat gebruiksgemak te vergroten. Ik heb gewoon gehoord dat iedereen blij was bij de opening, dat we nu heel veel fietsparkeerplaatsen hebben in Leuven en welke de doelstellingen van uw beleidsbrief waren. Maar ik heb weinig concrete dingen gehoord over de vragen die ik gesteld heb.

02.04 **Frank Troosters** (VB): Je n'ai pas reçu de réponse à mes questions concrètes.

02.05 **Katrien Houtmeyers** (N-VA): Mijnheer de minister, ik kan de opmerking van mijn collega enkel bijtreden. Ik denk dat u de vraag niet gelezen hebt en dat u ook niet geluisterd hebt naar wat ik u daarnet gevraagd heb. U hebt immers effectief op geen enkele vraag geantwoord.

U hebt gezegd dat iedereen heel blij was. Alles is mooi geopend. Er zijn nu meer dan tienduizend plaatsen in Leuven. Maar van de 3.700 plaatsen die net geopend zijn, zijn er maar 1.800 toegankelijk wegens de problematiek die ik ook heb aangehaald. Daarop hebt u allemaal niet geantwoord. U hebt niet gezegd welke de tegenargumenten zijn of wat er nu nog zal gebeuren. U hebt niet geantwoord op mijn vraag

02.05 **Katrien Houtmeyers** (N-VA): Le ministre n'a en effet répondu à aucune question. C'était donc peine perdue. Aujourd'hui, nous avons pu lire sur Facebook que le vélo électrique d'une personne avait été volé dans la partie sécurisée du parking. Apparemment, ce système ne fonctionne pas non plus. Le ministre a donc encore du pain sur la planche en ce qui concerne la

over het fietsgeleidingssysteem. Dus had ik hier evengoed niet kunnen zitten. Ik heb toch geen antwoord gekregen.

Vandaag stond er op Facebook te lezen dat iemands elektrische fiets gestolen werd in het beveiligde stuk van de parking. Blijkbaar werkt dat systeem ook niet. Als men zomaar met andermans fiets naar buiten kan lopen, wil dat toch zeggen dat er iets ernstig misloopt. Dus, mijnheer de minister, ik denk dat u daar best nog wel veel werk hebt en dat u dan toch wel eens overleg mag gaan plegen.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

concertation.

03 Questions jointes de
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les aides aux sillons et leur délai d'octroi" (55029831C)
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La pénurie des conducteurs dans le secteur du fret ferroviaire" (55029832C)
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La coopération internationale dans le secteur du fret ferroviaire" (55029833C)
03 Samengevoegde vragen van
- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De steun voor de rijpaden en de toewijzingstermijn ervan" (55029831C)
- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het tekort aan treinbestuurders in de sector van het vrachtvervoer per spoor" (55029832C)
- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De internationale samenwerking in de sector van het vrachtvervoer per spoor" (55029833C)

03.01 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, ce sont trois questions qui m'ont été inspirées par une visite que j'ai effectuée cet été auprès de Sibelit, qui est un partenariat établi au Luxembourg entre la SNCB Cargo, le Fret SNCF, la CFF Cargo, et les Chemins de fer luxembourgeois pour une coordination du fret dans toute la région. Ces questions sont peut-être un peu passées d'actualité ou reviennent puisque vous venez de conclure les nouveaux contrats de gestion notamment avec la SNCB. Je ne doute pas que ces contrats contiennent également des ambitions pour le fret ferroviaire. C'est évidemment un enjeu de taille. Je n'ai pas à vous l'apprendre.

Le fret ferroviaire, je ne vous l'apprends pas non plus, nécessite des aides au sillon. L'aide financière demandée par le secteur tient également de l'enjeu écologique. En effet, faute de moyens, certains acteurs n'hésitent pas à remettre de vieux diesel sur les rails, ce qui est évidemment un non-sens. Les hausses répétées sont également problématiques quant à la compétitivité du rail par rapport au transport routier favorisé par la conjoncture actuelle.

Je sais que vous avez conscience de ces difficultés et que vous aviez déjà, lorsque j'avais déposé ma question cet été, annoncé des aides mais avec deux écueils. D'abord, les financements n'arrivent qu'un an après l'annonce, forçant les utilisateurs du rail à avancer cette aide à leurs clients qui l'attendent de pied ferme. Au moment où j'avais déposé ma question, l'aide au sillon annoncée en fin d'année 2021 pour l'année 2022 n'avait toujours pas été versée. Deuxième écueil, les aides sont insuffisantes dans le contexte énergétique qu'on connaît parce que ces aides sont totalement absorbées par l'inflation énergétique.

03.01 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Het goederenvervoer per spoor vormt een belangrijke uitdaging en voor de ontwikkeling ervan moet er in steun voor de rijpaden voorzien worden. Bij gebrek aan middelen aarzelen sommige spelers niet om oude diesellocs weer op de rails te zetten, wat onzin is. Bovendien bevoordeelt de economische conjunctuur het wegvervoer, daar het spoor door de herhaalde prijsstijgingen minder concurrentieel is.

De steun komt er een jaar na de aankondiging ervan, waardoor de spoorweggebruikers gedwongen worden deze steun aan hun klanten voor te schieten. In de huidige context volstaat die steun niet. Die wordt volledig door de energie-inflatie opgeslokt.

Overweegt u de spoorwegsector een specifieke steun toe te kennen om de inflatie van de energieprijs op te vangen? Hoe verklaart u de vertraging bij de toekenning ervan?

Monsieur le ministre, l'octroi d'une aide spécifique à l'inflation des prix de l'énergie est-il envisagé pour le secteur du fret ferroviaire? Comment expliquez-vous les longs délais d'octroi des aides au sillon annoncées qui limitent ainsi l'impact du soutien? Quelles actions entreprenez-vous pour soutenir le secteur?

Monsieur le ministre, ma deuxième question est relative à la pénurie de conducteurs pour le fret ferroviaire. On l'apprend dans toutes les discussions. C'est le problème général de l'embauche à la SNCB. Je voudrais m'intéresser ici au problème spécifique de cette attractivité du secteur ferroviaire pour les travailleurs. On pointait deux facteurs à ce sujet.

Premièrement, le manque d'attractivité du métier avec ses contraintes horaires et son salaire relativement peu avantageux et surtout, le manque de formation adéquate. À ma connaissance, il n'existe à ce jour plus d'école du fret ni de formation spécifique en interne.

Êtes-vous d'accord avec le constat évoqué et identifiez-vous d'autres facteurs responsables de cette pénurie? La réinstauration d'une formation spécifique au fret ferroviaire est-elle envisageable au sein de la SNCB? Enfin, la dernière question concerne la coopération internationale dans le cadre du fret ferroviaire. Avec Sibelit, j'étais évidemment au cœur de cette problématique. Lorsque j'ai rencontré ces acteurs, ils argumentaient que cette coopération était tout à fait possible dans la mesure où la France et la Belgique ont notamment collaboré étroitement durant la période du trouble lié au covid-19, à l'aide d'un simple tableau excel.

Concernant nos voisins français, une entrave au développement du fret transfrontalier se pose. Le secteur favorise aujourd'hui les gabarits P400 – des semi-remorques montées sur le rail, ce qui est optimal pour l'intermodalité et permet un plus grand potentiel pour le développement de frets ferroviaires.

Les experts estiment qu'un doublement du trafic est possible. À mon avis, vous aussi. Les tunnels entre Metz et Strasbourg sont trop étroits pour ces gabarits. Les P400 doivent donc emprunter d'autres itinéraires ferroviaires ou se tournent vers la route. Ces diverses contraintes, couplées aux coûts liés au fret menacent de mettre à mal l'objectif ambitieux et nécessaire pour le fret avec des entreprises risquant de se tourner vers le trafic routier.

Comment estimez-vous aujourd'hui le niveau de coopération transfrontalière concernant le fret ferroviaire? Portez-vous, en concertation avec vos homologues, l'enjeu du développement du transport ferroviaire de marchandises et si oui, comment? Êtes-vous au courant des difficultés exprimées par les entreprises ferroviaires, notamment celles du manque de concertation internationale et le problème du gabarit P400? Comment pouvez-vous aider à y remédier?

03.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Vajda, je vous remercie pour vos trois questions très intéressantes sur le fret ferroviaire.

Le plan d'action marchandises qui, à mon initiative, a été adopté fin septembre par le gouvernement vient apporter bon nombre de réponses à vos questions pertinentes. Il s'agit d'une série d'actions implémentées avec les acteurs économiques et ferroviaires pour

Er zijn ook te weinig bestuurders voor het vrachtvervoer per spoor, omdat het beroep onvoldoende aantrekkelijk is en er geen geschikte opleiding aangeboden wordt. De NMBS organiseert immers geen interne opleidingen meer voor het vrachtvervoer.

Zijn er andere oorzaken voor dat personeelstekort? Wordt er overwogen om bij de NMBS opnieuw een specifieke opleiding voor het goederenvervoer te organiseren?

Internationale samenwerking voor vrachtvervoer is perfect mogelijk. Tijdens de coronacrisis zetten Frankrijk en België een samenwerking op aan de hand van een eenvoudig Excelbestand. De sector zet tegenwoordig vooral in op opleggers van het type P400. Die zijn optimaal voor intermodaal vrachtvervoer. Volgens deskundigen kan het volume van het vrachtvervoer per spoor verdubbeld worden. De tunnels tussen Metz en Straatsburg zijn echter te smal voor de P400-trailers, waardoor de treinen moeten omrijden of er gekozen moet worden voor wegvervoer.

In welke mate wordt er samengewerkt met buurlanden voor het vrachtvervoer per spoor? Hoe bevordert u samen met uw ambtgenoten het goederenvervoer per spoor? Welke oplossingen zijn er mogelijk voor het gebrek aan internationaal overleg en voor de problemen met de omvang van de P400-opleggers?

03.02 Minister **Georges Gilkinet**: Het antwoord op uw vragen is te vinden in het actieplan voor het goederenvervoer. Het betreft acties die samen met de economische stakeholders en de spoorwegbedrijven uitgevoerd moeten

aboutir à l'un des objectifs majeurs de notre gouvernement en matière de mobilité: celui de doubler le volume de marchandises transportées par rail. Nous devrons à cet effet activer divers leviers dont ceux que vous avez cités.

En ce qui concerne la mise en œuvre d'un système d'aide à la réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, adopté en décembre 2021 à mon initiative et voté au Parlement, la procédure devant la Commission européenne (CE) est toujours en cours.

Nous ne pouvons appliquer le système tant que la CE n'a pas rendu sa décision de conformité du subside aux règles européennes en matière de concurrence. C'est la raison pour laquelle les entreprises n'ont pas encore reçu ces aides, ce qui est regrettable. Nous faisons au plus vite compte tenu du fait que nous sommes dépendants d'une instance extérieure sans laquelle nous ne pouvons agir.

Comme dans le dossier des trains de nuit, je soutiens le besoin de flexibilité en matière d'aides d'État. Je le plaide régulièrement devant la Commission lors des Conseils européens des Transports et aussi pour faire en sorte que le délai entre la publication d'une loi sur le soutien à un secteur et son entrée en vigueur soit considérablement réduit dans le futur.

Le plan d'action marchandises que j'ai élaboré prévoit, par ailleurs, de développer la notion de catalogue sillon, à savoir la possibilité de réservation en amont de capacités réalisées et nécessaires pour les besoins du transport de marchandises.

Cela doit permettre aux entreprises ferroviaires d'obtenir la garantie de disposer d'un sillon de qualité et d'effectuer la commande au moment où le contrat est signé avec leur client de manière plus agile et efficace que ne l'est un catalogue papier. Nous sommes en 2022! Cela figurera aussi dans le contrat de performances entre l'État fédéral et Infrabel qui doit être signé dans les prochains jours.

Concernant la pénurie de conducteurs dans le secteur, une des mesures du plan d'action marchandises consiste à étudier la mise sur pied d'une filière indépendante de formation de ces conducteurs. Le domaine de la formation étant principalement du ressort des Régions, je travaillerai en étroite collaboration avec celles-ci.

Par ailleurs, la SNCB est déjà reconnue comme centre de formation pour les conducteurs de trains. Les formations sont ouvertes aux particuliers et au personnel de toute entreprise ferroviaire active sur l'infrastructure ferroviaire belge.

Les candidats peuvent également bénéficier d'une formation de conducteur assurant le transport de marchandises. Infrabel dispose également d'une académie, qui pourrait apporter son soutien à de telles initiatives. Par ailleurs, j'ai été sollicité par une entreprise privée qui a exprimé son souhait de lancer un projet d'école de formation indépendante, que je soutiendrai bien évidemment dans les limites de mes compétences.

En outre, j'ai financé la traduction d'un ouvrage pédagogique du néerlandais vers le français à destination des futurs professionnels du

worden om het volume van het goederenvervoer per spoor te verdubbelen.

Wat de door het Parlement goedgekeurde vermindering van de vergoeding voor het gebruik van de spoorinfrastructuur betreft, wachten we op de beslissing van de Europese Commissie inzake de conformiteit van de subsidie met de mededingingsregels.

Ik steun de nood aan flexibiliteit op het vlak van staatssteun, teneinde de termijn tussen de publicatie van een wet betreffende de aan een sector verleende steun en de inwerkingtreding van die wet in te korten.

In het actieplan voor het goederenvervoer wordt het begrip rijpadencatalogus ontwikkeld, op basis waarvan men op voorhand capaciteit kan reserveren voor de noden van het goederenvervoer. Spoorwegbedrijven zullen een rijpad kunnen bestellen op het moment dat ze het contract met de klant sluiten en op die manier de garantie hebben dat ze over dat rijpad kunnen beschikken. Dat zal ook zo vermeld worden in het performantiecontract dat zeer binnenkort tussen de Staat en Infrabel gesloten zal worden.

Het plan voorziet in de oprichting van een onafhankelijk traject voor de opleiding van treinbestuurders. Ik zal hiervoor met de bevoegde gewesten samenwerken.

De NMBS geniet reeds erkenning als een opleidingscentrum voor treinbestuurders, dat openstaat voor alle spoorwegbedrijven die in België actief zijn.

Infrabel Academy zou een dergelijk initiatief kunnen ondersteunen en een privébedrijf heeft me een project voor een onafhankelijke opleidingsschool voorgesteld waar ik ook achter sta.

Ten slotte heb ik de Franse

transport ferroviaire de marchandises.

Enfin, concernant la coopération internationale du secteur du fret, lors du Conseil Transport de lundi dernier, j'ai récemment soutenu l'inclusion de l'exigence – comme vous le suggérez – du gabarit P400 dans la révision des réseaux transeuropéens de transport. Je me réjouis de voir que cette exigence a été conservée dans le texte de compromis adopté lors de ce même conseil. Cela signifie que la législation européenne prévoit cette mise au gabarit, qui implique un élargissement des tunnels pour éviter des déviations inutiles de convois de marchandises. Ce ne sera pas pour demain, mais en tout cas le plus rapidement possible.

Je continuerai à agir au plan européen pour supprimer les dispositions qui entravent le transport ferroviaire international - de marchandises comme de personnes -, par exemple l'absence de langue unique pour le fret ferroviaire, ou encore pour renforcer l'interopérabilité et la coordination dans le secteur. C'est un de nos objectifs fondamentaux en vue de réduire le nombre de camions sur les routes et, donc, d'émissions de carbone et de particules fines, ainsi que les risques qu'encourent les usagers – sans parler des dégradations aux infrastructures routières, qui sont particulièrement coûteuses pour les finances publiques.

03.03 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos trois réponses positives et pour votre ambition de doubler le fret sur nos rails. Cela ne revêt évidemment aucun sens de dire qu'on doublera le fret uniquement dans la petite Belgique. Elle n'est pas assez grande que pour justifier ce transport ferroviaire.

On se rend donc compte de l'importance de la coopération avec la Région wallonne pour la formation et que, surtout, elle est essentielle avec les pays voisins et l'Europe. Sur le plan spécifique de la formation de nouveaux conducteurs, je regrette que la SNCB ne réintroduise pas cette formation spécifique aux conducteurs du fret car elle me paraît primordiale et la SNCB me paraît le meilleur lieu pour organiser cette formation. Néanmoins, je me réjouis de certaines victoires, comme celle que vous venez d'obtenir au niveau européen en ce qui concerne l'uniformisation des gabarits, notamment ce fameux P400.

J'ai envie de terminer par ceci, monsieur le ministre. J'ai l'impression que c'est vraiment le moment de donner le dernier coup car tous les astres s'alignent pour le fret, notamment la Région wallonne qui investit dans ses infrastructures. Je viens de la province de Luxembourg et dans le sud, le Terminal Container Athus (TCA) vient de recevoir des aides spécifiques. C'est donc tout le secteur qu'il faut soutenir. Il faut le soutenir aujourd'hui. Il faut battre le fer du chemin tant qu'il est chaud. Je vous remercie encore pour votre action.

vertaling van een Nederlands boek over het goederenvervoer per spoor gefinancierd.

Wat de internationale samenwerking inzake het goederenvervoer betreft, heeft de Raad Vervoer maandag beslist het P400-profiel op te nemen in de herziening van de trans-Europese vervoersnetwerken. Daartoe zullen de tunnels verbreed moeten worden om te voorkomen dat er goederentreinen moeten worden omgeleid.

Ik zal op Europees niveau blijven ijveren voor het wegwerken van de belemmeringen voor het internationaal spoorvervoer en voor de versterking van de interoperabiliteit. Zo kunnen we het aantal vrachtwagens en de CO_2-uitstoot beperken.

03.03 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Uw antwoorden zijn een stap in de goede richting, namelijk de verdubbeling van het goederentransport per spoor, maar dat moet mogelijk worden over de grenzen van ons kleine land heen.

Wat de opleiding betreft, is het belangrijk om samen te werken met het Waals Gewest, onze buurlanden en Europa.

Ik betreur dat de NMBS niet langer instaat voor de cruciale opleiding van bestuurders van goederentreinen, want zij kan ze het best organiseren.

Ik ben blij dat de afmetingen van de opleggers, waaronder de P400, geüniformeerd worden.

Nu het Waals Gewest geïnvesteerd heeft in de infrastructuur, onder meer in de Terminal Container Athus (TCA), is het ogenblik aangebroken om de sector heel goed te ondersteunen.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

04 Question de Albert Vicaire à Pierre-Yves Dermagne (VPM Économie et Travail) sur "L'offre limitée

de véhicules électriques V2G" (55029745C)

04 Vraag van Albert Vicaire aan Pierre-Yves Dermagne (VEM Economie en Werk) over "Het beperkte aanbod van elektrische voertuigen met V2G-functie" (55029745C)

04.01 **Albert Vicaire** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, tout d'abord, je souhaite m'excuser de mon retard auprès de mes collègues.

Monsieur le ministre, actuellement en Belgique, seul le constructeur automobile Nissan met sur le marché des véhicules électriques *vehicle-to-grid* (V2G), c'est-à-dire des véhicules capables de remettre de l'électricité sur le réseau en cas de besoin. Ce système est évidemment très pratique puisqu'il permettra à chaque propriétaire d'un véhicule électrique V2G de se servir de la batterie de sa voiture pour alimenter en électricité son habitation. À l'avenir, cette technologie permettra aussi d'alimenter le réseau électrique en cas de forte demande.

Soutenir et promouvoir les véhicules V2G s'impose dès lors si l'on souhaite mettre toutes les chances de notre côté pour réussir la transition énergétique.

Monsieur le ministre, qu'est ce que votre gouvernement va mettre en place pour augmenter l'offre des véhicules électriques V2G? Des incitants sont-ils à l'étude pour les constructeurs qui voudraient développer des modèles de ce type? Tout cela se passe aussi au niveau européen. Qu'en est-il au niveau européen? Comment pouvez-vous agir et qu'en sera-t-il concernant la présidence de la Belgique en 2024?

04.01 **Albert Vicaire** (Ecolo-Groen): Momenteel brengt alleen Nissan elektrische voertuigen van het type *vehicle-to-grid* (V2G) op de Belgische markt. Dat zijn voertuigen die elektriciteit op het net kunnen injecteren als dat noodzakelijk is. Iedereen die een dergelijke wagen heeft, kan de batterij ervan gebruiken om zijn woning, en op termijn het elektriciteitsnet, te voorzien van stroom. We moeten de productie van zulke voertuigen promoten en ondersteunen om de energietransitie te doen slagen.

Wat doet de regering om ervoor te zorgen dat het aanbod van V2G-voertuigen wordt uitgebreid? Wat gebeurt er op dat vlak op Europees niveau? Plant België acties in het kader van het Belgische EU-voorzitterschap in 2024?

04.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Vicaire, j'éviterai de faire de la publicité pour l'une ou l'autre marque d'automobiles mais je répondrai néanmoins à vos intéressantes questions. La technologie *vehicle-to-grid* permettant une charge bidirectionnelle des véhicules électriques est en effet prometteuse et contribuera à terme à équilibrer l'offre et la demande d'électricité sur le réseau, un des enjeux majeurs qui sont face à nous en matière de production et de stockage d'énergie. Cette technologie représente une des solutions pour réussir la transition énergétique vers les énergies renouvelables.

Aux niveaux européen et international, s'il existe déjà des normes favorisant le développement de technologies permettant la charge bidirectionnelle, l'intégration de telles innovations n'est pas encore contraignante pour les constructeurs. C'est donc un cadre européen à faire évoluer.

À terme, il serait donc certainement pertinent de rendre ces nouvelles exigences techniques obligatoires, mais il faut dans le même temps que le réseau électrique soit adapté en conséquence et permette la recharge intelligente des véhicules. Il faudrait par ailleurs que l'installation de bornes de recharge bidirectionnelles compatibles se généralise.

En ce qui concerne l'installation de ce genre de bornes de recharge et l'adaptation du réseau électrique, je vous invite à contacter mes collègues des Régions compétents en la matière.

Par ailleurs, comme le gouvernement fédéral l'a fait début 2021 pour

04.02 Minister **Georges Gilkinet**: De V2G-technologie is inderdaad veelbelovend en zal ertoe bijdragen vraag en aanbod op het elektriciteitsnet beter op elkaar af te stemmen.

Er bestaan al internationale normen ter bevordering van technologieën die bidirectioneel laden mogelijk maken, maar constructeurs zijn niet verplicht om die innovatieve technologie toe te passen. De Europese regelgeving moet dus aangepast worden.

Het zou nuttig zijn om die nieuwe technologie op termijn te verplichten, maar dan moeten de elektriciteitsnetten en de laadpalen ook aangepast worden. Daarvoor zijn mijn ambtgenoten bij de gewesten bevoegd.

Er werd nog geen beslissing genomen over de toekenning van fiscale incentives om de aankoop van voertuigen met V2G-technolo-

les véhicules de société, des incitants fiscaux peuvent être décidés en conséquence afin de favoriser l'achat de véhicules disposant de la technologie V2G. Mais la décision n'a pas encore été prise, comme cela ne vous a pas échappé.

En matière de fiscalité automobile, je vous renvoie également vers les ministres régionaux concernés notamment par la taxe de mise en circulation.

Je voudrais terminer par dire que si l'électrification du parc automobile est une condition nécessaire pour réussir la transition écologique, ce n'est certainement pas une condition suffisante, sans vous parler de la question des métaux rares, de leur utilisation et de leur recyclage.

En effet, remplacer les véhicules thermiques par des véhicules électriques, idéalement équipés avec la technologie *vehicle-to-grid*, ne résoudra pas nos problèmes d'embouteillages, et ne le fera que partiellement pour nos problèmes de pollution.

Nous devons revoir nos habitudes de mobilité, selon la logique *Avoid-Shift-Improve (A-S-I)*:
- *Avoid*: réduire la demande de déplacements en évitant les déplacements inutiles, en relocalisant l'économie;
- *Shift*: réorienter notre mobilité vers les modes de déplacement les plus écologiques, comme le train et tous les modes collectifs;
- *Improve*: améliorer nos modes de déplacement actuels, catégorie à laquelle appartiennent les véhicules électriques et la technologie *vehicle-to-grid*.

C'est dans cette triple logique que je travaille depuis maintenant plus de deux ans. Je vous remercie.

gie aan te moedigen. De gewestministers zijn ook bevoegd voor de autofiscaliteit.

Ten slotte is de elektrificatie van het wagenpark een noodzakelijke voorwaarde voor een succesvolle ecologische transitie, maar ze zal zeker niet volstaan. We moeten onze mobiliteitsgewoonten herdenken door de vraag naar verplaatsingen te verminderen, onze mobiliteit naar de meest milieuvriendelijke vervoerswijzen te heroriënteren en onze huidige verplaatsingswijzen te verbeteren.

04.03 **Albert Vicaire** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, effectivement, la voiture électrique n'est pas la solution. Les embouteillages de voitures électriques seront aussi pénibles à supporter, et aussi coûteux d'ailleurs, que les embouteillages avec des véhicules à moteur à combustion interne.

C'est assez troublant de constater que le seul pays qui a mis en place ce système, c'est le Japon. Le Japon, après la catastrophe de Fukushima, a arrêté toutes ses centrales nucléaires pendant un certain temps. Ils ont manqué d'électricité. Et ce système a été imposé à la vitesse vv', comme nous avons imposé les réunions zoom pendant le covid. Ils ont maintenant un réseau complètement compatible. Ce n'est pas une impossibilité. C'est juste une question de volonté.

Je vous remercie pour votre réponse, monsieur le ministre.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

04.03 **Albert Vicaire** (Ecolo-Groen): Elektrische voertuigen zijn inderdaad niet de oplossing voor alle problemen.

Alleen Japan heeft dat systeem ingevoerd, en wel in een recordtempo terwijl het land na de ramp in Fukushima met een stroomtekort kampte. Het is dus een kwestie van willen.

05 Question de Albert Vicaire à Pierre-Yves Dermagne (VPM Économie et Travail) sur "Le transport de marchandises compromis sur le Rhin" (55029746C)
05 Vraag van Albert Vicaire aan Pierre-Yves Dermagne (VEM Economie en Werk) over "De ernstige problemen met het goederenvervoer via de binnenscheepvaart over de Rijn" (55029746C)

05.01 **Albert Vicaire** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, cette question date de la canicule de l'été passé.

05.01 **Albert Vicaire** (Ecolo-Groen): Deze vraag werd opge-

Dans l'ouest de l'Allemagne, le manque d'eau dû au pic de chaleur estival a rendu le Rhin difficilement navigable.

Qu'en est-il de la perspective d'un arrêt du trafic en Belgique? Quel a été l'impact pour notre pays de ce problème de transport en Allemagne? Avez-vous été en contact avec votre homologue allemand à ce sujet?

Enfin, au vu du réchauffement climatique que nous connaissons, cette situation se reproduira sans doute. L'état inquiétant du Rhin pendant les vagues de chaleur fait-il l'objet d'une attention particulière au niveau européen?

05.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Vicaire, cette question permet de mettre en lumière les effets du réchauffement climatique sur la mobilité. Ce réchauffement a un impact direct sur les activités économiques, comme on l'a vu cet été en Belgique, en France, en Allemagne et dans plein d'autres endroits du monde, parfois avec des conséquences dramatiques.

En ce qui concerne le niveau du Rhin, ce n'est pas la première fois qu'il est bas. La situation est suivie depuis quelques années avec attention au niveau international, notamment au sein de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). Il s'agit d'une organisation internationale regroupant cinq pays de navigation intérieure, à savoir les Pays-Bas, la France, l'Allemagne, la Suisse et la Belgique.

La CCNR suit de près l'impact économique du faible niveau du Rhin et ses conséquences sur les infrastructures tout en cherchant des améliorations possibles, bien qu'il appartienne en définitive au gestionnaire de la voie navigable – les Régions – de prendre des mesures efficaces.

J'ai chargé les représentants du SPF Mobilité au sein de la délégation belge de la Commission centrale pour la navigation du Rhin de continuer à suivre avec une attention particulière les travaux sur ce sujet et d'apporter toutes les solutions qu'ils peuvent.

Infrabel m'informe, par ailleurs, que sur la route ferroviaire de Montzen, axe principal de et vers l'Allemagne depuis la Belgique, il y a eu une augmentation significative des mouvements de trains en août de cette année par rapport au mois d'août 2021. Mais la raison de cette augmentation n'est pas tout à fait claire. Elle n'est donc pas nécessairement liée aux récentes conditions climatiques. Il y a aussi des différences liées au covid.

Avec mes homologues allemand et hollandais, je cherche à renforcer les connexions ferroviaires de marchandises entre nos trois pays, en collaboration avec la Flandre et la Rhénanie-du-Nord-Westphalie Notamment en raison des effets du dérèglement climatique sur le niveau du Rhin, nous avons intérêt à anticiper de futurs problèmes et à trouver des solutions ferroviaires alternatives. Les épisodes de cet été nous poussent, en effet, à continuer à lutter contre le dérèglement climatique, mais aussi à nous prémunir face à ces effets qui deviennent de plus en plus tangibles, y compris en Belgique.

steld tijdens de hittegolf van afgelopen zomer. Door de hitte in het westen van Duitsland stond het water in de Rijn toen zo laag dat hij moeilijk bevaarbaar was.

Hoe waarschijnlijk is het dat het binnenvaartverkeer in België stilvalt? Wat waren de gevolgen van de problemen in Duitsland voor België? Is er specifiek Europees toezicht op de onrustwekkende toestand van de Rijn tijdens hittegolven?

05.02 Minister **Georges Gilkinet**: Deze vraag biedt me de gelegenheid om de gevolgen van de klimaatopwarming voor de mobiliteit en de economische activiteiten onder de aandacht te brengen.

De toestand van de Rijn wordt al enkele jaren internationaal gevolgd, onder meer door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Daar maken vijf landen deel van uit, namelijk Nederland, Frankrijk, Duitsland, Zwitserland en België.

De CCR houdt nauw toezicht op de economische gevolgen van de lage waterstand van de Rijn en op de gevolgen voor de infrastructuur, en zoekt naar mogelijke verbeteringen, hoewel het uiteindelijk de beheerders van de waterwegen – de gewesten – toekomt om doeltreffende maatregelen te nemen.

Ik heb de vertegenwoordigers van de FOD Mobiliteit die behoren tot de Belgische delegatie in de CCR, de opdracht gegeven om alle mogelijke oplossingen aan te dragen die ze kunnen.

Samen met mijn Duitse en mijn Nederlandse ambtgenoot tracht ik de spoorverbindingen voor goederenvervoer tussen onze drie landen te versterken. Met name vanwege de gevolgen van de klimaatverstoring op de waterstand van de Rijn hebben we er belang bij om op de problemen te anticiperen en alternatieve oplos-

05.03 **Albert Vicaire** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Effectivement, le réchauffement climatique a des effets dans tous les domaines économiques. Il y a le transport puisque le niveau de l'eau baisse. Il y a aussi la production d'énergie puisque des centrales nucléaires ont dû être ralenties en France. L'axe du Rhin est, en outre, un axe économique extrêmement important.

Je suis content de constater que ma question a permis que l'on s'intéresse à ce domaine. Gouverner, c'est prévoir. Même si ce n'est pas vous qui profiterez des résultats de votre anticipation, celle-ci est nécessaire pour la bonne gestion de notre pays.

singen te vinden via het spoor.

05.03 **Albert Vicaire** (Ecolo-Groen): De klimaatopwarming heeft inderdaad gevolgen in alle economische domeinen, of het nu gaat over transport met de daling van het waterpeil, in de wetenschap dat de Rijn een belangrijke economische verbinding is, of de energieproductie, aangezien sommige kerncentrales in Frankrijk op een lager pitje moesten draaien. Uw anticiperende maatregelen zijn noodzakelijk voor het goede beheer van het land.

Le **président**: C'est une excellente conclusion, monsieur Vicaire.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

06 Samengevoegde vragen van
- Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van het station van Lier" (55029870C)
- Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het tijdelijke stationsgebouw in Lier" (55029885C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid in en rond het station van Lier" (55032476C)
06 Questions jointes de
- Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la gare de Lierre" (55029870C)
- Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare provisoire de Lierre" (55029885C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité dans la gare de Lierre et aux alentours" (55032476C)

06.01 **Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de minister, de politieke fracties van Lier hebben u gezamenlijk aangeschreven over de toegankelijkheid van het station van Lier en de renovatie van het stationsgebouw. Voor minder mobiele personen is het een absolute hel om in Lier de trein te nemen. Al jaren bestaan er plannen voor, in 1993 heeft zowaar mevrouw Vervotte een ingreep toegezegd. In uw schrijven aan de gemeenteraad hebt u onderstreept dat de toegankelijkheid tot het station van Lier een absolute beleidsprioriteit is. Dat dossier zou tussen 2027 en 2030 worden aangepakt.

Tot op heden hebben we daar echter zeer weinig van gezien. Intussen heeft de NMBS gemeld dat het station ten vroegste in 2033 aan bod komt. Bronnen bij de NMBS zeggen dat 2040 waarschijnlijk realistischer is. Er is dus nog geen halve eurocent voor ingeschreven, terwijl het dossier dringend moet worden aangepakt, des te meer omdat er elke weekdag maar liefst 5.700 reizigers opstappen. Eigenlijk schuift u het probleem door naar de volgende regering. Ik begrijp uw onwil om de toestand van het station met eigen ogen te komen controleren, want wie wil nu zo'n antwoord geven?

Voorts zou er naar uw zeggen tijdens de renovatie van het stationsgebouw gebruikgemaakt worden van een tijdelijk stationsgebouw, waarvoor er eind 2022, begin 2023 een studie- en bouwaanvraag zou

06.01 **Bert Wollants** (N-VA): Les groupes politiques communs de Lierre ont écrit au ministre au sujet de l'accessibilité difficile de la gare de Lierre et de la rénovation du bâtiment de la gare. Le ministre a qualifié la gare de Lierre de priorité politique absolue, mais en attendant, la SNCB signale que ce dossier ne sera pas traité avant 2033. Certaines sources au sein de la SNCB parlent même de 2040. Une gare provisoire serait prévue et fin 2022 – début 2023, l'étude et la demande de permis de bâtir seraient déposés.

Ce calendrier est-il exact? Le ministre peut-il en dire plus sur l'emplacement de la gare temporaire et le calendrier?

moeten gebeuren. De NMBS, die ik daarover heb ondervraagd, blijkt er geen idee van te hebben waar dat tijdelijke stationsgebouw zou komen. Ons verzoek om daarbij te worden betrokken, leverde niets op, gewoonweg omdat de NMBS zelf geen idee heeft waar het gebouw moet komen.

Bevestigt u de verklaringen van de NMBS over de toegankelijkheid en laat u Lier en de reizigers dus in de steek tot ergens in de jaren 2040?

Is er een concrete locatie voor het tijdelijke stationsgebouw? Kunt u daar duiding bij geven? Als u nu geen locatie kunt aangeven, wanneer en hoe zal dat wel kunnen? In welke mate is uw timing nog actueel? Als u nu nog niet weet waar het gebouw komt, is het bijzonder moeilijk om een bouwaanvraag in te dienen. Wat is dus de huidige timing en welke initiatieven neemt u, opdat u uw engagement zou nakomen?

06.02 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, op 25 november jongstleden, de internationale dag tegen geweld tegen vrouwen, trok ik met een aantal vrouwenbewegingen naar het station van Lier voor een veldbezoek. Degelijke veldbezoeken hebben we aan de NMBS aanbevolen in de resolutie die wij hier een tweetal weken geleden hebben goedgekeurd. Het is daarbij de bedoeling om ter plekke na te gaan welke ingrepen er kunnen gebeuren om de veiligheid van de reizigers in het algemeen en meer specifiek van vrouwen te verhogen.

Ik ben het met de heer Wollants eens dat het station van Lier dringend aan vernieuwing toe is. Het is een van die stations waar men zich 's avonds onveilig voelt als men er strandt omdat de trein vertraging heeft, Het station is niet goed verlicht. Het is er heel donker, de voetgangerstunnel is kil en het stationsplein aan de voorkant is weinig uitnodigend. Hier is dus werk aan de winkel, net zoals aan veel andere stations in ons land. Een renovatie is aan de orde.

Mijn vragen gaan echter over wat wij ondertussen kunnen doen. Op welke manier kunnen we ervoor zorgen dat reizigers in dat belangrijke station een warm en veilig gevoel krijgen, als ze daar moeten wachten?

Mijnheer de minister, wanneer kunnen de reizigers van het station in Lier verbetering verwachten? Welke pijnpunten kunnen in afwachting van een grondige renovatie al worden weggenomen? Hoe zal de NMBS de inrichting van haar stations in het algemeen verbeteren zodat de veiligheid wordt verhoogd?

06.02 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): La gare de Lierre a besoin d'être rénovée d'urgence. Le soir, les voyageurs ne s'y sentent pas en sécurité car l'endroit n'est pas bien éclairé.

Durant les travaux de rénovation, comment pouvons-nous faire en sorte que les voyageurs se sentent en sécurité lorsqu'ils attendent leur train? Quand les voyageurs peuvent-ils espérer une amélioration? Quels sont les problèmes auxquels on peut déjà remédier en attendant la rénovation complète? Quelles améliorations générales la SNCB apportera-t-elle à l'aménagement de ses gares afin d'améliorer la sécurité?

06.03 Minister **Georges Gilkinet**: Lier is een zeer aangename stad, die ik al bezocht heb om bomen te planten. Ik zal die stad in de toekomst met veel plezier opnieuw bezoeken.

Niet perfect toegankelijke stations of te weinig toegankelijke stations behoren tot de erfenis die ik twee jaar geleden als nieuwe minister van Mobiliteit heb gekregen. Dat wil ik veranderen met de herfinanciering van het spoor.

Op dit moment zijn er nog steeds meer dan 150 stations die gerenoveerd moeten worden. Ik vind dat ook spijtig en ik probeer dat te veranderen; daar heb ik alvast de wil voor.

06.03 **Georges Gilkinet**, ministre: Les gares qui ne sont pas parfaitement accessibles sont une part de l'héritage que mes prédécesseurs m'ont laissé il y a deux ans. Je souhaite améliorer la situation grâce au refinancement du rail.

Actuellement, plus de 150 gares doivent encore toujours être rénovées. Dans le cadre des discussions entre la SNCB, Infrabel

Wat de gesprekken tussen de NMBS, Infrabel en de stad Lier over de herinrichting van de stationsomgeving aan beide zijden van de sporen betreft, er worden in goed overleg verschillende pistes onderzocht. De zoekzone voor het tijdelijke stationsgebouw is daaraan gekoppeld. De NMBS laat mij weten dat de zoektocht concreter is geworden, maar dat er nog geen definitieve locatie werd gevonden.

Net zoals in het verleden zal ook nu de NMBS de stad Lier betrekken bij het zoeken naar de beste locatie voor het tijdelijke stationsgebouw. Er zullen dan ook effectief werken plaatsvinden in Lier in de periode 2023-2032, maar de omvang van de werken is op dit moment nog niet duidelijk.

Ik kan verder alleen maar herhalen dat het investeringsplan in onderhandeling is. Gezien de huidige context kunnen er nog geen engagementen op het vlak van timing aangegaan worden. Het dossier blijft alleszins mijn bijzondere aandacht genieten, gezien de historische waarde van het station. Daarvoor hebben wij middelen nodig. Uw goede collega, de heer Roggeman, vindt dat er minder middelen moeten zijn voor de trein. Misschien kan een goed overleg tussen u beiden helpen.

Mevrouw Buyst, u stelde ook een algemene vraag over de veiligheid in de stations. Dat is een terechte vraag. Een belangrijk hoofdstuk van het toekomstige contract van openbare dienst met de NMBS gaat over moderne stations en daarin is er vanzelfsprekend aandacht voor de veiligheid, in het bijzonder voor de veiligheid van vrouwen, niet alleen in de stations, maar ook op de trein. Ik druk hier nogmaals mijn waardering uit voor uw resolutie hieromtrent, met onder andere het oproepsysteem per sms, dat volgend jaar door de NMBS zal worden opgestart. Veiligheid is trouwens een permanent aandachtspunt voor de NMBS, dat ook door mijn kabinet nauwkeurig opgevolgd wordt.

06.04 **Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de minister, u maakt er zich wel behoorlijk gemakkelijk van af, want het is aan u om keuzes te maken. Uw keuze is blijkbaar dat het station van Lier voorlopig niet toegankelijk wordt gemaakt en ook niet door uw opvolger en de opvolger van uw opvolger. Mindervaliden komen er in erbarmelijke omstandigheden terecht. We krijgen geregeld berichten van valpartijen op de perrons als gevolg daarvan. U kunt dus niet naar iemand anders doorverwijzen om het probleem aan te pakken, dat moet u zelf doen.

Met betrekking tot het tijdelijke stationsgebouw verklaart u dat de NMBS samen met de stad Lier naar oplossingen zoekt. Wij hebben de NMBS evenwel al verschillende keren aangeboden om mee op zoek te gaan naar oplossingen. Het antwoord luidt dat het te vroeg is, want ze weet het zelf niet. U moet dus zelf het dossier aanpakken en met uw medewerkers aan de slag gaan. Een station toegankelijk maken tegen 2040 is onaanvaardbaar. Dat is de mening van alle partijen in de Lierse gemeenteraad, met inbegrip van Groen, die de brief ook heeft ondertekend. Ik zal u niet met rust laten.

06.05 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, we zijn gisteren in de namiddag op bezoek geweest bij de NMBS, die ons informatie bezorgde over haar veiligheidscultuur. Er werd ons verteld dat alle spoorbedrijven in Europa te maken krijgen met nieuwe

et la ville de Lierre sur le réaménagement des alentours de la gare de part et d'autre des voies, plusieurs pistes de réflexion sont explorées. L'emplacement du bâtiment temporaire de la gare est lié à ces pistes. Selon la SNCB, bien que le choix de l'emplacement se concrétise, aucun lieu définitif n'a été trouvé. La SNCB continuera à impliquer la ville de Lierre dans cette recherche. Des travaux auront effectivement lieu à Lierre en 2023-2032, mais l'ampleur de ces travaux n'est pas claire à l'heure actuelle. Il n'est pas encore possible d'avancer des engagements concrets concernant le calendrier. Ce dossier fait l'objet d'une attention particulière de ma part, compte tenu de la valeur historique de la gare, mais il faut pour cela disposer des moyens nécessaires, ce que M. Roggeman, collègue de groupe de M. Wollants, ne craint pas de contester.

La sécurité dans les gares, en particulier celle des voyageuses, constituera un chapitre important du futur contrat de service public avec la SNCB.

06.04 **Bert Wollants** (N-VA): Le ministre a vite fait de se débarrasser du problème. Il a opté pour une longue période d'inaccessibilité de la gare de Lierre. Les conditions y seront déplorables pour les moins valides. En ce qui concerne le bâtiment temporaire de la gare, il déclare que la SNCB recherche des solutions avec la ville de Lierre. Toutefois, la SNCB nous répond qu'il est prématuré de chercher des solutions. C'est au ministre lui-même de se pencher sur le dossier et de s'atteler à la tâche.

06.05 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Hier, nous avons rendu visite à la SNCB, qui nous a fourni des informations sur sa culture de la

maatschappelijke verschijnselen en dat het niet evident is voor spoorbedrijven om de veiligheid van de reizigers en het personeel te verhogen, ook al is het wel de topprioriteit van de NMBS.

Om veilige stationsomgevingen te creëren, is het belangrijk dat de stations meer in het lokale weefsel worden opgenomen. Het stationsplein van Lier is op dit ogenblik evenwel niet de aangenaamste plaats. Er moet dus veel meer met de lokale besturen worden samengewerkt om de stationsomgevingen veiliger te maken.

Ik hoop dat u de NMBS alvast de boodschap geeft dat bijvoorbeeld in het stationsgebouw in Lier het noodnummer niet overal uithangt.

Dat is een minimum. Dat moet daar in orde zijn.

Ten tweede, in de stad Brussel worden kunstenaars ingeschakeld om de perrons, stationsgebouwen en voetgangerstunnels aangenamer te maken. Op dat vlak kan de NMBS een aantal stappen vooruit zetten.

Tot slot, indien er suggesties komen van steden om lege ruimtes in te vullen, teneinde levendige stations te verwezenlijken, moeten wij in de NMBS een welwillende partner vinden.

Die boodschappen moet u zeker meegeven.

sécurité. La sécurité est pour elle une priorité absolue. À cette fin, il est important que les gares soient davantage intégrées dans le tissu local. La place de la gare de Lierre n'est toutefois pas l'endroit le plus agréable au monde. Il convient de coopérer davantage avec les pouvoirs locaux dans ce domaine. En outre, le numéro d'urgence doit être affiché partout dans la gare de Lierre. À l'instar de Bruxelles, on pourrait peut-être également faire appel à des artistes afin d'embellir les quais et les gares. Il faut également accorder plus d'attention à l'occupation des espaces vides.

06.06 **Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik wil heel kort een persoonlijk feit inroepen.

Mevrouw Buyst, ik moet u er wel van op de hoogte brengen dat het volledige stationsplein van Lier helemaal eigendom is van de NMBS. Als zij dus niet mee aan tafel gaat om daarvan iets te maken, zal het niets worden. Wij hebben de NMBS al meermaals gevraagd mee te gaan in het traject, omdat wij een masterplan hebben gemaakt voor dat stationsplein. Echter, in tegenstelling tot een aantal jaar geleden wil de NMBS daar momenteel geen geld voor vrijmaken, nota bene voor haar eigen patrimonium.

06.06 **Bert Wollants** (N-VA): Je tiens à signaler à Mme Buyst que la place de la gare de Lierre appartient entièrement à la SNCB. Nous avons déjà demandé à plusieurs reprises à la SNCB de s'engager dans ce processus, parce que nous avons élaboré un *masterplan* pour cette place. La SNCB ne souhaite cependant pas débloquer les fonds nécessaires pour l'instant.

06.07 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, ik wil heel kort reageren. De NMBS heeft gisteren aangegeven dat een en ander in samenspraak gebeurt. Ik vraag dus om de dialoog open te houden. *That's it*. Punt.

06.07 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): La SNCB a indiqué hier que cela doit se faire en concertation. Je demande donc de maintenir le dialogue.

De **voorzitter**: Ik zal daarmee momenteel het dossier sluiten.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

07 Samengevoegde vragen van
- Karin Jiroflée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station van Tienen" (55029845C)
- Katrien Houtmeyers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verloederde toestand van het station van Tienen" (55032594C)
07 Questions jointes de
- Karin Jiroflée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Tirlemont" (55029845C)
- Katrien Houtmeyers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La décrépitude de la gare de Tirlemont" (55032594C)

07.01 **Karin Jiroflée** (Vooruit): Hartelijk dank, mijnheer de voorzitter, maar vooral ook mevrouw Houtmeyers, bedankt om even te wachten. Ik heb soms de indruk dat het hier de laatste paar weken een gekkenhuis is.

Mijnheer de minister, het station van Tienen ligt er al een hele tijd verloederd bij. Er wordt nauwelijks iets onderhouden, noch aan de omgeving, noch aan de gebouwen of langs de sporen. Ik heb u hierover in het verleden overigens nog vragen gesteld. Toen zei u dat het de bedoeling is om het station van Tienen te renoveren, maar ondertussen is er weinig of niets aan de situatie gewijzigd. De Tienenaar voelt zich in de steek gelaten door de NMBS en velen zien ertegenop hier de trein te nemen door die afschuwelijke omgeving. Ik vind dat heel erg. Het is niet echt reclame voor onze spoorwegen.

Welk budget wordt uitgetrokken voor de renovatie van het station van Tienen? Op welke jaren is dat budget ingeschreven?

Waarom worden de ongebruikte sporen 2 en 3 minder onderhouden? Dat gebrek aan onderhoud draagt enorm bij aan de sfeer van verloedering die het voor de reizigers zo onaangenaam maakt en waardoor reizigers ook afhaken.

07.01 **Karin Jiroflée** (Vooruit): La gare de Tirlemont se trouve dans un état de délabrement avancé depuis longtemps déjà.

Quel sera le budget dégagé pour sa rénovation? Sur quels exercices ce budget sera-t-il comptabilisé? Pourquoi les voies 2 et 3, qui sont inutilisées, sont-elles moins bien entretenues? Ce manque d'entretien contribue grandement à l'atmosphère de délabrement, qui fait fuir les voyageurs.

07.02 **Katrien Houtmeyers** (N-VA): Mijnheer de minister, ik zal mijn vraag heel duidelijk voorlezen, zodat ik nu hopelijk wél een antwoord krijg op mijn vragen. Ze betreffen inderdaad de toestand van het station van Tienen.

Onlangs nog, in november, tuimelde er een glasraam uit het stationsgebouw naar beneden. Voor de stad Tienen is de maat vol. Het verloederde stationsgebouw is haar al jaren een doorn in het oog. Het stadsbestuur van Tienen bevestigt dat het binnenkort zou samenzitten met de NMBS om de situatie te bespreken. Naar verluidt zou de omgevingsvergunning voor de renovatie van het station nog dit jaar worden afgeleverd, zodat de werkzaamheden in 2023 van start kunnen gaan.

Meneer de minister, bent u op de hoogte van het incident dat zich in november heeft voorgedaan?

Heeft de NMBS intussen al samengezeten met de stad Tienen om de problemen te bespreken?

Hoe staat het met de omgevingsvergunning voor de renovatie?

Klopt het dat de werkzaamheden volgend jaar van start gaan? Wanneer precies? Eigenlijk zouden ze al in juni van start moeten zijn gegaan. Vanwaar het uitstel? Hoe kunnen we de garantie krijgen dat de startdatum in 2023 wel gehaald wordt?

Op hoeveel worden de kosten geraamd?

Kunt u, ten slotte, een overzicht geven van wat er precies zal gebeuren bij de renovatie?

07.02 **Katrien Houtmeyers** (N-VA): Le délabrement de la gare de Tirlemont est une cause d'exaspération permanente pour la ville depuis des années.

Le ministre est-il au courant qu'au mois de novembre, une fenêtre de la gare s'est effondrée? Depuis lors, la SNCB s'est-elle déjà concertée avec la ville de Tirlemont pour discuter de ces problèmes? Où en est la délivrance du permis d'environnement nécessaire à la rénovation? Les travaux auraient dû débuter en juin 2022. Pourquoi ont-ils été reportés? Êtes-vous en mesure de garantir que les travaux débuteront bien en 2023? Quel est le coût estimé de ces travaux de rénovation et en quoi consistent-ils?

07.03 Minister **Georges Gilkinet**: Geachte leden, de NMBS meldt mij hierover het volgende. Ik ben minister, dus ik heb de NMBS nodig om antwoorden te hebben. Ik ben geen architect of stationschef, maar

07.03 **Georges Gilkinet**, ministre: La gare fait l'objet de concertations régulières entre la SNCB et la ville

minister.

De NMBS en de stad Tienen overleggen geregeld. De NMBS geeft daarbij onder andere toelichting bij de werkzaamheden die zij uitvoert in het kader van het beheer van de site. Ook nu vrijdag 16 december staat er nog overleg gepland.

De NMBS heeft ondertussen de stabiliteit van het stationsgebouw grondig onderzocht en de stad gerustgesteld dat er geen risico op dat vlak is. De veiligheidsperimeter rond het stationsgebouw is zo geplaatst dat er geen risico voor reizigers is, wat zeer belangrijk is. De NMBS begrijpt dat zij opmerkingen krijgt over het eilandperron 2 en 3, dat niet op dezelfde manier wordt onderhouden als de andere perrons. Dat komt omdat het eilandperron 2 en 3 momenteel niet meer wordt gebruikt en dus niet meer toegankelijk is voor haar klanten.

De NMBS heeft verschillende projecten op stapel voor het station van Tienen. Zoals voor andere stations is het zo dat de timing waarbinnen en de vorm waarin die projecten zullen worden uitgevoerd, afhankelijk zijn van het meerjareninvesteringsplan, dat momenteel wordt besproken in het kader van de onderhandelingen over het openbaredienstcontract, en van de budgetten die ervoor worden uitgetrokken. Ik hoop dat wij daarover op vrijdag 23 december kunnen landen.

Voor de werkzaamheden aan de perrons en de onderdoorgang van het station van Tienen werd de omgevingsvergunning afgeleverd. Het aanbestedingsdossier ligt ter goedkeuring voor en de NMBS verwacht dat de werkzaamheden nog eind dit jaar kunnen worden aanbesteed. Zij zullen dan kunnen starten in 2023 in functie van de beschikbare buitendienststellingen van de sporen en zullen gefaseerd verlopen tot 2026.

Er wordt momenteel een nieuw ontwerp voor de renovatie van het stationsgebouw van Tienen opgemaakt. De NMBS heeft als doel om dit najaar een nieuwe omgevingsvergunning aan te vragen en begin 2023 de aanbesteding te lanceren. De start van de werkzaamheden is gepland voor het najaar van 2023 tot midden 2025.

Wat het onderhoud betreft, de voor de reizigers toegankelijke zones in en rond het stationsgebouw van Tienen worden onderhouden door de NMBS, zowel preventief, met poetsploegen en groenonderhoud, dat altijd belangrijk is, als reactief, na vandalisme of wanneer er schade aan de infrastructuur is. Ik heb de binnen de NMBS bevoegde dienst gevraagd een bijkomende inspanning te leveren.

De momenteel minder fraaie zones aan de achterzijde van de stationsparking, met de kabels en leidingen van Infrabel, zullen worden weggewerkt wanneer het eilandperron 2-3 wordt vernieuwd. De perrons 1 en 4, die wel door de reizigers worden gebruikt, werden reeds grondig vernieuwd en werden begin dit jaar opgeleverd.

Bij de aanvang van de werkzaamheden aan het stationsgebouw zal worden voorzien in een tijdelijk stationsgebouw om de huidige functie te kunnen blijven aanbieden.

de Tirlemont. Lors de ces concertations, la SNCB fournit notamment des précisions sur les travaux à réaliser. Une nouvelle concertation est prévue le 16 décembre 2022. Il n'y a aucun risque en ce qui concerne la stabilité du bâtiment de la gare. Grâce au périmètre de sécurité, les voyageurs ne courent aucun danger. Les quais centraux 2 et 3 ne sont plus utilisés pour le moment et ne sont donc plus accessibles aux clients.

La SNCB a plusieurs projets en chantier pour la gare de Tirlemont. Comme pour les autres gares, le calendrier de ces projets et la forme qu'ils prendront dépendent du plan d'investissement pluriannuel, actuellement en discussion, ainsi que des budgets dégagés à cet effet. J'espère que nous serons fixés le 23 décembre 2022.

Pour les travaux aux quais et le tunnel souterrain, le permis d'environnement a été délivré. La procédure d'appel d'offres est en cours d'approbation et la SNCB prévoit que le marché pourra encore être attribué à la fin de l'année. Les travaux pourront alors débuter en 2023 en fonction des mises hors service disponibles des voies et s'échelonneront jusqu'en 2026.

Un nouveau projet pour la rénovation est actuellement en cours de développement. La SNCB entend lancer l'adjudication au début de 2023. Le début des travaux est prévu pour l'automne 2023 jusqu'à la mi-2025.

Les zones accessibles sont entretenues par la SNCB, de manière tant préventive que réactive. J'ai demandé au service compétent de fournir un effort supplémentaire.

Les zones actuellement moins attrayantes à l'arrière du parking de la gare seront supprimées lors de la rénovation du quai en îlot 2-3. Les quais 1 et 4 ont déjà été

entièrement rénovés et réceptionnés au début de cette année.

Lorsque les travaux de construction du bâtiment de la gare commenceront, un bâtiment de gare temporaire sera prévu.

07.04 **Karin Jiroflée** (Vooruit): Mijnheer de minister, hartelijk dank voor uw meer gedetailleerde antwoord dan in het verleden. Het klinkt allemaal goed, maar ook in het verleden kreeg ik al wel eens hoopgevende boodschappen. Ik hoop dat ik in het voorjaar hier niet opnieuw moet staan om te zeggen dat men eigenlijk nog helemaal niet begonnen is. Dat is namelijk wat in het verleden is gebeurd. Ik ben overtuigd van uw goede wil en ik vraag mij af hoe u zou staan met de kepie van een stationschef.

07.05 **Katrien Houtmeyers** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u wel, want dit zijn toch al iets meer antwoorden. We kijken uit naar wat er aanstaande vrijdag wordt besproken en wat daaruit zal komen inzake concrete projecten. We blijven dat verder opvolgen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

08 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinverkeer op de as Mol-Lommel-Overpelt" (55029917C)
08 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le trafic ferroviaire sur l'axe Mol-Lommel-Overpelt" (55029917C)

08.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb het over een feit dat zich in augustus heeft voorgedaan. Ik heb de vraag gesteld tijdens de eerste week van september en vind het dus jammer dat ik vandaag pas een antwoord krijg.

Op de as Mol-Lommel-Overpelt – een lijn die destijds en vermoedelijk ook nog vandaag storingen kent – kwam op 26 augustus 2022 een trein vanuit Mol tot stilstand op 100 meter van de stopplaats in Lommel. Vervolgens reed de trein niet door naar het station van Lommel, maar keerde hij terug naar het station van Mol.

Kunt u bevestigen dat dat incident zich heeft voorgedaan? In welke omstandigheden is dat gebeurd? Op welke manier heeft de NMBS de getroffen reizigers bijgestaan? Klopt het dat het treinverkeer op de as Mol-Lommel-Overpelt vaker dan gewoonlijk te maken krijgt met storingen, zowel in het verleden als het heden? Indien ja, wat is de reden voor die storingen? Op welke manier zal dat probleem in de toekomst vermeden worden?

08.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Le 26 août 2022, sur l'axe Mol-Lommel-Overpelt, un train en provenance de Mol s'est arrêté à 100 mètres du point d'arrêt à Lommel. Il n'a ensuite plus poursuivi son trajet vers Lommel mais est reparti en direction de Mol.

Le ministre peut-il confirmer que cet incident a eu lieu? Peut-il en décrire les circonstances? Quelle assistance la SNCB a-t-elle proposée aux voyageurs? Les perturbations sont-elles plus fréquentes qu'habituellement sur l'axe ferroviaire concerné? Comment cela s'explique-t-il? Quelles mesures prendra-t-on pour que de tels incidents ne se reproduisent plus?

08.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Raskin, ik heb een zeer kort antwoord voor u. Naar aanleiding van uw vraag heb ik de volgende informatie ontvangen van de NMBS, op wie ik steeds een beroep moet doen om uw vragen te kunnen beantwoorden. De klantendienst had tot 26 september 2022 geen enkele reactie ontvan-

08.02 **Georges Gilkinet**, ministre: À la date du 26 septembre 2022, le service clientèle de la SNCB n'avait encore reçu aucune réaction à l'incident qui se serait

gen naar aanleiding van het incident dat zich op 26 augustus zou hebben voorgedaan. De NMBS vraagt of u haar meer precieze info kan bezorgen over het moment waarop het incident is gebeurd. Zij zal dat dan graag verder bekijken voor u. U kunt dat ook via een schriftelijke vraag doen, want dat is interessanter voor de collega's.

produit le 26 août. M. Raskin peut-il fournir des informations complémentaires à la SNCB?

08.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik begrijp dat u geen ervaring hebt met het nemen van de trein op die lijn. Ik concludeer dat de NMBS nergens weet van heeft. Ik zal dus zoals zij dat suggereerde per schriftelijke vraag meer duiding geven en een concreter antwoord vragen.

08.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Je déposerai une question écrite contenant des explications et demandant une réponse plus concrète.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

09 Samengevoegde vragen van
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkeersveiligheidsbarometer" (55029937C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie van Vias institute over het aantal gehospitaliseerde verkeersslachtoffers" (55030587C)
09 Questions jointes de
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le baromètre de la sécurité routière" (55029937C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La publication de Vias sur les blessés de la route hospitalisés" (55030587C)

09.01 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): *Mijnheer de minister, recent bracht Vias de verkeersveiligheidsbarometer van de eerste 6 maanden van 2022: het aantal verkeersdoden zit terug op het niveau van voor de Corona-pandemie, de tol onder voetgangers stijgt sterk, evenals het aantal ongevallen met e-steps. "Er is de laatste 5 jaar geen structurele daling meer waarneembaar van het aantal verkeersdoden in ons land" is de bijzonder verontrustende conclusie van Vias. Opvallend was dat hieraan een pleidooi gekoppeld werd voor de invoering van het puntenrijbewijs als een ontbrekende schakel in ons verkeersveiligheidsbeleid.*

Mijn vragen voor de minister:
- Wat is uw reactie op de Verkeersveiligheidsbarometer? Welke inzichten en conclusies trekt u hieruit?
- Hoe staat het met de invoering van het puntenrijbewijs?

09.01 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): *Selon le baromètre de la sécurité routière de l'institut Vias, le nombre de tués sur les routes est revenu au même niveau qu'avant la crise du coronavirus. Il n'y a plus eu de baisse structurelle au cours des cinq dernières années. C'est dans ce cadre que Vias plaide pour l'instauration du permis de conduire à points.*

Quelle est la réaction du ministre? Où en est le permis de conduire à points?

09.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Chers collègues, les chiffres du dernier baromètre de la sécurité routière de Vias sont absolument inquiétants. Nous sommes revenus au niveau antérieur à la pandémie de corona en matière d'accidentologie et nous constatons une augmentation significative du nombre de victimes parmi les usagers de la route, particulièrement parmi les usagers actifs les plus vulnérables: cyclistes et piétons.

La popularité croissante des modes de transport actif que nous devons continuer à soutenir donne également un nombre élevé d'accidents impliquant un seul véhicule sans impliquer les tiers.

Afin d'accroître la sécurité des usagers vulnérables de la route, un certain nombre de modifications ont récemment été apportées au Code de la route, notamment avec le soutien de cette commission que je remercie à nouveau. Je pense en particulier au renforcement

09.02 Minister **Georges Gilkinet**: De cijfers van de jongste verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute zijn zorgwekkend. We stellen een significante stijging van het aantal verkeersslachtoffers vast, met name bij de actieve weggebruikers. De toenemende populariteit van actieve vervoersmodi, die wij moeten blijven ondersteunen, geeft ook aanleiding tot een hoog aantal ongevallen waarbij er geen derden betrokken zijn.

Om de veiligheid van de zwakke

des règles relatives à l'utilisation des trottinettes électriques, sur lesquelles nous avons bien travaillé, y compris avec les collègues chargés de la Mobilité dans les Régions. D'autres modifications visant à accroître la sécurité des usagers actifs de la route sont également entrées en vigueur au 1er octobre, notamment l'introduction du concept "voie centrale", des règles spécifiques pour les vélos couchés et les vélomobiles. Celles-ci ont été réalisées grâce à une coopération étroite et constructive avec les Régions et les communes et devraient améliorer progressivement la sécurité des usagers actifs.

Vias conclut que, dans une prochaine étape, les accidents modélisés pourraient être encore étendus pour inclure aussi les accidents sans véhicule motorisé ou que les schémas de blessures des différents modes de transport pourraient également être étudiés plus en détail ou encore qu'une étude ultérieure pourrait examiner les facteurs qui ont un impact sur l'enregistrement par les hôpitaux et la police. L'opportunité d'une étude complémentaire sera étudiée prochainement en collaboration avec Vias et le SPF Mobilité.

Wij zullen op alle niveaus, federaal en regionaal, de krachten moeten blijven bundelen om die negatieve evolutie te stoppen en de halvering van het aantal verkeersslachtoffers tegen 2030 te verwezenlijken.

Op het vlak van de handhaving lopen diverse initiatieven om risicogedrag consistenter en strenger aan te pakken. Hierbij moeten we een niet aflatende aandacht hebben voor de grote killers in het verkeer, waaronder afleiding achter het stuur. Daarnaast moet er bijzondere aandacht gaan naar bestuurders die herhaald in de fout gaan. We weten immers dat zij proportioneel een groter gevaar opleveren op de weg.

Zoals u weet, heeft Vias een breed Europees onderzoek gevoerd naar progressieve sanctiesystemen, met inbegrip van een puntensysteem, een rijbewijs met punten. Hierbij zijn een aantal aanbevelingen gedaan die aandachtig bestudeerd worden in de Belgische context, in samenspraak met de departementen die nauw betrokken zijn in de volledige keten van handhaving en sanctionering. Samen met mijn collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken, hebben wij een eerste ontwerp van een systeem ter bestrijding van recidive aan de regering voorgesteld. Het overleg over een nieuwe aanpak loopt volop.

Er zijn ook nog nieuwe en andere maatregelen, zoals voorgesteld aan de heer Van den Bergh tijdens de vorige plenaire vergadering.

Verkeersveiligheid is dan ook echt een prioriteit. We moeten beter doen en we werken eraan.

09.03 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Mijnheer de minister, ik ben blij dat u mijn grote ongerustheid over de evolutie van de verkeersveiligheid in ons land deelt. Het is nu al vijf jaar op rij dat wij eigenlijk geen structurele daling meer zien van het aantal verkeersdoden op de Belgische wegen. Een heel pak Europese landen doen het veel beter.

Ik hoop dat die gedeelde ongerustheid ook zal mogen blijken uit beslissingen van de regering over dat onderwerp. Er is bijvoorbeeld de invoering van het rijbewijs met punten zoals afgesproken in het regeerakkoord. U weet dat u daarvoor de volle steun hebt van de Vooruitfractie.

weggebruikers te verhogen werd het verkeersreglement recent gewijzigd. Zo werden dankzij de samenwerking met de gewesten en de gemeenten de regels met betrekking tot elektrische steps aangescherpt.

Binnenkort zal er in samenwerking met Vias institute en de FOD Mobiliteit bekeken worden of het opportuun is om een aanvullende studie te laten uitvoeren.

Tous les niveaux doivent coopérer afin de réduire de moitié le nombre de victimes d'accidents de la route d'ici 2030. Des initiatives sont en cours pour s'attaquer aux comportements à risque de manière plus cohérente et plus rigoureuse. La distraction au volant est une cause majeure d'accidents mortels. Une attention particulière doit également être accordée aux conducteurs qui commettent des infractions de manière répétée.

Le système de permis de conduire à points est étudié dans le contexte belge, en concertation avec les départements impliqués dans le contrôle et la répression. Avec les ministres de la Justice et de l'Intérieur, j'ai soumis au gouvernement un premier projet de système de lutte contre la récidive. La concertation est en cours.

09.03 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Bon nombre d'autres pays européens font beaucoup mieux en termes de sécurité routière. J'espère que cette préoccupation, que le ministre partage avec moi, se reflétera dans la décision que le gouvernement prendra. Le permis de conduire à points figure dans l'accord de gouvernement et bénéficie du

soutien inconditionnel de Vooruit.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

10 Samengevoegde vragen van
- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De prognose van het Planbureau inzake de modal split" (55029969C)
- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het mobiliteitsverslag van de MORA en zijn conclusies over de modal split en de bijhorende uitstoot" (55029970C)
10 Questions jointes de
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les prévisions du Bureau fédéral du Plan concernant la répartition modale" (55029969C)
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport de mobilité du MORA et ses conclusions sur le modal split et les émissions y afférentes" (55029970C)

10.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, misschien konden mijn beide samengevoegde vragen ook samengevoegd worden met die van collega's Vicaire en Vajda. Maar goed, dat is geen probleem. Zij dateren trouwens al van deze zomer. Ik zal verwijzen naar mijn schriftelijke vragen.

Volgens een prognose van het Planbureau zal het aandeel van het wegvervoer in de modal split in 2040 nog 77 % bedragen. Spoor en binnenvaart zouden volgens diezelfde prognose stagneren rond 11 %, wat er dus zou op neer komen dat er tussen 2019 en 2040 bijna geen verandering optreedt in de modal split.

De modal split blijft dus wel een constante in die projectie naar 2040, maar toch wordt verwacht dat het wegvervoer dominant zal blijven - zeker dan op het nationale grondgebied.

Ook het Federale Planbureau roept dus op tot realisme m.b.t. de modal shift en de ambities die daarbij moeten en mogen gekoesterd worden.

Heeft u deze prognose van het Federale Planbureau ontvangen en doorgenomen? Welke conclusies trekt u hieruit?
Hoe ziet u het resultaat van deze prognose in het licht van uw "Spoorvisie 2040", en meer specifiek dan voor het goederenvervoer per spoor?

De MORA, de strategische adviesraad voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement stelt in haar jaarlijks mobiliteitsverslag dat de ondersteuning van binnenvaart én spoor niet geleid hebben tot een fundamentele verandering in de modal split. Opmerkelijk, ook in termen van uitstoot blijven beide modi achter.

Ter aanvulling verwacht de MORA in de periode 2019-2040 een verdere groei van het goederenvervoer met 20 % of 13 miljard tonkilometer (tkm). Het wegvervoer zou ook in 2040 echter de belangrijkste transportmodus blijven met een stijging in tkm met 17 %. Hoewel het spoor en de binnenvaart tegen dan ook met respectievelijk 29 % en 9 % zullen groeien, zou dit dus niet zorgen voor een verandering in de modal split.

De conclusie van de MORA is vooral dat het naar voor schuiven van

10.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): *Selon les prévisions du Bureau fédéral du Plan, en 2040, la part du transport routier par rapport aux autres modes de transport représentera encore 77 %. Le rail et les voies navigables stagneront aux alentours de 11 %. Dès lors, entre 2019 et 2040, pratiquement rien ne changera. Quelle conclusion le ministre tire-t-il des prévisions du Bureau du Plan, en particulier en ce qui concerne la Vision Rail 2040?*

MORA, le conseil consultatif stratégique en matière de mobilité et de travaux publics des autorités flamandes, estime également que le transport routier restera le principal mode de transport en 2040 et que le transfert modal ne peut pas être invoqué comme étant la solution principale aux problèmes de mobilité. Quelles conclusions le ministre tire-t-il du rapport de MORA sur la mobilité? A-t-il reçu des rapports similaires des autres régions?

de modal shift als dé oplossing voor verschillende uitdagingen zoals mobiliteits- en congestieproblematiek, of als antwoord op de klimaatuitdagingen, sterk genuanceerd moet worden

Heeft u dit mobiliteitsverslag van de MORA ontvangen en doorgenomen? Welke conclusies trekt u hieruit?

Heeft u vanuit dergelijke adviesraden vanuit de andere gewesten van dit land soortgelijke verslagen en/of conclusies ontvangen, of verwacht u dergelijke verslagen?

10.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer De Spiegeleer, ik heb notitie genomen van de vooruitzichten van het Federaal Planbureau, die ook door de MORA zijn overgenomen.

Dergelijke studies zijn nuttig voor het uitstippelen van een passend overheidsbeleid, en zullen mijn werk als minister van Mobiliteit blijven ondersteunen.

Wat de studie van het Federaal Planbureau betreft, verwijs ik u naar het uitgebreide antwoord dat ik gaf in het actualiteitsdebat van 11 mei in de commissie voor Mobiliteit. Zowel het Federaal Planbureau als de MORA verklaart dat de prognoses gebaseerd zijn op een ongewijzigd beleid. Als wij niets doen, stevenen wij inderdaad af op de bevindingen die u deed voor 2040.

Maar, 2040 is precies de horizon van de onlangs door de federale regering aangenomen Spoorvisie 2040, die streeft naar een aandeel van 15 % voor het personenvervoer per spoor, en van 20 % voor het goederenvervoer.

Na de goedkeuring van de Spoorvisie 2040 zijn de openbaredienst- en performantiecontracten met de spoorwegmaatschappijen klaar om te worden ondertekend, nog dit jaar. In het begrotingsconclaaf verkreeg ik de middelen om de ambitie te verwezenlijken, namelijk 2 miljard euro meer in 10 jaar.

Ik wens eveneens proactief op te treden op het gebied van het goederenvervoer. Het actieplan Goederenvervoer Per Spoor, dat in september werd goedgekeurd door de regering, is gericht op acties om het volume van het spoorvervoer van goederen tegen 2030 te helpen verdubbelen.

Het plan omvat 26 concrete acties, in verschillende thematische actiedomeinen. Het is door concreet werk te maken van de uitvoering van de plannen dat wij er, in nauw overleg met de regio's en van de actoren van het spoor, in zullen slagen de modal shift te bevorderen.

10.02 **Georges Gilkinet**, ministre: En ce qui concerne l'étude du Bureau fédéral du Plan, je vous renvoie au débat d'actualité du 11 mai au sein de cette commission.

Les prévisions du Bureau fédéral du Plan et de MORA s'appuient sur une politique inchangée. Or, le gouvernement a récemment adopté la Vision Rail 2040, qui a pour objectif une part du rail de 15 % dans le transport des voyageurs et de 20 % dans le transport des marchandises.

Les contrats de service public et de performance avec les sociétés de chemins de fer seront signés cette année encore. J'ai reçu 2 milliards d'euros supplémentaires pour réaliser cette ambition. Grâce au plan d'action pour le transport des marchandises par rail, qui a été approuvé par le gouvernement en septembre, j'entends doubler la part du transport de marchandises par rail d'ici 2030. Ce plan comporte 26 actions concrètes.

10.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, gisteren heb ik, ter plekke, het grote Vlaamse havendebat in Antwerpen gevolgd. De boodschap van de mensen die daar spraken, zowel uit de politiek, de bedrijfswereld als het middenveld, was op zijn minst niet hoopgevend te noemen – dat was zeer ontgoochelend – wat de decarbonisering en de planning richting 2040 betreft. Ik hoor graag dat u er werk van maakt en dat zult doen op langere termijn. We weten dat de problematiek waar het hier over gaat niet op een week of een maand opgelost kan worden. Het Vlaams Belang vreest echter, samen met die mensen op het terrein, dat het te weinig is en te traag zal gaan. Er

10.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Ce que j'ai entendu hier lors du débat portuaire flamand à Anvers n'était guère encourageant pour la décarbonisation et pour le planning à l'horizon 2040. Cela nécessitera encore une longue concertation et plus de moyens.

zullen meer middelen nodig zijn, maar vooral ook meer overleg. Dat is tot op heden duidelijk nog niet het geval of toch nog niet voldoende het geval.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

11 Samengevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het ophaalsysteem voor boodschappen in NMBS-stations" (55029973C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afhaaldienst voor groenten en fruit" (55030868C)
11 Questions jointes de
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le système de retrait de courses dans des gares de la SNCB" (55029973C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le service de retrait de fruits et légumes" (55030868C)

11.01 **Frank Troosters** (VB): *Na een succesvol pilootproject wil de NMBS in meer dan vijftig stations een afhaalsysteem voor boodschappen opstarten. Mensen kunnen online verse groenten en fruit bestellen en hun boodschappen na het werk op weg naar huis ophalen in het station.*

1.Wat waren de resultaten van het proefproject? Bestaat er een evaluatierapport en kan/zal dat beschikbaar gesteld worden aan de leden van onze commissie?
2.Op welke basis werden er een vijftigtal stations geselecteerd die voor dit project in aanmerking komen? Wat zijn de evaluatiecriteria?
3.Wat zal de budgettaire impact voor de NMBS zijn voor de uitrol van de plannen om een afhaalsysteem voor boodschappen in haar stations te organiseren?
4.Op basis van welke criteria wordt beslist of de aangeboden/af te halen goederen kwaliteitsvol zijn? Betreft het enkel groenten en fruit? Hoe wordt de lijst van aangeboden goederen afgelijnd en gecontroleerd?
5.Is de minister van oordeel dat dit project tot de kerntaken van een spooroperator behoort?

11.01 **Frank Troosters** (VB): *À la suite d'un projet pilote réussi, la SNCB prévoit de lancer un système de retrait de courses dans plus de 50 gares.*

Quels ont été les résultats du projet pilote? S'il existe un rapport d'évaluation, pouvons-nous le consulter? Comment les gares ont-elles été sélectionnées? Quel sera le coût de ce projet? Quelles sont précisément les marchandises concernées et comment la qualité sera-t-elle garantie? Le ministre estime-t-il que ce projet fait partie des missions essentielles d'un opérateur ferroviaire?

11.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, ik zal ook antwoorden op de vragen van mevrouw Verhaert over dit onderwerp.

Mijnheer Troosters, u kent mijn ambitie om van stations levendige en uitnodigende plaatsen te maken om de trein te nemen, maar ook functionele plaatsen die diensten verlenen aan de inwoners. In bijna driekwart van de stations waar de NMBS in 2021 besloten heeft om 44 loketten te sluiten, is ondertussen een oplossing gevonden of lopen de marktconsultatierondes over de invulling van de vrijgekomen ruimte. In de nog resterende gemeenten is de NMBS in overleg met de lokale overheid om samen tot een gedragen oplossing te komen. Ik zal de ontwikkeling van de situatie blijven volgen via de regelmatige verslagen die de NMBS mij bezorgt.

Naast de gesloten loketten beschikt de NMBS over een zeer divers aanbod aan vastgoed, zowel te koop als te huur. Het gaat om ruimtes in en rond onze stations die bijvoorbeeld kunnen dienen voor handelszaken, foodtrucks of tijdelijke standen. Het zijn ook originele locaties voor evenementen of commerciële acties. Voorbeelden van

11.02 **Georges Gilkinet**, ministre: J'ai l'ambition de faire des gares des lieux vivants et accueillants. Dans près de trois quarts des gares où la SNCB a fermé des guichets, on cherche à trouver une autre affectation pour les espaces libérés. En ce qui concerne l'autre quart des gares, des concertations sont en cours avec les communes. Je suis les évolutions sur la base des rapports de la SNCB.

Outre les locaux liés aux guichets fermés, la SNCB dispose d'une gamme variée de biens immobiliers, tant à la vente qu'à la location. Certains espaces conviennent aux entreprises com-

voormalige spoorweggebouwen die werden getransformeerd tot unieke plekken zijn beschikbaar op haar website.

Dit zijn echter niet de enige projecten voor levendige en gastvrije stations. Na een succesvol proefproject in verschillende stations vorig jaar breidt de NMBS haar project *Afhaalpunt Korte Keten* in het station uit. Ik ben verheugd dat dit soort projecten kan worden uitgebreid tot meer dan vijftig stations in België.

De criteria volgens dewelke de stations werden gekozen hadden te maken met het type van station en de technische en operationele haalbaarheid van de activiteit. De NMBS stelt enkel plaats ter beschikking en doet zelf geen investeringen. Het is daarbij duidelijk dat de NMBS zelf geen activiteit uitbaat.

De NMBS deelt mij mee dat de oproep tot kandidatuurstelling voor de distributie van verse en lokale producten in de korte keten aan het station is afgesloten en dat een eerste analyse van de kandidaturen is gemaakt. De contracten zijn in opmaak. Daarnaast lopen ook nog onderhandelingen voor stations waar meerdere aanbiedingen worden vergeleken. Zodra dit allemaal rond is, zal de NMBS communiceren. Stations nemen een centrale strategische plaats in onze steden en dorpen in.

Met de NMBS willen wij er nog meer een leefruimte van maken, waar sociaal nuttige activiteiten kunnen worden ontwikkeld. Door een openbare ruimte ter beschikking te stellen van lokale producenten steunen we de lokale economie. Het is een win-win-winsituatie. Het milieu, de reiziger en de lokale producenten profiteren allemaal van deze samenwerking.

merciales, aux camions de restauration ou aux stands éphémères. Ils peuvent également servir d'endroit pour organiser des événements ou des actions commerciales.

Les points de collecte de produits locaux en circuit court sont l'un des derniers projets de la SNCB. Les gares ont été sélectionnées en fonction de leur type et de la faisabilité technique et opérationnelle de l'activité. La SNCB n'investit ni n'exploite rien; elle ne fait que mettre à disposition un espace. L'appel à candidatures est clôturé et la SNCB analyse les candidatures et les compare entre elles s'il y en a plusieurs par site. Lorsque ce travail sera finalisé, une communication suivra.

Nous voulons transformer les gares pour en faire en quelque sorte des espaces de vie et y développer des activités socialement utiles. En ouvrant les espaces aux produits locaux, nous soutenons l'économie locale et prenons une initiative en faveur de l'environnement et des voyageurs.

11.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik heb niet op al mijn vragen een antwoord gekregen, maar ik noteer wel dat de NMBS daar zelf niet in wil investeren en blijkbaar zal communiceren als alles afgerond is. Dat staat enigszins in contrast met de vragen die ik stelde. Ik vroeg u onder andere naar het evaluatierapport van dat proefproject en naar de criteria die werden en worden gehanteerd. U hebt daarnaar verwezen. Op mijn vragen over welke goederen eventueel kunnen worden aangeboden of afgehaald en hoe dat zal worden geëvalueerd, heb ik geen antwoord gekregen.

Ik vind dat nogal vreemd. De loketten worden afgebouwd en een ticket kopen in een station wordt steeds moeilijker, maar binnenkort zullen we blijkbaar wel kunnen buitenstappen met schorseneren en bananen.

11.03 **Frank Troosters** (VB): Je note que la SNCB elle-même ne fera aucun investissement et ne communiquera pas tant que tout le travail ne sera pas finalisé. Je n'ai pas reçu de réponses à nombre de mes questions. Je trouve le concept assez étrange. L'achat d'un billet de train devient de plus en plus difficile dans une gare, mais nous pourrons bientôt y acheter des salsifis et des bananes avant de rentrer à la maison.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

12 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De elektrificatie van spoorlijn 15" (55030009C)
12 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'électrification de la ligne ferroviaire 15" (55030009C)

12.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, deze vraag is al enigszins gedateerd. Ze dateert namelijk van half september 2022. Ik heb toen een update gevraagd van de elektrificatiewerken aan spoorlijn 15 tussen Hasselt en Mol.

Het einde van de werken was normaal voorzien voor eind 2022. Het betreft een project met een totaalkostprijs van ongeveer 52,2 miljoen euro, waarvan het Vlaams Gewest ongeveer 15 miljoen euro voor zijn rekening neemt.

Ik heb ondertussen begrepen dat er vertraging is en dat de nieuwe streefdatum voor het einde der werken begin juni 2023 zou zijn. De redenen daarvoor zouden de coronacrisis en de oorlog in Oekraïne zijn, waardoor de levering van materialen en installaties vertraging heeft opgelopen.

Mijnheer de minister, wat is de huidige stand van zaken? Kan u bevestigen dat de nieuwe einddatum zal worden gehaald? Is er een budgettaire impact, vermits de materialen later worden geleverd en de prijzen veranderd zijn? Wat is de eventuele wijziging van het budget?

12.01 **Frank Troosters** (VB): Cette question date déjà de la mi-septembre 2022, lorsque j'ai demandé un état des lieux des travaux d'électrification sur la ligne ferroviaire 15 entre Hasselt et Mol. Où en est ce dossier?

12.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, de elektrificatiewerken voor de L15 zelf verlopen momenteel volgens het geplande schema. De werken voor het ophogen van de bruggen hebben echter vertraging opgelopen. Ook de werken voor de tractie-onderstations en de sectioneerpost lopen volop. De huidige economische context zorgt echter voor vertraging in de leveringen.

Momenteel worden verschillende maatregelen onderzocht. Er wordt bekeken of de indienststelling eind 2022 nog haalbaar is. Volgens de huidige inschatting zal het voorziene budget toereikend zijn voor de geplande werken.

12.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Les travaux d'électrification sur la ligne 15 se déroulent comme prévu. Cependant, les travaux de surélévation des ponts ont été retardés. Le contexte économique entraîne également des retards dans les livraisons. On examine s'il est réaliste de terminer les travaux d'ici à la fin de l'année 2022. Le budget estimé devrait suffire.

12.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik ben blij te horen dat wij binnen de budgettaire krijtlijnen blijven en dat er aan de uitbouw van het Limburgse spoornet en de elektrificatie van spoorlijn 15 verder vorm kan worden gegeven. Zoals u weet, is het spoornet in Limburg immers behoorlijk beperkt. Wij hebben absoluut nood aan een sterk uitgebouwd openbaar vervoer in Limburg.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

13 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-pendelparking aan het station Aalst" (55030148C)
13 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking pour navetteurs de la SNCB à la gare d'Alost" (55030148C)

13.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): *De gemiddelde bezettingsgraad van de NMBS-pendelparking in Aalst is enorm laag. De aansluiting op de Aalsterse ring, en meer bepaald het ontbreken van die aansluiting ondanks de plannen is een belangrijke reden of zelfs de hoofdreden.*

De stad is verantwoordelijk voor de ontsluiting van de site, maar dat dossier zit al jaren muurvast. Het project 'Nieuwe Tragelweg', dat voor de ontsluiting moet zorgen, loopt al jaren vertraging op. Daarom

13.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): *Le parking pour navetteurs à la gare d'Alost n'est guère utilisé, notamment parce que la connexion avec le ring d'Alost n'a toujours pas été réalisée. C'est pourquoi la SNCB a mis en demeure la ville d'Alost, qui est*

stuurde de NMBS een ingebrekestelling naar de stad Aalst.

Andere initiatieven om de pendelparking aantrekkelijker te maken zijn genomen of zijn in onderhandeling. Zo zouden de tarieven op zaterdagen (een populaire markt- en winkeldag) in de centrumstad naar beneden bijgesteld zijn, en wordt er ook bekeken of er aanpassingen kunnen volgen om de tarieven op zon- en feestdagen én op zaterdagen, na de kantooruren, aan te passen.

Wanneer heeft de NMBS een ingebrekestelling naar de stad Aalst gestuurd aangaande het ontbreken van de ontsluiting van de nieuwe 'Tragelweg'? Heeft de stad Aalst hier al officieel op gereageerd? Indien ja, wat was het antwoord?

Klopt het dat de stad Aalst in onderhandeling is met de NMBS om een aanpassing van de tarieven van de pendelparking op zon- en feestdagen door te voeren? Zal de NMBS hierin meewerken? Welk standpunt neemt de NMBS hier in? In welk stadium zitten deze onderhandelingen?

Klopt het dat de stad Aalst in onderhandeling is met de NMBS om een aanpassing van de tarieven van de pendelparking op avonden, na de kantooruren, door te voeren? Zal de NMBS hierin meewerken? Welk standpunt neemt de NMBS hier in? In welk stadium zitten deze onderhandelingen?

responsable du désenclavement. D'autres initiatives visant à rendre le parking pour navetteurs plus attrayant, dont l'adaptation des tarifs à certaines heures, sont à l'étude.

Pourquoi la SNCB a-t-elle adressé une mise en demeure à la ville d'Alost? La ville y a-t-elle déjà réagi officiellement? La ville négocie-t-elle avec la SNCB à propos d'un ajustement des tarifs les dimanches, les jours fériés et en dehors des heures de bureau? La SNCB coopérera-t-elle à cette action? Où en sont ces négociations?

13.02 Minister **Georges Gilkinet**: De NMBS bevestigt dat zij een antwoord op haar ingebrekestelling van de stad Aalst heeft gekregen. Sindsdien werd meermaals overleg gepleegd. Het klopt ook dat de NMBS en de stad Aalst spreken over de voorwaarden voor het gemeenschappelijke gebruik van de pendelparking. Dat gebeurt trouwens elke keer wanneer een stationsparking betalend wordt. De prioriteit voor de NMBS blijft daarbij het garanderen van parkeerplaatsen voor haar treinreizigers. De onderhandelingen tussen de NMBS en de stad Aalst in dat verband zijn goed verlopen. Een eerste samenwerking was gepland op de prinsenverkiezing op 8 oktober waarop een voorkeurstarief werd besproken. De NMBS heeft hiervoor een voorstel van overeenkomst naar de stad verstuurd. Alles is goed verlopen, waar ik zeer blij mee ben. Ik ben blij met het akkoord tussen de twee partijen.

13.02 **Georges Gilkinet**, ministre: La SNCB a reçu une réponse à la mise en demeure. Depuis lors, plusieurs réunions de concertation ont eu lieu. La SNCB et la ville d'Alost discutent également des conditions d'utilisation commune du parking pour navetteurs. Pour la SNCB, la priorité reste de garantir un nombre suffisant de places de stationnement à ses voyageurs. Une première collaboration était prévue le 8 octobre dernier, ce qui a mené à un accord sur un tarif préférentiel.

13.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): De vraag was al enige tijd ingediend, voor de prinsenverkiezing. De problematiek blijft echter wel aanslepen. Aalst is hier maar een pars pro toto voor de algemene problematiek van het betalend maken van de stationsparkings. Voor het Vlaams Belang is het betalend maken van de parkings een asociale maatregel. Bovendien verlopen de onderhandelingen met de lokale besturen om – buiten de piekperiodes, in het weekend bijvoorbeeld – de parkings open te stellen voor andere gebruikers dan de pendelaars, eerder stroef, terwijl het betalend maken zelf doorgaans snel gaat. In het geval van de stad Aalst lopen de onderhandelingen nog. U kunt ons daarin de nodige hoop bieden. Ik volg dit verder op en ik ben benieuwd.

13.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Les difficultés à Alost ne sont qu'un exemple du problème plus vaste qui consiste à rendre les parkings des gares payants. Le Vlaams Belang considère qu'il s'agit d'une mesure asociale. Par ailleurs, les négociations avec les pouvoirs locaux dans le but d'ouvrir les parkings à d'autres usagers en dehors des heures de pointe sont difficiles, alors que la procédure pour les rendre payants est nettement plus rapide.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Samengevoegde interpellatie en vragen van
- Katleen Bury aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herziening van de vliegtaks en het overleg met de regio's" (55030080C)
- Katrien Houtmeyers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vertrek van Ryanair uit Brussels Airport" (55032596C)
- Theo Francken aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Nieuwe vliegtaksen en nieuwe geluidsnormen" (55000352I)
14 Interpellation et questions jointes de
- Katleen Bury à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La révision de la taxe aérienne et la concertation avec les Régions" (55030080C)
- Katrien Houtmeyers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le départ de Ryanair de Brussels Airport" (55032596C)
- Theo Francken à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "De nouvelles taxes sur les billets d'avion et de nouvelles normes de bruit" (55000352I)

14.01 **Katleen Bury** (VB): Deze winter sluit Ryanair haar basis in Zaventem, minstens tot en met maart 2023. Een terugkeer volgende zomer is helemaal niet zeker.

De belangrijkste reden is de verhoging van de luchthaventarieven, die Brussels Airport wil doorvoeren, én de invoering van de vliegtaks, zei CO O'Leary hierover op een persconferentie in Brussel. Ook is het onmogelijk te concurreren tegen de regionaal overgesubsidieerde luchthaven van Charleroi waar de havengelden 300 à 400 procent lager liggen dan in Zaventem.

De beslissing van Ryanair is slecht nieuws voor Brussels Airport, dat een belangrijke speler op de luchthaven zijn activiteiten ziet afbouwen. Ook bestaat de kans dat andere bedrijven het voorbeeld van Ryanair gaan volgen.

Ryanair verzekerde dat de circa 80 werknemers die nu in Zaventem zijn gestationeerd worden overgeplaatst naar Charleroi, of andere luchthavens in de buurlanden met minder hoge kosten.

Kan u verzekeren dat deze beslissing niet zal uitmonden in ontslagen voor (een deel van) de 80 werknemers die nu getroffen worden?

Wat zal u doen om te vermijden dat andere bedrijven het voorbeeld van Ryanair volgen?

Gaat u de vliegtaks – zeker in tijden van inflatie en een energiecrisis – herbekijken?

Wat met de discrepantie tussen de overgesubsideerde luchthaven van Charleroi en die van Zaventem? Gaat u overleg plegen met de verschillende regio's om deze discrepantie ongedaan te maken?

14.01 **Katleen Bury** (VB): Cet hiver, Ryanair n'opérera aucun vol au départ de Zaventem et à destination de cet aéroport, et ce au moins jusqu'au mois de mars 2023. Cette décision a notamment été prise en raison de l'augmentation des tarifs aéroportuaires de Brussels Airport et de l'instauration de la taxe sur les billets d'avion, mais également parce qu'il est impossible, pour Zaventem, de soutenir la concurrence avec l'aéroport sur-subventionné de Charleroi.

Le ministre est-il certain que d'autres entreprises ne suivront pas l'exemple de Ryanair? Le gouvernement va-t-il reconsidérer la taxe sur les billets d'avion? Le ministre se concertera-t-il avec les régions pour évoquer l'écart entre les conditions applicables à Charleroi et à Zaventem?

14.02 **Katrien Houtmeyers** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, eind oktober heeft Ryanair al haar vliegtuigen weggehaald van Brussels Airport. Normaal gezien staan er in het winterseizoen twee vliegtuigen in Zaventem gestationeerd, goed voor een tiental vluchten per dag. Momenteel staat er geen enkel vliegtuig van Ryanair meer gestationeerd. De reden daarvoor is de vliegtaks. Zowat tachtig betrokken personeelsleden zouden niet ontslagen worden, maar overgeplaatst worden naar andere luchthavens, zoals Charleroi.

14.02 **Katrien Houtmeyers** (N-VA): Fin octobre 2022, Ryanair a retiré ses avions de Brussels Airport en raison de la taxe sur les billets d'avion. Aucun changement ne survient à Charleroi, où les redevances perçues pour l'atterrissage et le décollage sont

Een opvallend detail daarbij is dat er voor de luchthaven van Charleroi, waar Ryanair een vijftiental vliegtuigen gestationeerd heeft, niets verandert. Voor de luchthaven van Charleroi geldt de vliegtaks nochtans ook, maar de havengelden voor het landen en opstijgen van de vliegtuigen liggen er wel een stuk lager.

Mijnheer de minister, opnieuw leg ik u mijn vragen voor, waarop ik deze keer hopelijk wel een antwoord krijg.

Wat vindt u zelf van de beslissing van Ryanair? Het winterregime geldt tot maart 2023. Weet u ondertussen al of Ryanair nadien zal terugkeren naar Brussels Airport?

Welke gevolgen heeft de beslissing van Ryanair voor de reizigers in ons land, niet alleen voor het winterregime, maar ook voor de komende zomermaanden indien Ryanair niet terugkeert?

Bent u van plan om iets te veranderen aan de vliegtaks? Zo niet, bent u niet bang dat andere vliegtuigmaatschappijen, bijvoorbeeld Transavia, het voorbeeld van Ryanair zullen volgen?

nettement inférieures.

Que pense le ministre de cette décision? Ryanair reviendra-t-elle à Bruxelles? Quelles sont les conséquences de son départ pour les passagers? Le ministre ne craint-il pas que d'autres compagnies aériennes suivent cet exemple?

14.03 **Theo Francken** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vicepremier, als Vlaams-Brabander sta ik met mevrouw Bury en mevrouw Houtmeyers aan dezelfde kant, wij trekken aan hetzelfde zeel. Leden van onze partijen hebben samen met leden van andere partijen een resolutie ingediend, in tempore non suspecto, op een moment dat er nog geen federale regering was. Die resolutie werd door de Kamer unaniem aangenomen, dus door alle fracties, van links tot rechts en van het Franstalige landsgedeelte over Brussel naar Vlaanderen.

In die resolutie wordt aan de regering gevraagd om werk te maken van een verduurzaming van de luchthaven en ook om werk te maken van een economisch klimaat met vrij ondernemerschap, waarbij ook voldoende ruimte wordt gelaten aan onze luchthaven. Er is ook gesproken over goede rechten van arbeiders en werknemers op de luchthaven. Ik weet dat mevrouw Vindevoghel, hier aanwezig, daar ook al heel lang voor strijdt en dat apprecieer ik zeker.

Wij hebben niet altijd dezelfde mening, maar als het gaat over fundamentele punten, zoals bagageafhandelaars, ben ik het wel eens met mevrouw Vindevoghel. Dat moet op een correcte en sociale manier gebeuren, maar dat is niet altijd het geval. De contracten blijven immers een heikel punt op de luchthaven.

Het interview afgelopen weekend met de CEO van Brussels Airlines was voor mij een shock. Voor u is niets nog een shock, want u hebt altijd hetzelfde cynische gezicht. Er is dan ook bijzonder weinig vertrouwen in u als vicepremier, mijnheer Gilkinet. Dat is niet alleen bij mij, maar ook bij de mensen op de luchthaven en we zullen zien wat de kiezer daarover denkt in 2024. Er is alleszins bijzonder weinig vertrouwen omdat u er een agenda op nahoudt die geen vertrouwen wekt.

In het regeerakkoord staat bijvoorbeeld dat u een vliegwet zult maken. Hoe ver staat u daarmee? Bent u al in een bepaalde fase? U zegt dat u naar overleg gaat en u hebt een overlegcomité opgericht. Dat comité is vooral gedomineerd door actiecomités. U zegt dat de

14.03 **Theo Francken** (N-VA): Au moment où nous n'avions pas de gouvernement fédéral, la Chambre a adopté à l'unanimité une proposition de résolution demandant qu'on s'attelle à la durabilité de l'aéroport et à la création d'un climat économique favorable à la libre entreprise.

L'accord de gouvernement prévoit l'élaboration d'une loi sur les procédures de vol. Le ministre a mis sur pied un comité de concertation qui est dominé par les comités d'action. Il a déclaré que la concertation se déroulait bien, mais on n'a même pas encore pu adopter un règlement d'ordre intérieur. Par ailleurs, une taxe sur les billets d'avion a été instaurée pour dissuader les passagers d'effectuer des vols de courte distance, mais les investissements dans des liaisons ferroviaires plus rapides se font attendre.

Le ministre affirme également avoir les meilleures intentions quant à l'aéroport mais il n'a toujours pas été procédé à la désignation du président de Brussels Airport Company. Le premier ministre veut placer à tout prix son candidat, mais les actionnaires n'en veulent pas.

belangenbehartigers van de werkgevers in de minderheid zijn, maar dat er altijd in consensus beslist zal worden.

Die consensus is er echter zelden of nooit. De eerste drie, vier vergaderingen gaat het nog altijd over het reglement. U hebt hier verklaard dat het overleg heel goed verloopt, maar er is nog altijd geen huishoudelijk reglement goedgekeurd. Als men na drie of vier vergaderingen nog altijd geen consensus heeft over een huishoudelijk reglement, denk ik niet dat de sfeer zo goed is. Normaal gezien is er toch iets sneller consensus over een huishoudelijk reglement. U zegt echter dat het een topoverlegcomité is.

Men zegt nu dat u niet meer bij consensus zult beslissen in het overleg. Er zal nu een meerderheidsstemming zijn, waarbij een helft zijn meerderheid zal gebruiken tegen een andere helft. Het zullen dus de actiecomités tegen de werkgevers en dus de mensen op de luchthaven zelf zijn.

U hebt al heel veel zaken verklaard. U hebt bijvoorbeeld een vliegtaks ingevoerd die mensen van vluchten onder de 500 km moet halen. Daarvoor moet er worden geïnvesteerd in snellere treinverbindingen, maar die investeringen komen er totaal niet.

U zegt dat u in overleg gaat met de luchthaven en dat u het beste met hen voorhebt. Er is echter nog steeds geen voorzitter van Brussels Airport Company aangeduid. Uw premier vecht immers al bijna twee jaar een klein robbertje uit over wie de voorzittersstoel moet krijgen met de private aandeelhouders, die de meerderheid van de aandelen hebben.

Hij wil per se zijn mannetje, Wouter Gabriels, positioneren als voorzitter van de raad van bestuur van Brussels Airport Company. De privéaandeelhouders wensen dat niet te doen. Zij willen niet meegaan in de onredelijke eisen van de eerste minister. Die crisis woekert, maar Brussels Airport Company heeft nog altijd geen voorzitter.

Dat gebeurt allemaal onder uw mandaat. U zit erbij, wat cynisch lachend. Het is allemaal heel leuk, maar ondertussen zijn de werknemers en de werkgevers op de luchthaven bijzonder ontevreden en bijzonder ongerust. Nu moeten zij opnieuw lezen dat er een aanpassing van de geluidsnormen zou komen. U hebt potentieel de bedoeling ook de nacht te verlengen, en het zeker voor de Afrikaanse hub zo goed als onmogelijk te maken nog rendabel te draaien. Ik meen dat de CEO van Brussels Airlines heeft geformuleerd dat u eigenlijk een agenda hebt waarbij u van Zaventem een kleine regionale luchthaven wenst te maken, en geen echte internationale luchthaven.

Dat zijn niet mijn woorden, dat zijn de woorden van de CEO van de home carrier op Zaventem, waarvoor uw regering trouwens nog heel wat miljoenen heeft vrijgegeven tijdens de coronacrisis, zodat die de coronacrisis zou overleven.

Het vertrouwen is aan alle kanten compleet zoek. En dan is er nog het verhaal met de Vlaamse regering. Gelukkig zit de Vlaamse regering er nog tussen. Ik heb veel meer vertrouwen in Vlaams minister Ben Weyts dan in u. Er wordt dan gezegd dat de Vlaamse regering opgestapt zou zijn van het luchthavenoverleg. Uw collega, Alain Maron, wist dat te zeggen. Het is heel leuk dat te vernemen, terwijl het

Tant les employeurs que les employés sont inquiets. Le ministre aurait à présent aussi des projets de modification des normes de bruit et d'extension du couvre-feu. Selon le CEO de Brussels Airlines, le ministre entend faire de Zaventem un petit aéroport régional.

La perte de confiance est donc généralisée. Heureusement, le gouvernement flamand est toujours présent. Le ministre ne se soucie guère des critiques et souhaite encore prendre des mesures supplémentaires. Quelles sont ses intentions réelles concernant l'aéroport de Zaventem?

Quand le ministre a-t-il organisé une concertation concernant l'adaptation des normes de bruit? Peut-il fournir un rapport à ce sujet au Parlement? S'est-il concerté avec les régions à ce sujet?

Le ministre est-il disposé, après s'être concerté avec le secteur, à reporter l'entrée en vigueur des nouvelles taxes?

compleet leugenachtig is, onterecht en onjuist.

U krijgt dus aan alle kanten kritiek, maar u blijft rustig voortdoen. U trekt zich daar allemaal niet te veel van aan. U bent van plan nog bijkomende verstrengde maatregelen te nemen die passen in uw groene dogmatische kraam. Mijn vraag is: mijnheer Gilkinet, wat is eigenlijk uw bedoeling met de luchthaven? Wat zult u exact doen inzake het aanpassen van de QC's, vooral in de ochtend, maar ook later op de dag?

Ik heb u enkele weken geleden geïnterpelleerd op een donderdagavond, als ik me niet vergis, en toen hebt u beweerd dat u eigenlijk in permanent overleg bent met de luchthaven, de luchthavenorganisaties, de carriers. Dat wordt mij alvast tegengesproken. Zij zeggen dat zij niets wisten van de aankondiging in uw beleidsbrief dat u de QC's zou aanpassen. Zij wisten daar niets van. Als dit effectief allemaal doorgepraat werd, wanneer heeft u dan juist overleg gehad met die mensen? Ik neem aan dat dit allemaal officieel gebeurt, dat u er 's morgens niet binnenvalt op de koffie. Dat wordt toch allemaal gepland?

U bent een drukbezet men en de heren Feist en Gerber en anderen zijn ook drukbezet. Ik neem aan dat dit toch allemaal officieel gebeurt, dat er ook mensen zijn van uw kabinet die daarvan kunnen getuigen, dat er ook een verslag van wordt gemaakt. Kunt u dat bezorgen aan de Kamercommissie voor Mobiliteit? Het lijkt mij bijzonder relevant en interessant, mijnheer de voorzitter, om over de verslagen te beschikken van het zogezegde overleg van de heer Gilkinet en zijn kabinet met de luchthavengemeenschap en de partners op de luchthaven, voordat hij aankondigde dat hij de geluidsnormen zou verlagen. Wanneer is dat overleg juist gebeurd? U hebt hier beweerd dat er overleg is geweest. Wanneer dan? Kan ik daar de verslagen van krijgen in het kader van de openbaarheid van bestuur?

Hebt u voorafgaand overleg gepleegd met de gewesten? Wanneer heeft dat overleg plaatsgevonden? Bent u bereid om de inwerkingtreding van de nieuwe taksen uit te stellen naar een meer realistische ingangsdatum, nadat u overleg met de sector heeft gehad? Ik las dat het al in april zou zijn. Bent u bereid om in de toekomst met de sector te overleggen opdat die niet meer voor dergelijke onaangename verrassingen zou worden geplaatst? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de exacte geluidsnormen? Welke QC's zult u toepassen? Heeft u daar een concreet voorstel voor? Hoe loopt het overleg over de nieuwe geluidsnormen? Ik kijk uit naar de antwoorden.

14.04 Minister **Georges Gilkinet**: Ik zal eerst antwoorden op de vragen van mevrouw Bury en mevrouw Houtmeyers.

Mijn standpunt over de aankondiging van Ryanair dat het deze winter niet meer vanuit Brussels Airport zal vliegen, is dat het een strategische herpositioneringsbeslissing van Ryanair is, die ze echter niet als dusdanig wil aannemen. Het bedrijf geeft de luchthaven en de overheid de schuld van zijn vertrek, maar laat u niet misleiden, dit is een vals voorwendsel. In veel Europese landen, zoals Frankrijk, Nederland en Duitsland, bestaat er al een instapbijdrage. Voor dat laatste verwijs ik u naar de minister van Financiën, bevoegd voor Fiscaliteit en naar het voorzitterschap van de luchthaven, dat afhangt van de FPIM.

14.04 **Georges Gilkinet**, ministre: Le retrait de Ryanair de Brussels Airport pendant l'hiver constitue un repositionnement stratégique, même si la société ne qualifie pas cette manœuvre de la sorte. Ryanair rejette la faute de son départ sur l'aéroport et sur les pouvoirs publics mais il ne s'agit que d'un faux-fuyant. D'autres pays tels que la France, les Pays-Bas et l'Allemagne appliquent également une taxe sur les billets.

Naast de noodzakelijke decarbonisatie van de luchtvaartsector heeft Brussels Airport voor de toekomst behoefte aan een veilig juridisch kader en aan oplossingen voor het probleem van de geluidshinder. Dat is waaraan ik werk.

In antwoord op de interpellatie van de heer Francken, een vraag van u doet altijd plezier. Ik merk echter dat u niet helemaal correct geïnformeerd bent. Ik help u dus graag verder, wat het belangrijke onderwerp van de luchtvaart betreft. U bent het zeker met mij eens dat dit complexe en gevoelige dossier, met een geschiedenis van meer dan 30 jaar stilstand, een ernstig debat verdient en een ernstige en methodische aanpak en dialoog. Dat verdienen vooral de omwonenden van de luchthaven en ook de sector heeft duidelijkheid nodig voor zijn toekomst.

Tegelijk is het nu tijd om een versnelling hoger te schakelen. Daarom heeft de ministerraad op 2 december beslist om op mijn voorstel 2,7 miljoen vrij te maken, zodat skeyes, onze luchtverkeersleiders, stillere en meer ecologische vliegprocedures kan uittesten. Vliegtuigen zullen sneller opstijgen, hoger in de lucht komen en langer hoog blijven voor ze landen. Dit vermindert zowel de geluidsoverlast als het brandstofgebruik. Daarom heeft de ministerraad op 9 december ook beslist om een nieuw systeem van variabele vergoeding in te voeren. Een vergoeding is geen belasting, maar een bijdrage van de begunstigden van een dienst aan de kosten van de dienst.

Het gaat in dit geval om de heffingen die luchtvaartmaatschappijen betalen aan skeyes voor het gebruik van hun diensten om te landen of op te stijgen op de luchthaven Brussel-Nationaal. Met het nieuwe systeem dat ik heb opgelegd en dat de regering heeft aanvaard, betalen stillere en milieuvriendelijkere vliegtuigen die overdag vliegen minder. Oudere, luidere, vervuilendere vliegtuigen die 's nachts, 's morgens vroeg of 's avonds laat of in het weekend vliegen, betalen meer. Zakenvluchten en privéjets krijgen geen uitzonderingsregels meer en dragen ook bij in de kosten van de dienst in plaats van die kosten te laten dragen door de burger.

De totale som van de bijdragen stijgt niet. De kosten worden anders verdeeld over de maatschappijen, afhankelijk van het lawaai dat de vliegtuigen maken, de dag en het tijdstip waarop ze opstijgen en de afgelegde afstand. Het doel van deze maatregel is maatschappijen aan te moedigen te investeren in stillere vliegtuigen en te kiezen voor aankomst- en vertrektijden die minder oncomfortabel zijn voor omwonenden.

We doen dit alles omdat we geen status-quo meer kunnen accepteren. We werken aan een duurzamere luchtvaart. Dat is een voorwaarde voor de toekomst van de sector. Het gaat niet alleen om economische duurzaamheid, maar de luchtvaart moet ook milieuvriendelijker en stiller worden. We willen dat graag doen in samenwerking met de luchtvaartmaatschappijen en de luchthaven, zodat zij in Europa tot de top gaan behoren.

We werken al twee jaar, stapsgewijs en in dialoog, via het overlegplatform en via technische werkgroepen. Daar zitten ook luchtverkeersleiders en piloten van onder meer Brussels Airlines en TUI in. Voor die twee bedrijven wordt het systeem zelf goedkoper omdat ze

Parallèlement à la question de la décarbonation du secteur aérien, Brussels Airport a besoin, pour préserver son avenir, d'un cadre juridique sûr et de solutions au problème des nuisances sonores. Tels sont les chantiers auxquels je me suis attelé.

Il semble que M. Francken ne soit pas bien informé. Il s'agit d'un dossier complexe et sensible qui traîne derrière lui un passé de plus de 30 ans d'immobilisme. Il est temps de passer à la vitesse supérieure. Le Conseil des ministres du 2 décembre 2022 a dès lors décidé de dégager un montant de 2,7 millions d'euros pour la réalisation de tests relatifs à des procédures de vol plus silencieuses et plus écologiques. Les avions décolleront plus rapidement, atteindront une altitude plus élevée et resteront plus longtemps en altitude avant d'atterrir. Ces procédures permettront de réduire les nuisances sonores et la consommation de carburant.

Le Conseil des ministres du 9 décembre 2022 a décidé d'instaurer un nouveau système de modulation des redevances que les compagnies aériennes versent à skeyes, le contrôleur du trafic aérien, pour disposer de ses services à l'atterrissage ou au décollage à l'aéroport de Bruxelles-National. La redevance pour les avions plus silencieux et plus respectueux de l'environnement volant pendant la journée sera moins élevée, tandis que celle pour les avions plus anciens, plus bruyants et plus polluants volant la nuit, tôt le matin, tard le soir ou le week-end sera plus onéreuse. Les vols d'affaires et les jets privés ne seront plus exemptés. La somme totale des redevances n'augmentera pas.

Nous travaillons au développement d'une aviation plus durable. La durabilité est un critère indispensable à l'avenir du secteur. Les

zeer efficiënte en moderne vliegtuigen hebben. Ze zijn al maanden op de hoogte van deze nieuwe maatregel, die hun op 25 november werd voorgesteld op mijn vraag en op initiatief van het DG Luchtvaart. Bovendien had skeyes het concept, een differentiatie van de lasten, al eerder aan de maatschappijen voorgesteld. Skeyes heeft ook de Brussels Airport Company (BAC) op de hoogte gehouden van de voortgang. Sommige luchtvaartmaatschappijen hebben mij trouwens geschreven dat zij deze maatregel toejuichen.

We voeren het nieuwe systeem in op 1 april zodat de sector de tijd heeft om zich aan te passen.

Ik werk dus in dialoog en heb zowel de CEO van de luchthaven als die van Brussels Airlines al verschillende keren gesproken. De luchthaven was ook op de hoogte van onze intentie en werd ingelicht over de beslissing. Haar woordvoerder heeft ook zijn steun gegeven aan het initiatief, dat in dezelfde lijn ligt als dat van de luchthaven zelf. Mijn deur staat altijd open voor verder overleg. Dat staat al in mijn agenda.

Ik overleg ook met de regio's, toch als ze akkoord gaan om te overleggen. Zo is er bijvoorbeeld een overleg en een gunstig advies geweest over de factor F, een andere beslissing die vrijdag werd genomen, maar niet over de maatregel van variabele heffingen, omdat die niet van toepassing is op de regionale luchthavens.

Geluidsnormen, daarentegen, zijn wel een regionale bevoegdheid. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft dergelijke geluidsnormen ingevoerd om zijn burgers te beschermen. Is er een goede reden om dat niet te doen in Vlaanderen? Het is de keuze van de Vlaamse regering om de gezondheid van haar inwoners te beschermen of niet.

Sommige mensen, mijnheer Francken, houden van roepen, twitteren of toeteren, sommige mensen communautariseren elk debat, sommige mensen willen enerzijds vooral niet dat er wordt gewerkt aan stillere vliegtuigen, maar anderzijds dat er niet te veel vliegtuigen vliegen; of toch niet in hun achtertuin: *not in my backyard*. Zoiets zouden u of ik natuurlijk nooit doen. In mijn aanpak van dit dossier werk ik zonder al te veel lawaai te maken, zonder te toeteren, met een methode en in dialoog met de sector en vooral alle omwonenden, of zij nu in Vlaanderen, Brussel of Wallonië wonen. Zij hebben recht op slaap en minder lawaai. Daarvoor werk ik, daarvan lig ik wakker.

14.05 **Katleen Bury** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, uw antwoord is echt wel huiveringwekkend. U zegt dat het puur strategisch is, dat het een herpositionering is en dat wij ons niet mogen laten misleiden. U hebt toch oogkleppen op als u zegt dat die havengelden in Charleroi, die 300 à 400 % lager liggen dan in Za-

avions doivent devenir plus respectueux de l'environnement et plus silencieux. Pour y parvenir, nous aimerions coopérer avec les compagnies aériennes et l'aéroport. Nous y travaillons depuis deux ans, par étapes et en concertation, à travers la plateforme de concertation et des groupes de travail techniques. Les compagnies aériennes sont au courant de la nouvelle mesure depuis des mois. Certaines s'en réjouissent. Grâce au nouveau système, Brussels Airlines et TUI devront débourser moins. Ce nouveau système sera instauré le 1er avril 2023.

Adepte du dialogue, j'ai déjà rencontré à plusieurs reprises le CEO de l'aéroport ainsi que celui de Brussels Airlines. L'aéroport a été informé et son porte-parole soutient l'initiative.

Je me concerte avec les régions lorsqu'elles acceptent la négociation. Les taxes variables n'ont pas fait l'objet de concertations avec les régions étant donné qu'elles ne s'appliquent pas aux aéroports régionaux. Les normes de bruit constituent bel et bien une compétence régionale.

Certains ont le verbe haut et communautarisent chaque débat tout en postant des tweets pendant que d'autres refusent l'utilisation d'appareils plus silencieux tant qu'ils ne survolent pas leur propre jardin. Je préfère une approche plus discrète, basée sur une méthode objective et sur un dialogue avec le secteur et les riverains, qu'ils se trouvent en Flandre, à Bruxelles ou en Wallonie. Tout un chacun a droit à un repos nocturne de qualité. Mon travail poursuit cet objectif et c'est celui-ci qui mobilise mon énergie.

14.05 **Katleen Bury** (VB): Cette réponse a de quoi faire frémir en réalité. Le ministre a vraiment des œillères lorsqu'il pense qu'il n'existe aucun lien entre le départ

ventem, daar niets mee te maken hebben.

Wat gebeurt er met de 80 getroffen werknemers? Zal het daarbij blijven? Welke zekerheid kunt u ons bieden dat er geen andere bedrijven zijn die dat voorbeeld zullen volgen? Ik krijg gewoon geen antwoord op die vragen. Het is een minister onwaardig om daarop geen antwoord te geven.

Een overgesubsidieerde luchthaven als die van Charleroi kan niet naast die van Zaventem bestaan. Keer op keer hamer ik daarop. Dat is het begin van een goede samenwerking. Als u wilt blijven hameren op het hele Belgische statuut, begin dan eens met het gelijktrekken van die zaken. Maak daarvan werk en zorg ervoor dat de luchthaven van Zaventem ook kan overleven.

De heer Francken zegt het ook. Zelfs op een overleg over de basisregels komt men niets overeen en komt men tot niets. Wij zitten dan echt wel met een probleem.

Wat ligt aan de basis daarvan? Er is zo'n grote discrepantie tussen Wallonië en Vlaanderen dat daar nooit iets uit de bus zal komen. U kunt zeggen dat er in die 30 jaar nooit iets is gebeurd, maar dat zal ook zo blijven als u het niet gelijkschakelt.

Wij zullen blijven hameren op het feit dat het zo niet verder kan. Hetgeen daar in Charleroi gebeurt, maakt het mogelijk dat er nog meer zaken zullen wegtrekken uit Zaventem en dat het echt problematisch wordt. U krijgt van ons alvast de stempel van slechtste minister ooit wat betreft de luchthaven van Zaventem. Ik hoop op verbetering maar ik hoop vooral snel op een nieuwe regering.

de Ryanair de Zaventem et les moindres redevances aéroportuaires à Charleroi.

Que se passera-t-il pour les travailleurs concernés? Avec quelle certitude pouvons-nous affirmer que d'autres entreprises ne suivront pas? Il est indigne d'un ministre de refuser de répondre à cette question. Un aéroport aussi exagérément subventionné que celui de Charleroi ne peut coexister avec l'aéroport de Zaventem. Nous lui décernons d'ores et déjà le titre de pire ministre de tous les temps en ce qui concerne l'aéroport de Zaventem.

14.06 **Katrien Houtmeyers** (N-VA): Mijnheer de minister, ik kan u weeral niet bedanken, want, zoals al gezegd, leest u mijn vragen niet of luistert u niet. Ik krijg immers geen antwoord op mijn vragen.

U hebt verklaard dat het een puur strategische beslissing is. Dat lijkt me heel normaal. Ryanair is inderdaad geen overheid waarbij het geld uit de lucht blijft vallen. Ryanair is daarentegen een private onderneming, die bekijkt waar haar competitiviteit en *return on investment* het grootst zijn. Dat is nu eenmaal wat bedrijven proberen doen: winst maken. Als de overheid bedrijven dan stokken in de wielen steekt, in plaats van ze te ondersteunen en te faciliteren, dan wordt het hen natuurlijk heel moeilijk gemaakt. Het is duidelijk dat Ryanair er niet mee lacht en gewoon vertrekt. Dat heeft niet enkel gevolgen voor de gewone werknemers van Ryanair. Op deze manier verzwakt ook de concurrentiepositie van onze luchthaven, die al wordt aangetast door onder andere de zware Belgische arbeidsreglementering. Naast de luchthaven en het personeel worden heel wat consumenten getroffen. Ook zij zullen de prijs daarvoor betalen, want ze zullen meer moeten betalen voor hun vliegticket.

Transavia is dit jaar gestart met vluchten vanuit Brussel. Ik hoop dat het zal blijven vliegen en ook niet zal worden weggepest door deze overheid.

14.06 **Katrien Houtmeyers** (N-VA): Je n'ai pas non plus obtenu de réponses à mes questions. Ryanair est une société privée qui n'a qu'un seul objectif: maximaliser les bénéfices. Si les autorités mettent des bâtons dans les roues au lieu de soutenir les activités, Ryanair délocalise tout simplement. Cela entraîne évidemment des conséquences pour les travailleurs et affaiblit la compétitivité de notre aéroport. Dans ce cas, les consommateurs payent plus cher leur billet d'avion.

14.07 **Theo Francken** (N-VA): Mijnheer de minister, hartelijk dank voor uw antwoorden. Het is goed dat u een akkoord hebt bereikt over de aanpassing en het meer duurzaam maken van de geluidsnormen.

14.07 **Theo Francken** (N-VA): Je ne vois pas d'inconvénient à ce que le ministre se soucie de la

U zegt dat u dit achter de schermen in overleg hebt gedaan en dat u niet toetert of twittert.

U kunt niet geloven dat ik dat wel zou doen, maar ik doe dat dus wel. Ik heb er geen probleem mee om dat toe te geven. U doet dat trouwens ook. Elke politicus probeert dat in dit klimaat wel te doen, we moeten daar niet naïef over zijn.

Ik heb dus eigenlijk geen probleem met het feit dat u aan de duurzaamheid werkt. Dat stond in de resolutie, die ook door uw fractie is goedgekeurd. Ik heb met Dieter Vanbesien heel goed aan die resolutie samengewerkt. Er staat heel duidelijk in dat de toekomst van de luchtvaart in Europa, in heel de wereld maar ook in België, een duurzame luchtvaart is. Dat betekent dat wij werken aan een symbiose van minder uitstoot en minder lawaai, maar het moet altijd economisch rendabel blijven.

Ik ben blij dat we daar met de groene partij ook zijn doorgeraakt, want dat is altijd een moeilijk issue. Er wordt altijd gemakshalve gedaan alsof er enerzijds de N-VA is, die daartegen zou zijn en die blindelings alles wat er op de luchthaven gebeurt goedkeurt, en anderzijds Ecolo – vooral de Brusselse afdeling –, die niets van de luchthaven wil weten. Voor mij hoeft dat echter niet per se zo gepolariseerd te zijn. De resolutie bewijst dat we daar allemaal voor gaan.

Als u zegt dat u erin geslaagd bent om voor die QC's een aantal aanpassingen te doen die passen binnen een duurzamere logica, dan vind ik dat een goede zaak. U hebt ook gecommuniceerd dat het voor Brussels Airlines en TUI een goede zaak is, want zij moeten minder betalen dan nu omdat ze al met stillere en betere vliegtuigen vliegen.

U hebt op het vlak van het aanpassen van de geluidsnormen voor 's ochtends heel veel onzekerheid in de sector gecreëerd. Ik denk dat dat niet nodig is. Ik denk dat dat punt op dit moment niet rijp is. Blijf eraf. Als u dat zou willen doen, zult u Vlaanderen trouwens tegenkomen. Zij zullen daarmee niet akkoord gaan.

Die Afrikahub is heel belangrijk voor onze luchthaven. U weet dat. Ik verdenk u er niet van dat u van de luchthaven een soort van regionale luchthaven wilt maken. We zijn de Europese hoofdstad. We zijn de hoofdstad van de NAVO. We hebben een heel belangrijk diplomatiek netwerk in ons land. Dat betekent ook dat we een deftige luchthaven in ons land nodig hebben. Dat is echt heel belangrijk voor het hele land, en ik wil het niet communautair spelen, maar het is ook belangrijk voor Vlaams-Brabant.

Ik roep dus op om van die QC-normen in de ochtend af te blijven. Probeer met een vliegwet te komen die redelijk is. Dat zal niet gemakkelijk zijn want het is, zoals Bert Anciaux ooit zei, een shitdossier. Zuhal Demir heeft dat recent herhaald in de zaak met de boeren. Dat is van hetzelfde niveau.

Ik denk wel dat het belangrijk is dat we naar een vliegwet gaan. Ik denk ook dat het belangrijk is dat u dat overleg met de regio's zo snel mogelijk terug op gang trekt en probeert om een consensus te vinden over een aantal maatregelen die echt nodig zijn.

Ik blijf hameren op het feit dat het niet rechtvaardig, niet eerlijk en niet

durabilité mais il faut que cela reste rentable économiquement. J'estime qu'une adaptation des normes de bruit en fonction d'une logique plus durable est positive. Cette adaptation a cependant suscité beaucoup d'incertitude dans le secteur, qui n'est pas encore prêt à faire face à une prolongation de la période nocturne. J'invite le ministre à élaborer une loi raisonnable sur la dispersion des vols nocturnes. Il faut relancer la concertation avec les régions et aboutir à un consensus sur un certain nombre de mesures nécessaires.

Ce n'est pas correct de mettre en place une taxe sur les billets d'avion d'une part, et de ne pas chercher à mieux relier Bruxelles avec d'autres villes d'autre part. Si l'offre ferroviaire ne s'améliore pas, il s'agit purement et simplement d'une augmentation d'impôts. Et même si une bonne liaison ferroviaire voit le jour, il est inconcevable que les tickets de train soient beaucoup plus chers que les billets d'avion, même avec une taxe sur les billets d'avion.

J'ai déposé une motion de recommandation.

correct is om enerzijds een vliegtaks in te voeren en anderzijds niet te werken op het verhogen van de interconnectiviteit en de bereikbaarheid van steden binnen een straal van 500 km rond Brussel.

U kunt niet stellen dat u een taks invoert om mensen op de trein te krijgen, om dan vervolgens het treinaanbod niet te verhogen of te verbeteren. Dat is niet ernstig. In mijn ogen gaat het in dat geval om een platte belastingverhoging.

U moet echt ook werken op het beter bereikbaar maken van Brussel via de trein. Bij mijn vorige interpellatie was u bezig over de nachttrein, dat reizigers 's nachts konden slapen en dat dat fantastisch is. Ik twijfel er geen seconde aan dat u dat regelmatig doet. Het gaat echter nog altijd om een kleine minderheid. Het is belangrijk dat er een heel snelle en goede interconnectiviteit is, ook via de trein.

Dat is het beste argument om het vliegtuig links te laten liggen. Immers, op dit moment – mijnheer de vice-eersteminister, mag ik nog heel even uw aandacht? – met het vliegtuig naar Parijs en Londen vliegen, is niet ernstig. De treinverbindingen zijn supergoed. Ze zijn echter wel duur, duurder soms dan vliegtickets, wat niet logisch is. Wist u dat? Daarom voert u ook die taks in. Met het vliegtuig reizen is echter nog altijd goedkoper.

U moet maar eens proberen om op andere bestemmingen binnen een straal van 500 km te geraken. Soms is men acht tot tien uur onderweg. Met een vliegtuig is dat, inchecken inbegrepen, drie tot vier uur. In dat geval zal een zakenman of zakenvrouw natuurlijk het vliegtuig kiezen. *Time is money*. Dat is nu eenmaal zo.

Op dat vlak draagt u echt een verantwoordelijkheid. Er is de combinatie tussen enerzijds het treinverhaal en anderzijds het vliegtuigverhaal. U draagt een verantwoordelijkheid voor beide zaken.

Mijnheer de voorzitter, ik heb een motie ingediend.

Moties
Motions

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion, les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Theo Francken en luidt als volgt:
"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Theo Francken
en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,
- gelet op het economische belang van de luchthaven van Zaventem en haar belang als toegangs- en vertrekpoort voor de vele buitenlandse en eigen burgers én om voor werk of ontspanning van en naar het buitenland te reizen; gelet ook op het belang van Brussel als nationale en internationale hoofdstad;
- gelet op de decennialange impasse rond de billijke spreiding van vluchten en de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem, waar de historische beslissing van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot verstrenging van de geluidsnormen op en boven haar grondgebied de belangrijkste oorzaak voor vormt;
- overwegende de belofte in het federaal regeerakkoord dat betreffende het beleid rond de spreiding van vluchten en geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem actief zal worden overlegd en samengewerkt met de deelstaten;
- gelet op een aantal nieuwe maatregelen die de minister van Mobiliteit aankondigt in zijn recente beleidsnota, met name vooreerst een nieuwe zogenaamde 'quota count'-geluidsbeperking tijdens de vroege ochtend, 's nachts en 's avonds, maar ook in het weekend en op feestdagen, naast onder meer ook de

invoering van variabele heffingen afhankelijk van de milieu-impact;
- gelet op de reeds bestaande taksen én de vliegtaks die de federale regering daarbovenop met ingang van 2022 invoerde;
- gelet op de goedkeuring op vrijdag 9 december 2022 door de federale ministerraad van een ontwerp van koninklijk besluit van de minister van Mobiliteit over de financiering van de luchtvaartnavigatiedienstverlening door skeyes, op basis waarvan per april 2023 nieuwe luchtvaarttaksen zullen worden geheven afhankelijk van de geluids- en uitstootwaarden van de betrokken landende of vertrekkende vliegtuigen;
- gelet op de snoeiharde kritiek van onder meer de CEO van Brussels Airlines nv op het totaal gebrek aan overleg vanwege de federale minister van Mobiliteit omtrent nieuwe luchtvaarttaksen en geluidsnormen;
beveelt de regering aan
- geen enkele nieuwe maatregel met betrekking tot vliegbewegingen rond de luchthaven van Zaventem in te voeren zonder volwaardig overleg met alle betrokken actoren, zoals, maar niet beperkt tot, de luchthavenuitbater Brussels Airport Company nv, de luchtvaartmaatschappijen, de gewesten, de betrokken gemeenten;
- meer specifiek géén nieuwe 'quota count'-beperkingen op te leggen zonder overleg met de gewesten en zonder instemming van de Vlaamse regering;
- de vliegtaks die vorig jaar werd ingevoerd onmiddellijk af te schaffen zodra vaststaat dat ze haar doel, een significante vermindering van het aantal verplaatsingen met het vliegtuig ten voordele van deze per trein of andere modi, niet voldoende bereikt;
- de inwerkingtreding van het koninklijk besluit over de financiering van de luchtvaartnavigatiedienstverlening door skeyes, waarvan het ontwerp werd goedgekeurd op de federale ministerraad van 9 december 2022, uit te stellen tot een latere datum die onder andere met Brussels Airport Company nv, de luchtvaartmaatschappijen en de gewesten werd overlegd."

Une motion de recommandation a été déposée par M. Theo Francken et est libellée comme suit:
"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Theo Francken
et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité,
- eu égard à l'importance de l'aéroport de Zaventem sur le plan économique ainsi que comme pôle d'accès et de départ pour de nombreux citoyens étrangers et nationaux et pour les voyages d'affaires ou de détente depuis et vers l'étranger; eu égard également à l'importance de Bruxelles en tant que capitale nationale et internationale;
- eu égard à l'impasse dans laquelle nous nous trouvons depuis plusieurs décennies en ce qui concerne la recherche d'une dispersion équitable des vols et des nuisances sonores aux alentours de l'aéroport de Zaventem, situation qui découle principalement de la décision historique prise par la Région de Bruxelles-Capitale de durcir les normes de bruit sur son territoire et au-dessus de ce dernier;
- considérant que l'accord de gouvernement fédéral contient l'engagement de procéder à une concertation et à une coopération actives avec les entités fédérées concernant la politique de dispersion des vols et les nuisances sonores autour de l'aéroport de Zaventem;
- eu égard à plusieurs nouvelles mesures annoncées par le ministre de la Mobilité dans sa récente note de politique générale, à savoir en premier lieu la limitation du niveau de bruit au petit matin, la nuit et le soir mais également pendant les week-ends et jours fériés, par le système du "Quota Count", et par ailleurs, entre autres, l'instauration de redevances variables en fonction de l'incidence environnementale;
- eu égard aux taxes existantes et à la nouvelle taxe sur les billets d'avion que le gouvernement fédéral a instaurée à partir de 2022;
- eu égard à l'approbation, le vendredi 9 décembre 2022 par le Conseil fédéral des ministres, d'un projet d'arrêté royal du ministre de la Mobilité concernant le financement de la prestation de services à la navigation aérienne par skeyes, sur la base duquel de nouvelles taxes aériennes seront prélevées à partir d'avril 2023 en fonction des valeurs de bruit et d'émission des avions concernés en phase d'atterrissage ou de décollage;
- eu égard aux critiques acerbes formulées, entre autres, par le CEO de Brussels Airlines SA concernant l'absence totale de concertation du ministre fédéral de la Mobilité sur de nouvelles redevances aéroportuaires et normes de bruit;
recommande au gouvernement
- de ne plus instaurer aucune nouvelle mesure relative aux mouvements aériens autour de l'aéroport de Zaventem sans concertation à part entière avec tous les acteurs impliqués, tels que l'exploitant aéroportuaire Brussels Airport Company SA, les compagnies aériennes, les Régions et les communes concernées, cette énumération n'étant pas limitative;

- plus spécifiquement, de ne plus imposer de nouvelles limitations liées au "Quota Count" sans concertation avec les Régions et sans l'assentiment du gouvernement flamand;
- de supprimer immédiatement la taxe sur les billets d'avion qui a été instaurée l'an dernier dès qu'il sera établi qu'elle n'atteint pas suffisamment son but, à savoir une diminution significative du nombre de déplacements en avion au bénéfice des trajets en train ou par d'autres moyens;
- de reporter l'entrée en vigueur de l'arrêté royal concernant le financement de la prestation de services à la navigation aérienne par skeyes, dont le projet a été approuvé lors du Conseil fédéral des ministres du 9 décembre 2022, à une date ultérieure négociée avec, entre autres, Brussels Airport Company SA, les compagnies aériennes et les Régions."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Kim Buyst.
Une motion pure et simple a été déposée par Mme Kim Buyst.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

Chers collègues, dans l'intervalle, je vous informe, ainsi que les services, que les deux questions jointes n° 55030112C de Mme Matz et n° 55030204C de Mme Zanchetta sont transformées en questions écrites, de même que la question n° 55030114C de M. Thiébaut.

15 Samengevoegde vragen van
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande werken aan de spoorwegovergangen in Bilzen" (55030312C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande spoorwegtunnel in Bilzen" (55032407C)
15 Questions jointes de
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux programmés aux passages à niveau à Bilzen" (55030312C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de tunnel ferroviaire à Bilzen" (55032407C)

15.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, zoals u weet, worden in Bilzen een zevental spoorwegovergangen afgesloten. Mijn eerste vraag gaat over het globale dossier, waarmee ik verwijs naar de geplande weken. U hebt mij al eerder laten weten dat het bestek voor het afsluiten van die overwegen in opmaak was. U hebt mij eerder ook bevestigd dat er telkens bij de start van de werken een plaatsbeschrijving van de naburige infrastructuur moet worden opgemaakt. U hebt mij gezegd dat dit standaard in elk bestek voorzien moet worden en dus ook in het bestek voor deze werken. Dat brengt mij bij de volgende zeer concrete vragen.

In uw vorige antwoord zei u dat de werken voorzien waren voor het tweede en derde kwartaal van 2023. Is dat nog steeds het geval? Kunt u eventueel een aparte timing per project meegeven? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de opmaak van het bestek en de aanbestedingsprocedure? Werd ondertussen bepaald welke aannemer de werken zal uitvoeren? De vorige keer was dat immers nog niet geweten. Zo ja, welke aannemer werd aangesteld? Zo nee, wanneer zal er een beslissing genomen worden? Binnen welke perimeter moeten eigendommen zich bevinden opdat eigenaars een plaatsbeschrijving kunnen aanvragen? Welke eigendommen komen daarvoor in aanmerking? Dat waren mijn vragen over het globale project.

Mijn tweede vraag gaat over de ondertunneling van spoorlijn 34 aan de Sint-Lambertuslaan. Er werd een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de verschillende partners die het project mee zullen financieren. Dat zijn AWV, de stad Bilzen, De Lijn en Infrabel.

15.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Sept passages à niveau seront supprimés à Bilzen. Les travaux sont-ils toujours prévus pour le deuxième et le troisième trimestre de 2023? Où en sont le cahier des charges et la procédure d'appel d'offres? Dans quel périmètre les propriétés riveraines doivent-elles se situer pour que les propriétaires puissent demander un état des lieux? Pour la construction d'un tunnel sous la ligne ferroviaire 34 à la Sint-Lambertuslaan, un accord de collaboration a été conclu entre l'Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), la ville de Bilzen et Infrabel. Le ministre peut-il fournir des précisions à ce sujet?

Op welke datum werd de samenwerkingsovereenkomst voor de ondertunneling door Infrabel ondertekend? Voor welk bedrag van de financiering staat Infrabel in? Is de beschikbaarheid van dat bedrag ten laste van Infrabel voor de ondertunneling gegarandeerd?

15.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Raskin, bedankt voor uw verschillende vragen. Infrabel laat mij naar aanleiding daarvan het volgende weten.

De werken staan inderdaad nog steeds gepland voor het tweede en derde kwartaal van 2023. De timing per deelproject ligt nog niet vast. Er werd nog geen aannemer voor de werken bepaald. Dat is voorzien tegen het eerste of tweede kwartaal van 2023.

Wat de plaatsbeschrijving betreft, zullen de definitieve criteria daarvoor bepaald worden in het contract met de aannemer. Daarover verneemt u dus meer in de komende maanden.

Wat de spoorwegtunnel betreft, werd de samenwerkingsovereenkomst over de bouw van een tunnel onder spoorlijn 34 aan de Sint-Lambertuslaan in Bilzen op 25 mei 2022 ondertekend door Infrabel. Volgens de samenwerkingsovereenkomst bedraagt de globale bijdrage van Infrabel 17,1 miljoen euro, inbegrepen de aanneming, honoraria, onteigeningen, het verplaatsen van nutsleidingen en archeologisch onderzoek. De beschikbaarheid van dit bedrag ten laste van Infrabel blijft afhankelijk van het akkoord van de regering over het voorstel van het meerjareninvesteringsplan 2023-2032 dat, naar ik hoop, zeer binnenkort zal volgen.

15.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Les travaux sont toujours prévus pour le deuxième et le troisième trimestre de 2023, mais le calendrier par sous-projet n'est pas encore fixé. L'entrepreneur sera désigné pour le premier ou le deuxième trimestre de 2023. Les critères définitifs pour l'établissement de l'état des lieux seront fixés dans le contrat avec l'entrepreneur.

L'accord de coopération relatif à la construction d'un tunnel sous la ligne ferroviaire 34 situé Sint-Lambertuslaan à Bilzen a été signé le 25 mai 2022 par Infrabel. La contribution globale d'Infrabel s'élève à 17,1 millions d'euros, mais la disponibilité de ce montant dépend de l'accord conclu au sein du gouvernement concernant le plan d'investissement pluriannuel 2023-2032.

15.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw zeer concrete antwoorden. Een aantal zaken is nog niet gekend, dus zult u begrijpen dat ik daar te gepasten tijde op zal terugkomen. Ik dank u voor de voorlopige antwoorden.

15.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Je reviendrai sur cette question en temps utile.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

16 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De middenrijbaan" (55030372C)
16 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La voie centrale" (55030372C)

16.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, vanaf 1 oktober kunnen gemeenten ervoor kiezen om zogenaamde middenrijbanen in te richten. Die zijn vooral bedoeld voor smalle wegen, waar er normaal gezien onvoldoende plaats zou zijn om volwaardige fietspaden aan te leggen. Het principe hoef ik u niet uit te leggen; ik ga over tot mijn vragen.

Fietsberaad Vlaanderen vroeg aan Vias institute om een verkennende studie uit te voeren. Daaruit bleek dat auto's er sneller rijden om fietsers in te halen en dat fietsers ook geneigd zijn om meer aan de kant van de rijbaan te fietsen, in het bijzonder wanneer ze in groep zijn. Het effect op de verkeersveiligheid is dus globaal niet positief te noemen. Waarom wilde u deze wijziging dan toch in de wegcode doorvoeren?

16.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Depuis le 1er octobre, les communes ont la possibilité de créer des chaussées à voie centrale. Le centre d'expertise flamand Fietsberaad Vlaanderen a demandé à l'institut Vias de réaliser une étude exploratoire. Il est ressorti de cette étude que les voitures roulent plus vite pour dépasser les cyclistes et que ces derniers ont tendance à rouler sur le côté de la voie de circulation. L'effet sur la sécurité routière n'est pas trop positif. Le

Fietsberaad raadt gemeenten af om middenrijbanen in te richten. Volgt u de vereniging daarin? Zo niet, welk advies hebt u voor de gemeenten?
Fietsberaad roept ook op om verder onderzoek te doen naar middenrijbanen. Steunt u die oproep? Zult u er zelf gevolg aan geven?

Fietsberaad déconseille donc aux communes de créer des chaussées à voie centrale et de mener davantage de recherches.

Le ministre adhère-t-il au point de vue de l'association? Le ministre soutient-il la demande de recherches complémentaires?

16.02 Minister **Georges Gilkinet**: Dit is een interessante vraag, mijnheer Raskin. Onze mobiliteit verandert. Wandelen en fietsen worden steeds populairder. Ook de verkeersregels moeten dus evolueren om volledig veilig aan die vraag te voldoen en de actieve weggebruikers beter te beschermen.

Op mijn initiatief is inderdaad op 1 oktober de middenrijbaan ingevoerd in de verkeersregels. Zoals dat altijd het geval is bij veranderingen in de wegcode, gebeurde dat in overleg met de gewesten.

Wat uw eerste vraag betreft, is het inderdaad zo dat het onderzoek van Fietsberaad Vlaanderen op twee testlocaties, Hasselt en Bornem, aangeeft dat de snelheid van het autoverkeer toeneemt en dat fietsers geneigd zijn dichter bij elkaar en ook meer aan de buitenkant te rijden. Fietsberaad Vlaanderen stelt echter niet in algemene zin dat de middenrijbaan een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid. Het drukt mijns inziens alleen een terechte bezorgdheid uit.

In andere gemeenten, zoals Walhain in Waals-Brabant, werden dan weer overtuigende proefprojecten uitgevoerd. Voorts blijkt uit studies in Frankrijk dat er daadwerkelijk sprake is van een snelheidsverlaging en van veiliger inhalen van fietsers.

Ik begrijp de opmerkingen van Fietsberaad Vlaanderen, maar ik blijf ervan overtuigd dat de middenrijbaan een waardevol concept is. Het feit dat de automobilisten alleen indien het nodig is bij het inhalen of bij het kruisen op de zijstroken mogen rijden, zorgt voor duidelijkheid en beschermt fietsers beter dan op zogenaamde fietssuggestiestroken, waarop motorvoertuigen altijd mogen rijden. Indien er altijd plaats is om een volwaardig fietspad aan te leggen, lijkt de aanleg van een middenrijbaan dan ook een betere optie dan de aanleg van fietssuggestiestroken. Het komt vanzelfsprekend de wegbeheerders toe om rekening te houden met de plaatsgesteldheid en de aard van het verkeer om te bepalen of een middenrijbaan aangewezen is. Het gaat immers om een mogelijkheid die wordt geboden aan de wegbeheerders, geen verplichting. Ik ben voor vrijheid en mogelijkheden.

Wat uw derde vraag betreft, bijkomend onderzoek is altijd nuttig, zeker omdat het om een gloednieuw concept gaat. Er zal ongetwijfeld ook enige tijd nodig zijn om het concept ingang te doen vinden in de hoofden van zowel de wegbeheerders als de weggebruikers. De middenrijbaan geeft fietsers meer ruimte als de context goed is. Volgens de laatste nationale enquête over verkeersveiligheid vragen de Belgen om meer weginfrastructuur voor tweewielers. Ik ben blij dat ik hier positief op kan reageren.

16.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Les déplacements à pied et à vélo sont de plus en plus fréquents et nous devons adapter le code de la route en conséquence pour qu'ils puissent se faire en toute sécurité. La voie centrale a été introduite en concertation avec les régions. Les recherches menées sur deux sites d'essai montrent effectivement des effets indésirables, mais pas que la sécurité y est moindre. Dans d'autres communes, les projets pilotes sont convaincants, ce qui vaut également pour des études menées en France.

Je comprends les commentaires, mais je pense quand même que la voie centrale est un concept très valable. Sur les chaussées à voie centrale, les cyclistes sont mieux protégés que sur les pistes cyclables suggérées. Il incombe aux gestionnaires de voiries de déterminer les endroits où la création d'une voie centrale est appropriée.

Des recherches complémentaires sont toujours utiles, d'autant plus qu'il s'agit d'un tout nouveau concept. Il faudra naturellement un certain temps pour que le concept soit reconnu par les gestionnaires de voiries et les usagers de la route. Il s'agit en tout cas d'un moyen pour répondre à la demande des Belges qui souhaitent davantage d'infrastructures routières pour les deux-roues.

16.03 **Wouter Raskin** (N-VA): U hebt helemaal gelijk. Vandaag zijn er meer actieve weggebruikers, voetgangers en fietsers dus. Het is

16.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Il est positif que le ministre veuille

een deel van uw verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat die mensen zich veilig kunnen verplaatsen. U hebt daarin ook mijn steun. U verwijst naar het feit dat er tussen de gevoerde proefprojecten, die niet allemaal even positief waren, ook wel goed geëvalueerde projecten zaten. In Hasselt bijvoorbeeld is het niet allemaal van hetzelfde. Als we echt willen weten wat de effecten zijn van de middenrijbaan op de veiligheid van fietsers, onder meer, dan is er verder onderzoek nodig. Het is in ieder geval een heel goede zaak, daarin steun ik u, dat de wegbeheerder uiteindelijk bepaalt en dat het geen verplichting is.

augmenter la sécurité des piétons et des cyclistes. Dans un site d'essai, la voie centrale s'est avérée être une bonne solution, dans l'autre non. Il est donc clair que davantage de recherches s'imposent. Je me réjouis dès lors que pour le ministre, le choix incombe aux gestionnaires de voiries.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

17 Samengevoegde vragen van
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voortgang van de werken aan het station van Dendermonde" (55030403C)
- Barbara Pas aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanvang van de werken aan het station Dendermonde" (55030670C)
17 Questions jointes de
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement des travaux à la gare de Termonde" (55030403C)
- Barbara Pas à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le début des travaux à la gare de Termonde" (55030670C)

17.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, de toegankelijkheid van het station van Dendermonde is een complete ramp. Rolstoelgebruikers die daar een trein willen nemen en begeleiding aanvragen, worden letterlijk over de rails gerold, alsof wij ons in het jaar 1922 bevinden. De perrons zelf dateren uit 1910. U kunt zich voorstellen hoe die erbij liggen. De laatste substantiële infrastructuurwerken werden uitgevoerd onder de Duitse bezetting. Dat is 80 jaar geleden.

Het zal u dan ook niet verbazen dat er al vele decennia sprake is van vernieuwing van het station van Dendermonde. Er werden plannen gemaakt, plannen gewijzigd, plannen weggesmeten, nieuwe plannen gemaakt, nieuwe plannen gewijzigd enzovoort. Uitstel is er al vele jaren. De realisatie van een nieuwe fietsenstalling werd voor het eerst opgenomen in de begroting voor 2011. Er weerklonk een luide kreet toen de NMBS eindelijk in het voorjaar van dit jaar de aanvraag tot omgevingsvergunning indiende. Al dat enthousiasme was echter opnieuw voorbarig, want opnieuw werd er jarenlang uitstel aangekondigd.

Mijnheer de minister, wij vragen in Dendermonde geen grandioze glazen tempel. Wij moeten geen spoorpaleis hebben, geen staalconstructie ontworpen door Calatrava of een andere mondiale wereldarchitect, zoals gebruikelijk is in Wallonië. Neen, wij vragen slechts een ophoging van de perrons, rolstoeltoegankelijkheid en misschien een eenvoudig afdak om onder te schuilen als het regent.

Wanneer worden welke werken uitgevoerd?

17.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): L'accessibilité de la gare de Termonde est catastrophique pour les personnes en fauteuil roulant. Cela fait déjà plusieurs décennies que l'on parle de rénover cette gare, mais tout s'enlise dans des modifications et des reports. Nous ne demandons cependant pas une gare majestueuse pour Termonde, comme cela a déjà été fait ailleurs. À quelle date pouvons-nous espérer des améliorations et de quels travaux s'agira-t-il?

17.02 **Barbara Pas** (VB): Mijnheer de minister, ik zal proberen om wat de voorgaande spreker heeft gezegd niet te herhalen, maar het is niet de eerste keer dat wij u over het station van Dendermonde moeten ondervragen. Het is een processie van Echternach, want

17.02 **Barbara Pas** (VB): Ce n'est pas la première fois que nous devons interroger le ministre à propos de la gare de Termonde. Il

volgens mij is de NMBS al sinds 2013 van plan om de stationsomgeving van Dendermonde aan te pakken. Een vooropgestelde timing, realisatie in 2016-2019, werd niet gehaald. Ook de nieuwe plannen, waarbij de werken in 2021 zouden aanvatten, zijn faliekant mislukt. Een half jaar geleden heb ik u gevraagd naar een nieuwe timing voor de realisatie van de infrastructuurwerken aan de perrons, de voetgangersbrug, de vernieuwing van de fietsenstalling, de opwaardering van de stationsparking en noem maar op. Toen antwoordde u dat de werken in het derde kwartaal van dit jaar zouden plaatsvinden. Nu wij het einde van het derde kwartaal met rasse schreden naderen, moet ik met spijt vaststellen dat die werken nog steeds niet gestart zijn.

Mijnheer de minister, welke redenen liggen aan de basis van die vertraging? Wanneer zal de eerste fase, de bouw van die passerelle, eindelijk van start gaan? Zal die vertraging ook een invloed hebben op de vooropgestelde deadline? Ik hoop vurig dat niet alweer een geplande einddatum verschoven wordt.

s'agit d'une "procession d'Echternach", car je pense que la SNCB envisage depuis 2013 de réaménager les alentours de la gare de Termonde. On avance à chaque fois un calendrier pour les travaux d'infrastructure qui n'est jamais respecté par la suite.

Quelle en est la raison? Quand la première phase, la construction d'une passerelle piétonne, débutera-t-elle enfin? Ce retard aura-t-il un impact sur les échéances fixées?

17.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, mevrouw Pas, zoals u weet, wordt er momenteel op regeringsniveau onderhandeld over de toekomstige projecten voor het spoor, met een tienjareninvesteringsplan en een nieuw beheerscontract tussen de federale staat en de NMBS, met toegankelijkheid als prioriteit. Die budgetten zullen de koers uitzetten voor de komende jaren, alsook de prioritaire projecten bepalen, zoals de vernieuwing van stations. Op zeer korte termijn zal er daarover dus meer duidelijkheid komen.

Mijnheer Roggeman, u moet ook duidelijk zijn. Ofwel vindt u dat er te veel geld wordt besteed aan het spoor, ofwel te weinig. Het is te gemakkelijk te stellen dat er te veel geïnvesteerd wordt in de trein en op hetzelfde moment geld te vragen voor uw eigen station. Ik wil van alle stations zo vlug mogelijk toegankelijke plaatsen maken. Daar werk ik aan.

Inzake het project te Dendermonde laat de NMBS mij verder weten dat de projectplanning voor de werken werd herzien in functie van de uitrol door Infrabel van het prioritaire spoorbeveiligingssysteem ETCS.

17.03 **Georges Gilkinet**, ministre: Des négociations sont en cours au sein du gouvernement concernant les futurs projets pour le transport ferroviaire, comportant notamment un plan décennal d'investissement et un nouveau contrat de gestion conclu entre l'État fédéral et la SNCB, dans lequel la priorité est accordée à l'accessibilité. Ces budgets fixeront le cap pour les années à venir et identifieront les projets prioritaires, tels que la rénovation des gares. Bientôt, davantage de précisions seront donc fournies à ce sujet. M. Roggeman doit cependant rester cohérent: il est trop facile de dire qu'on investit trop dans le transport ferroviaire et demander en même temps plus d'argent pour sa propre gare.

17.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, wij hebben inderdaad een andere visie op de financiering van de spoorwegen. U hebt er recentelijk 3 miljard euro aan budget bij gekregen voor uw spoorbeleid. Eigenlijk gaat het om 2 miljard, maar 3 miljard klinkt natuurlijk beter in de persberichten.

Hoeveel daarvan hebt u ingeschreven voor toegankelijkheidsprojecten, mijnheer de minister? Niets. Geen euro extra. Integendeel, de infrastructuurinvesteringen hebt u opgeschoven in de tijd. Voor meer geld investeert u minder in toegankelijkheid. Zo'n prioriteit is dat voor uw beleid!

U kunt niet eens een timing geven om dit effectief te realiseren. De ingrepen in het station van Dendermonde worden al twaalf jaar opgeschoven. Wij zullen zien hoeveel decennia er nog zullen bijkomen. Ik ben allang niet meer hoopvol.

17.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Le ministre a récemment obtenu un budget supplémentaire de 3 milliards d'euros pour sa politique ferroviaire. En réalité, il ne s'agit que de 2 milliards, mais un montant de 3 milliards sonne mieux dans la presse. Aucun euro de ce montant n'est cependant affecté à des projets d'amélioration de l'accessibilité. Le ministre n'a même pas communiqué de calendrier. Il faut cependant investir d'urgence dans l'accessibilité à Termonde, Lierre, Tirlemont et ailleurs.

Ik meen dat wij moeten investeren in toegankelijkheid, en niet zoals u doet blind investeren in Infrabel zonder keuzes te maken voor de toekomst van de spoorlijnen. Ik meen dat er heel wat investeringen nodig zijn voor de toegankelijkheid van de stations voor de reizigers, niet alleen in Dendermonde maar ook in Lier, in Tienen en op vele andere plaatsen.

17.05 **Barbara Pas** (VB): Mijnheer de minister, ik kan u moeilijk danken voor uw antwoord. Het was er geen.

U verwees naar het tienjarig investeringsplan. Wel, als de NMBS daar een tienjarig investeringsplan van had gemaakt toen zij destijds de werken beloofde, hadden die allang af moeten zijn.

Vandaag kunt u niet eens een deadline vastleggen voor de aanvang van de eerste fase van de werken. De vorige keer hebt u daar wel nog een deadline op durven te plakken. Ik begrijp dat het zeer pijnlijk is dat u die elke keer opnieuw moet opschuiven, maar als enige antwoord moeten zeggen dat er op zeer korte termijn meer duidelijkheid komt, dat is wel zeer pijnlijk.

Ik zal u op zeer korte termijn opnieuw vragen om duidelijkheid, want de onduidelijkheid geldt helaas niet alleen voor het station in Dendermonde. De toegankelijkheid is erbarmelijk. Het is een schandaal. Ik passeer er elke dag. Mocht u er dan nog in slagen met de budgetten die u krijgt de treinen die vandaar vertrekken stipter te doen rijden, of tenminste de reizigers een veilige rit te garanderen, maar ook daar slaagt u niet in.

Wordt vervolgd. Wij zullen u op zeer korte termijn om de duidelijkheid vragen waarnaar u vandaag verwezen hebt.

17.05 **Barbara Pas** (VB): Je peux difficilement remercier le ministre pour une réponse qui n'en est pas une. Aujourd'hui, il n'est même pas capable de communiquer un calendrier pour le début de la première phase des travaux. L'accessibilité de la gare de Termonde est lamentable. Nous demanderons à très court terme au ministre de nous fournir davantage d'éclaircissements.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

18 Vraag van Greet Daems aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stationsparking in Herentals" (55030412C)
18 Question de Greet Daems à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la gare à Herentals" (55030412C)

18.01 **Greet Daems** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, tussen 2015 en 2019 stegen de inkomsten uit de exploitatie van de stationsparkings door de NMBS met 75 %. Dat is enorm. Dat is echter nog niet genoeg voor onze openbare treinmaatschappij. De NMBS is immers altijd op zoek naar extra inkomsten omdat haar overheidsdotatie niet volstaat om de geplande treinen te doen rijden. De treinreizigers zijn de slachtoffers van de besparingen bij het spoor. De NMBS zet in op betalende stationsparkings, nu ook in Herentals. Ik heb daarover enkele vragen.

Klopt het dat de NMBS van plan is de stationsparking van Herentals betalend te maken? Zo ja, vanaf wanneer en tegen welk tarief? Is het een goede politiek om stationsparkings betalend te maken? Zal dat niet leiden tot minder treinreizigers? Zult u de NMBS-top aansturen om de parking in Herentals gratis te houden?

18.01 **Greet Daems** (PVDA-PTB): Entre 2015 et 2019, les recettes issues de l'exploitation des parkings des gares par la SNCB ont augmenté de 75 %.

Est-il exact que la SNCB envisage de rendre le parking de la gare d'Herentals payant? Cela n'entraînera-t-il pas une diminution du nombre de voyageurs? Le ministre va-t-il demander à la direction de la SNCB de maintenir la gratuité du parking à Herentals?

18.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Daems, het is mijn ambitie, alsook die van de NMBS, om mensen te stimuleren om,

18.02 **Georges Gilkinet**, ministre: L'ambition de la SNCB et de moi-

indien mogelijk, zoveel mogelijk met de fiets of de bus naar het station te komen. Zo stimuleren we de modal shift naar duurzame en groene mobiliteitsmodi. Uiteraard is de context anders in stedelijk gebied waar het openbaar vervoer doorgaans een beter aanbod heeft dan in meer landelijke gebieden zoals het mijne. Daarom is er een genuanceerd beleid nodig voor de parkings aan NMBS-stations.

De NMBS informeert mij dat de grote stationsparking van Herentals steeds voller staat. De NMBS en de stad Herentals overleggen daarom op dit moment over de parkeerstrategie rond het station. De NMBS kan hiermee ook de dienstverlening aan haar klanten verbeteren door hen een parkeerplaats te garanderen. Een stationsparking is immers soms overbezet, ook met niet-klanten van de NMBS of personen die dicht bij het station wonen of werken. Hierdoor kan de NMBS haar abonnees geen parkeerplaats meer garanderen.

De NMBS hanteert geen vast tarief voor haar stationsparkings, maar bepaalt het tarief onder meer op basis van de kosten van de parking voor de NMBS – de middelen van de NMBS moeten immers prioritair dienen om de treinen te doen rijden – en op basis van het aangeboden comfort, de afstand die haar klanten moeten afleggen tot aan de perrons en op basis van het feit of de parking zich in openlucht bevindt of niet.

De NMBS hanteert dus gedifferentieerde tarieven waarbij haar treinreizigers in ieder geval genieten van een voorkeurtarief als het betalend is. Naast de parkeerabonnementen worden ook losse parkeertickets en meerbeurtenkaarten aangeboden. Om te besluiten zegt de NMBS mij nergens een daling te zien van het aantal treinreizigers na het betalend maken van een parking. De werkelijke hefboom om nieuwe klanten aan te trekken, is het aanbod dat we moeten verbeteren qua stiptheid. Dat weten we en daar werken we ook aan.

18.03 **Greet Daems** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u hebt niet geantwoord op de vraag wanneer de parking betalend zal worden en wat het tarief zal zijn. Ik ga er natuurlijk van uit dat er een tienbeurtenkaart kan worden aangekocht, net als losse tickets, en dat er een voordeeltarief zal zijn voor abonnees, maar hoeveel zal dat zijn? Ik begrijp niet dat u daar niet op antwoordt, ik vind dat heel spijtig.

Daarnaast zegt u dat de parking voller en voller staat, maar waarop is dat gebaseerd? Is daar onderzoek naar gedaan? Ik zal een schriftelijke vraag indienen voor de resultaten van dit onderzoek, want ik betwijfel eigenlijk of dat werkelijk een probleem is en of een betalende parking een oplossing is.

U zei dat er wordt aangespoord om met de bus naar het station te gaan, maar dan kent u de dienstregeling in de Kempen helemaal niet, want dat is effectief geen oplossing voor veel mensen. Het station in Herentals is een heel belangrijk station in de Kempen. Heel veel reizigers stappen daar over op andere treinen. Op een weekdag trekt dit station zowat 4.000 pendelaars aan van binnen en buiten de stad. Die mensen kiezen er echt voor om de trein te nemen. Ze zijn er dan ook niet over te spreken dat die parking betalend wordt.

U wilt het openbaar vervoer bevorderen, maar dat doet men niet door het altijd duurder te maken. De tickets zullen in februari 2023 met 10 % stijgen. Als mensen dan ook nog eens moeten betalen om hun

même est d'encourager les gens à utiliser autant que possible le vélo ou le bus pour se rendre à la gare. Bien entendu, le contexte est différent dans les zones urbaines ou dans les zones plus rurales. Il faut donc une politique nuancée en ce qui concerne les parkings aux alentours des gares SNCB.

Le grand parking de la gare d'Herentals est de plus en plus rempli. La SNCB et la ville discutent donc actuellement de la stratégie de stationnement autour de la gare.

La SNCB applique des tarifs différenciés, les navetteurs bénéficiant de toute façon d'un tarif préférentiel pour les parkings payants. La SNCB ne constate nulle part une diminution du nombre de voyageurs là où un parking est devenu payant. Le véritable levier pour attirer de nouveaux clients est l'amélioration de la ponctualité. Nous y travaillons.

18.03 **Greet Daems** (PVDA-PTB): Y a-t-il eu une enquête indiquant que le parking s'emplit de plus en plus? Quoi qu'il en soit, l'horaire des bus en Campine n'offre pas une solution. Les tarifs des tickets augmenteront de 10 % en février 2023. Si les voyageurs doivent, en plus, payer pour garer leur voiture, ils se rabattront sur la voiture pour aller au travail.

auto te parkeren, dan zullen zij weer met de wagen gaan werken, dat lijkt mij evident. Dat is het tegenovergestelde van wat u wilt bereiken, daar ga ik van uit. Wij kiezen voor betaalbaar, toegankelijk openbaar vervoer met een goede dienstverlening, een betere dienstverlening dan nu in plaats van de botte besparingen. Net daarom is het belangrijk dat de NMBS-parkings gratis zijn en blijven.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

19 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De transparantie rond het vastgoed van de NMBS" (55030461C)
19 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La transparence des informations sur les biens immobiliers de la SNCB" (55030461C)

19.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Mijnheer de minister, in het antwoord op mijn schriftelijke vraag K551092, omtrent het vastgoed bij de NMBS, kon u niet op alle gestelde vragen om informatie antwoorden, aangezien dit volgens u vertrouwelijke informatie betreft. Het gaat onder meer over een lijst van leegstaande gebouwen in eigendom van de NMBS.*

In het verleden, in de antwoorden op gelijksoortige vragen aan uw voorganger minister Bellot, kon deze informatie wel worden meegegeven (zie K550228).

Het niet transparant communiceren van informatie m.b.t. de NMBS naar het Parlement gebeurt sinds uw ministerschap regelmatig. Dit was ook reeds het geval bij o.a. mijn parlementaire vragen K550756 en K550726.

Dit brengt me tot het stellen van volgende vragen.

1. Wat is de reden dat een inventaris/lijst van de leegstaande gebouwen in beheer van de NMBS vandaag niet meer kan worden vrijgegeven aan het Parlement, terwijl dit in een niet zo ver verleden wel kon? Zal u deze alsnog vrijgeven?

2. Hoe verklaart u de frequente weigering van het ter beschikking stellen van gegevens, zoals hierboven geschetst? Voeren de NMBS en/of uzelf een beleid gericht tegen (…)?

19.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Dans sa réponse à ma question K551092, le ministre m'a fait savoir qu'il ne pouvait pas me communiquer d'informations relatives aux bâtiments inoccupés appartenant à la SNCB. Il s'agirait en effet d'informations confidentielles. Pourtant, l'ancien ministre Bellot m'avait communiqué ces informations par le passé.*

Pourquoi la liste des bâtiments inoccupés ne peut-elle pas être communiquée? Ou le ministre compte-t-il la communiquer malgré tout? Pourquoi la SNCB et le ministre refusent-ils régulièrement de transmettre diverses informations?

19.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, het is altijd mijn houding om zoveel mogelijk informatie met het Parlement te delen. Dat is van belang voor het democratische debat.

Er is echter ook terughoudendheid bij de NMBS om bepaalde informatie te delen, waarvoor ze als terecht argument het Europees beleid inzake de liberalisering van de spoorsector inroept. Er is een dialoog gaande met de NMBS inzake de heroverweging van de informatie die wel en niet met het Parlement kan worden gedeeld. Het is op dit moment inderdaad de wens van de NMBS om de gegevens waarover u het hebt, niet te delen met het Parlement.

19.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Mon objectif est toujours de partager le plus d'informations possible avec le Parlement. C'est en effet important pour le débat démocratique. Cependant, la SNCB est réticente à transmettre certaines informations, invoquant comme motif la politique européenne en matière de libéralisation du secteur ferroviaire. Pour l'heure, la SNCB ne souhaite pas partager les données demandées avec le Parlement, mais un dialogue est en cours afin de reconsidérer la possibilité de

19.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, iedereen heeft vaak de mond vol van transparantie, maar hier gaat het toch de verkeerde richting uit. Er zijn steeds meer thema's waarover wij geen informatie van de NMBS krijgen en dat hindert het parlementaire werk. Wat vroeger publieke informatie was, blijkt opeens niet meer openbaar. Plots wordt die informatie vertrouwelijk. De gegevens die ik vroeg en waarvoor de NMBS de vertrouwelijkheid inroept, konden wij onder minister Bellot van de vorige regering gewoon krijgen.

U verwijst naar de vertrouwelijkheid in het kader van de aankomende liberalisering, maar laten we eerlijk zijn, mijnheer de minister: de regering kent een tienjarige *direct award* toe aan de NMBS voor de openbare dienst, dus over welke liberalisering gaat het? Over welke commerciële vertrouwelijkheid? Voor welke concurrenten moet de NMBS zich indekken? Er zijn er geen en er zullen er de komende tien jaar ook geen zijn. Of is dat wel het geval? Misschien moet ik daar dan nog een vraagje over stellen, als u meent dat er de komende tien jaar wel concurrenten op de markt zullen treden. Blijkbaar bent u nog niet zo zeker van die *direct award*, maar die staat nadrukkelijk in het regeerakkoord. Tenzij u dat loslaat, is er geen enkele reden voor de NMBS om commerciële vertrouwelijkheid in te roepen. Ofwel is er een monopolie en dan is er geen enkele hinderpaal voor het Parlement om bepaalde gegevens in te kijken, ofwel is er concurrentie en dan wil ik de regering daarin volgen.

Ik ben het niet eens met de huidige gang van zaken en ik meen dat er stilaan nood is aan een wetgevend kader dat de transparantie binnen de NMBS en de overheidsbedrijven in het algemeen sterker definieert en dat de wetgevende macht de garantie geeft op inzage in de cruciale gegevens die nodig zijn voor de vervulling van onze grondwettelijke opdracht.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

divulguer ou non certaines informations.

19.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Le liste des sujets à propos desquels la SNCB ne souhaite pas communiquer d'informations, devient de plus en plus longue, ce qui entrave le travail parlementaire.

La SNCB justifie cette confidentialité en invoquant la libéralisation imminente du transport ferroviaire, alors que le gouvernement souhaite accorder à la compagnie ferroviaire une concession de service public pour 10 ans. Contre quels concurrents la SNCB veut-elle dès lors se protéger? Sans concurrence, il n'y a aucune raison de brandir l'argument de la confidentialité commerciale.

Si on poursuit dans cette voie, il faudra établir un cadre législatif qui définisse plus fermement la transparence au sein de la SNCB et d'autres entreprises publiques, et qui garantisse la possibilité, pour le pouvoir législatif, de consulter des données cruciales.

20 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het wurgcontract met Northern Diabolo" (55030484C)
20 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrat léonin conclu avec Northern Diabolo" (55030484C)

20.01 **Frank Troosters** (VB): Ik kom terug op een onderwerp waarover ik al eerder vragen stelde, namelijk de Diabolotaks die elke reiziger die per spoor van en naar Zaventem reist, dient te betalen. Die taks is het gevolg van een privécontract dat bij de realisatie van het project gesloten werd met de privéorganisatie Northern Diabolo nv.

Bij mijn eerdere vraag gaf de minister aan dat wij als parlementsleden geen inzage konden krijgen in het Diabolocontract tussen de NMBS en de Northern Diabolo. Evenmin konden we informatie krijgen over de precieze reizigersaantallen. We kregen ook geen inzage of informatie over de vergoedingen die al betaald zijn aan Northern Diabolo.

Wel kondigde de minister aan bijkomende acties te zullen ondernemen om de visueel waarneembaar lage reizigersaantallen op te

20.01 **Frank Troosters** (VB): À la suite d'un accord conclu avec une organisation privée, la SA Northern Diabolo, tout voyageur qui prend le train au départ ou à destination de l'aéroport de Zaventem doit acquitter une taxe Diabolo. Précédemment, le ministre a indiqué que nous ne pouvions pas avoir accès au contrat entre la SNCB et Northern Diabolo, ni obtenir des informations sur le nombre exact de voyageurs ou les redevances déjà versées à Northern Diabolo. Le

krikken. Het is nu al een tijd geleden dat ik die vraag gesteld heb, dus kom ik er nu op terug.

Graag zou ik willen weten welke acties de minister ondertussen ondernomen heeft om het aantal reizigers per spoor van en naar de luchthaven van Zaventem op te krikken. Welke waren de resultaten van die acties?

Zijn er concrete reizigersaantallen gekend door objectief gemeten gegevens? Kunnen die alsnog met de leden van deze commissie worden gedeeld?

Welke andere acties zal de minister nog ondernemen om de nationale luchthaven beter te laten aansluiten op het internationale spoorwegnet?

Zal de Diabolotaks in het licht van de geplande tariefverhogingen van begin februari 2023 bij de NMBS ook nog verder verhoogd worden in de nabije toekomst? Zo ja, wanneer zal dit gebeuren en hoeveel zal die verhoging bedragen?

Heeft de minister ondanks zijn eerdere antwoord alsnog een poging ondernomen om over het Diabolocontract te heronderhandelen?

ministre s'est par ailleurs engagé à prendre des initiatives supplémentaires pour faire augmenter le nombre, peu élevé, de voyageurs.

Quelles initiatives a-t-il prises entre-temps? Quels en ont été les résultats? Les chiffres concrets relatifs à la fréquentation sont-ils connus? Peuvent-ils être communiqués à la commission? Quelles autres initiatives le ministre prendra-t-il pour contribuer au désenclavement de l'aéroport national au moyen du rail? À la suite de l'augmentation des tarifs prévue en février 2023, la taxe Diabolo sera-t-elle également majorée? Le ministre a-t-il déjà tenté de renégocier le contrat Diabolo?

20.02 Minister **Georges Gilkinet**: Eerst en vooral wens ik te benadrukken dat ik sinds het begin van mijn aantreden de modal shift stimuleer naar duurzame vervoersmiddelen, waaronder de trein, zowel nationaal als internationaal, ook om van en naar de luchthaven te reizen. De trein moet daarbij een volwaardig alternatief worden, onder andere voor reizen op het Europese grondgebied en naar luchthavens.

Elke reiziger die per spoor van en naar de luchthaven van Zaventem reist, dient een Diabolotoeslag te betalen. Die toeslag is het gevolg van een privé- en vertrouwelijk contract dat bij de realisatie van het project gesloten werd tussen een vorige regering en Northern Diabolo nv in 2007.

Het dossier van het Diabolocontract alsook eventueel bijhorende acties worden momenteel geanalyseerd en voorbereid. Daarom is het niet mogelijk om nu op uw concrete vragen te antwoorden.

20.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Depuis mon entrée en fonction, j'encourage le transfert modal au bénéfice des moyens de transport durables tels que le train pour se rendre à l'aéroport et en revenir. En outre, le train doit également devenir une alternative à part entière pour les voyages sur le territoire européen.

Tout voyageur se rendant à l'aéroport de Zaventem en train, doit payer une taxe Diabolo. C'est la conséquence d'un contrat confidentiel conclu entre le gouvernement de l'époque et la SA Northern Diabolo, lors de la réalisation du projet en 2007. Le dossier en question est en cours d'analyse. Par conséquent, je ne peux pas répondre à des questions spécifiques pour le moment.

20.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, transparantie is blijkbaar erg ver te zoeken. Eigenlijk mag de belastingbetaler alleen zijn geld afgeven. Hij mag niet weten wat er in het contract staat, maar moet extra betalen om van de bewuste dienst gebruik te maken. Hij mag de reizigersaantallen niet kennen en ook niet weten hoeveel er betaald is aan de firma. De vragen die wij hier stellen, worden eigenlijk niet beantwoord. "Er wordt geanalyseerd," klinkt het. Ik vraag me af wat ik hier kom doen.

20.03 **Frank Troosters** (VB): Le contribuable peut payer, mais il ne peut pas savoir ce qui figure dans le contrat, il ne peut pas connaître le nombre de voyageurs et il ne peut pas non plus savoir ce qui a déjà été payé à la firme. La transparence n'est pas du tout au rendez-vous.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

21 Samengevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toiletten in het station van Hasselt" (55030553C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan het station van Hasselt" (55030554C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan het station van Hasselt" (55030569C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toiletten in het station van Hasselt" (55030571C)
21 Questions jointes de
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les toilettes de la gare de Hasselt" (55030553C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux à la gare de Hasselt" (55030554C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux à la gare de Hasselt" (55030569C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les toilettes de la gare de Hasselt" (55030571C)

21.01 **Frank Troosters** (VB): *In april 2021 diende ik reeds een mondelinge vraag in over de gebrekkige toegankelijkheid van de toiletten in het station van Hasselt. Waar vroeger een vriendelijke toiletdame een vlotte toegang en propere sanitaire installaties garandeerde, zijn de toiletten momenteel enkel nog toegankelijk mits het betalen van een muntstuk van 50 eurocent in het slot van de deur.*

In uw antwoord stelde u dat de NMBS streeft naar één uniforme uitbatingsmodule van de toiletten in haar stations door middel van een concessieovereenkomst. Hiervoor zou een Europese marktconsultatie worden gelanceerd die in het derde kwartaal van 2021 zou afgerond worden.

Wat is de stand van zaken betreffende de aangekondigde Europese marktconsultatie?
Werd deze afgerond? Welke partner zal in de toekomst de uitbating van de NMBS-toiletten in de stations voor zijn rekening nemen?
Werd er reeds een concessieovereenkomst voor de uitbating van de toiletten in de stations van de NMBS getekend? Zo ja, wanneer? Voor welke duur? Welke zullen de wederzijdse financiële verplichtingen van de ondertekenaars zijn? Welke andere verplichtingen voor de contractanten werden in de overeenkomst opgenomen? Werden er (en zo ja, welke?) afspraken in de overeenkomst opgenomen betreffende de prijszetting aan de gebruikers van de toiletten in de stations?
Wat is de huidige stand van zaken van het door u aangekondigde toiletplan?
Wanneer zal er een einde gesteld worden aan de klantonvriendelijke situatie inzake het gebruik van de stationstoiletten in het station van Hasselt?

Eind 2018 zijn er renovatiewerken gestart aan het station van Hasselt waarbij er aan elk perron nieuwe roltrappen en liften geplaatst zouden worden. Het einde van de werken is voorzien voor eind 2024. Het niet functioneren van de roltrappen in het station vormde reeds lang een punt van ergernis bij de treinreizigers in het station.

21.01 **Frank Troosters** (VB): *Ce n'est pas la première fois que je dénonce la situation des toilettes dans la gare de Hasselt. Le ministre m'a répondu à une question de 2021 que la SNCB tend vers un seul module d'exploitation uniforme pour l'ensemble des toilettes dans les gares par le biais d'un contrat de concession. À cet effet, une consultation européenne du marché serait lancée. Où en est-on? Quand cette situation préjudiciable pour la clientèle appartiendra-t-elle au passé?*

La gare de Hasselt est également confrontée depuis des années à des problèmes avec les escalators. Fin 2018, des travaux de rénovation ont débuté qui dureraient jusque fin 2024. Les nouveaux escalators sont régulièrement en panne. Le calendrier fixé sera-t-il respecté? Les budgets prévus suffiront-ils? Pourquoi les escalators à Hasselt sont-ils aussi souvent en panne et quand ce problème sera-t-il enfin résolu?

Heden moeten we helaas vaststellen dat er opnieuw regelmatig problemen opduiken bij de nieuw geplaatste roltrappen in het station.

Op 19/09: roltrap spoor 7 defect

Op 22/09: roltrap naar centrum defect

Op 23/09: roltrap spoor 3 defect

Wat is de stand van zaken betreffende de werken aan het station van Hasselt? Zal het voorziene tijdschema worden gerespecteerd? Zo neen, waarom niet en welk zal de eventuele nieuwe einddatum der werken zijn?
Zullen de voorziene budgettaire kaders gerespecteerd worden? Zo neen, waarom niet?
Wat is de reden voor het herhaaldelijk uitvallen van de roltrappen in het station van Hasselt?
Hoe en wanneer zullen de problemen met de roltrappen in het station van Hasselt uit de wereld geholpen worden zodat een vlotte toegankelijkheid aan alle reizigers kan worden gegarandeerd?

21.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, het station van Hasselt is een van de vijf Limburgse treinstations waarvan de NMBS en Infrabel de perrons verhogen en vernieuwen. Daardoor zal het comfort voor de treinreizigers er in Limburg de komende jaren sterk op vooruitgaan.

De bouwkundige werken aan het station van Hasselt zitten ondertussen op schema. Er zullen een aantal bijkomende werken worden uitgevoerd, zoals de omvorming van perron 1 naar een eilandperron, zodat er een bijkomend spoor 1A kan worden aangelegd, en werken in het kader van de nieuwe fietsparking.

Dankzij de grondige vernieuwing wordt het station van Hasselt integraal toegankelijk, waardoor ook reizigers die minder mobiel zijn, zwaarbeladen zijn of een kinderwagen bijhebben in alle comfort en veiligheid de trein kunnen nemen.

De tijdige indienststelling door de fabrikant van de nieuwe liften en roltrappen naar de nieuwgebouwde perrons 4, 5, 6 en 7 is dan ook een blijvend aandachtspunt voor de NMBS geweest. Recent waren er inderdaad enkele storingen aan de roltrappen. Een aantal oorzaken werd al aangepakt en de beschikbaarheid van de liften en roltrappen wordt verder nauwgezet opgevolgd.

Wat betreft de toiletten werd de Europese marktconsultatie binnen de gecommuniceerde deadline afgerond. Jammer genoeg bracht geen enkele van de inschrijvers een conform bod uit voor het project, waardoor er nog geen concessiecontract kon worden getekend. De NMBS publiceert een nieuwe marktconsultatie. Het toiletplan werd opgesplitst in enerzijds een project waarbij het sanitair in de 14 grootste stations in concessie zal worden gegeven met een concessiecontract en anderzijds een project waarbij het sanitair in de andere stations onder beheer van de NMBS zal worden uitgebaat door een partner via een overheidsopdracht.

Het sanitair in Hasselt zal mee worden vernieuwd in het kader van het lopende stationsproject en zal onder beheer van de NMBS worden

21.02 **Georges Gilkinet**, ministre: La gare de Hasselt est l'une des cinq gares ferroviaires limbourgeoises où la SNCB et Infrabel procèdent au rehaussement et à la rénovation des quais. Les travaux de génie civil à la gare de Hasselt se déroulent conformément au calendrier. Des travaux complémentaires seront exécutés, comme l'aménagement de la voie A1 et d'un nouveau parking à vélos. Après les travaux, la gare sera accessible à tous les voyageurs.

La mise en service en temps opportun, par le fabricant, des nouveaux ascenseurs et escaliers mécaniques a toujours constitué une priorité pour la SNCB. Il y a eu des perturbations, dont les causes ont été traitées et un suivi de la situation est assuré.

La consultation du marché à l'échelon européen s'est terminée avant la date butoir. Aucun des soumissionnaires n'a proposé d'offre conforme et aucune convention de concession n'a encore été conclue. La SNCB publiera une nouvelle consultation du marché comportant une offre de concession pour les 14 gares les plus importantes. Dans les autres gares, les sanitaires seront ex-

uitgebaat. De muntsloten werden geplaatst om herhaaldelijk vandalisme in te perken. U zult daarvoor ongetwijfeld alle begrip hebben.

ploités sous la gestion de la SNCB par un partenaire désigné à la suite d'un marché public. À Hasselt, les toilettes seront gérées par la SNCB. Les serrures à monnaie ont été placées pour limiter le vandalisme.

21.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

22 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beschikbaarheid van de toiletten op de trein" (55030575C)
22 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La disponibilité des toilettes dans les trains" (55030575C)

22.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het incident dat aanleiding gaf tot deze vraag dateert van enige tijd geleden. Het ontbreken van een toilet op de trein zou echter op zich voor veel reizigers problemen kunnen opleveren. Dat heeft ook gevolgen voor een treinbegeleider die met die situatie geconfronteerd wordt.

Zopas hebben we gesproken over agressie op de trein en gisteren kregen we daarover ook informatie van de NMBS. Het blijkt dat voormelde situaties het voor treinbegeleiders moeilijker maken om hun job uit te oefenen. Het is dus belangrijk om dergelijke zaken aan te kaarten bij de NMBS, want niet alleen verdienen onze reizigers beter, maar als dit bovendien zorgt voor meer agressie tegen de treinbegeleiders, dan is dat een alarmbel waarvan ik hoop dat de NMBS ze ook hoort.

Mijnheer de minister, klopt het dat treinbegeleiders agressie ondervinden naar aanleiding van onbeschikbare toiletten? Erkent de NMBS dit probleem? Welke inspanningen levert de NMBS om de beschikbaarheid van haar toiletten te verhogen? Wat is uw standpunt over het feit dat treinbegeleiders ertoe worden aangezet om toch uit te rijden met hun trein, ook al werkt er geen enkel toilet?

22.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): L'indisponibilité des toilettes dans les trains peut être problématique pour de nombreux voyageurs. La situation n'est pas facile non plus pour les accompagnateurs de train.

Est-il exact que les accompagnateurs de train sont confrontés à des voyageurs agressifs, agacés par l'indisponibilité des toilettes? La SNCB reconnaît-elle le problème? Que fait-on pour y remédier? Comment le ministre réagit-il au fait que des trains sont mis en circulation même si toutes les toilettes à bord sont hors service?

22.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Buyst, uw vragen zijn terecht. Zowel ik als de NMBS betreuren en veroordelen alle incidenten en elke vorm van fysieke of verbale agressie tegenover het treinpersoneel. Geweld is nooit aanvaardbaar.

De NMBS volgt een procedure om de beschikbaarheid van de toiletten in de treinstellen zo hoog mogelijk te houden. De treinen, met inbegrip van het sanitair, worden dagelijks schoongemaakt. Het type schoonmaak hangt af van het schoonmaakprogramma, de duur van de stilstand en de aanwezige uitrusting in de bundel of stilstaande trein. Het schoonmaakprogramma omvat een dagelijkse, wekelijkse en maandelijkse schoonmaak. Bepaalde treinen worden intensief gebruikt en worden ook tijdens hun rit schoongemaakt. De opvangbakken van de toiletten worden om de drie dagen geledigd en gespoeld.

In Limburg ging het om een zeer lokale problematiek, waarbij het door

22.02 **Georges Gilkinet**, ministre: La SNCB applique une procédure visant à maximaliser la disponibilité des toilettes dans les trains. Les trains et les sanitaires sont nettoyés tous les jours. Il y a plusieurs programmes de nettoyage, en fonction de la durée de l'arrêt du train et des équipements présents. Les trains qui sont mis en service de manière intensive sont également nettoyés durant le trajet. La cuve des toilettes est vidangée et rincée tous les trois jours.

Un problème local est survenu au

werkzaamheden aan het spoor moeilijker was om de toiletten te ledigen. Intussen zijn er aanpassingen gebeurd, zodat het ledigen daar toch regelmatiger kan gebeuren.

Het blijft uiteraard mogelijk dat een toilet uitzonderlijk niet toegankelijk is, iets wat evengoed veroorzaakt kan zijn door vandalisme of een technisch defect. Dat gebeurt echter in Limburg niet meer of minder dan elders in het land.

De NMBS doet er alles aan om de beschikbaarheid en het comfortniveau van haar materieel jaar na jaar te doen stijgen. Door de instroom van het nieuwe M7-materieel kan de NMBS het oudere materieel, dat gevoeliger is voor pannes, geleidelijk buiten dienst stellen. Ik hoop dat de M7-stellen er vlug zullen zijn.

Deze kwestie is van belang om de aantrekkelijkheid van de trein hoog te houden en wordt dus ook van nabij opgevolgd door de NMBS en door mijn kabinet.

Limbourg. En raison de travaux sur les rails, il était plus difficile de vider les toilettes. Entre-temps, il a été procédé à des aménagements qui devraient permettre de vider plus régulièrement les toilettes. Il se peut toujours que des toilettes ne soient pas accessibles pour cause de vandalisme ou parce qu'elles sont défectueuses.

La SNCB met tout en œuvre pour améliorer la disponibilité et le niveau de confort du matériel. L'avènement des voitures M7 permettra de mettre hors service du matériel plus ancien et plus sensible aux défaillances techniques. Nous suivons cette question de près.

22.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het klopt dat een aantal treinstellen al 40 jaar oud is, een gevolg van de onderinvestering door de vorige regeringen. De NMBS moet daar nu mee aan de slag. Het valt alleen op dat vaak dezelfde treinstellen op dezelfde trajecten ingezet worden.

Ik vind dat een passagier op de trein van het toilet gebruik moet kunnen maken, dat is toch wel het minimum. Ik hoop dat alles in het werk gesteld wordt om dergelijke incidenten te vermijden. Dat zijn we aan onze reizigers en aan het treinpersoneel verplicht.

22.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): La SNCB doit faire circuler des rames vétustes en raison du manque d'investissements sous les gouvernements précédents. Il est cependant important que chaque passager de chaque train puisse faire usage d'une toilette.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55030682C de M. Ben Achour est transformé en question écrite.

23 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassing van het totale gewicht van lichte bedrijfsvoertuigen" (55030695C)
23 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation du poids total des utilitaires légers" (55030695C)

23.01 **Frank Troosters** (VB): *Lidstaten mogen van Europa al geruime tijd het totale gewicht van lichte bedrijfsvoertuigen met een alternatievere schonere aandrijving opvoeren tot 4.250 kg (t.o.v. de huidige 3.500 kg), voor zover dat overgewicht te verklaren is door het aandrijfsysteem.*

Frankrijk en Duitsland voerden deze aanpassing reeds door, Luxemburg bereidt de nieuwe wetgeving voor en in Nederland rondt men momenteel een proefproject af zodat kan overgegaan worden tot een definitieve aanpassing van de wetgeving.

Nadat de minister door het VBO bevraagd werd naar de stand van zaken van de aanpassingen in België verwees de minister in zijn antwoord deels naar enkele praktische bezwaren die niet verder werden benoemd en kondigde een proefproject aan.

23.01 **Frank Troosters** (VB): *L'Europe permet à ses États membres de porter le poids total des utilitaires légers équipés de systèmes de propulsion alternatifs et plus propres à 4 250 kg, contre 3 500 kg actuellement, dans la mesure où cet excédent de poids est imputable au système de propulsion.*

Où en est cette modification et quelles sont les obstacles à sa concrétisation? Le projet pilote annoncé débutera-t-il en février-mars 2023? Combien de temps ce

Wat is de huidige stand van zaken inzake de aanpassing van het totaalgewicht van lichte bedrijfsvoertuigen met een alternatieve schonere aandrijving?

Wat zijn de praktische bezwaren die een aanpassing bemoeilijken?

Zal het aangekondigde proefproject van start gaan in februari/maart 2023?

Hoelang zal het proefproject duren? Wanneer kunnen conclusies verwacht worden?

Zal het Belgische proefproject van een andere aard zijn dan dat van Nederland? Zo ja, in welke zin? Zo neen, waarom kunnen de conclusies uit het Nederlandse proefproject niet als evaluatiebasis dienen?

Zal de minister in afwachting van de eindconclusies van het proefproject voorlopige/tussentijdse afspraken maken met de bedrijfssector om een mogelijk verlies aan concurrentiekracht te voorkomen? Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet?

23.02 Minister **Georges Gilkinet**: Sinds 2018 en de aanpassing van de richtlijn van de Europese Unie mogen Europese lidstaten toelaten dat voertuigen voor vrachtvervoer met een maximaal toegelaten massa tot hoogstens 4.250 kg met een rijbewijs B worden bestuurd, op voorwaarde dat die voertuigen op een alternatieve aandrijving rijden. Het gaat om bestelwagens waarvan de MTM meer dan 3,5 ton bedraagt wegens de massa van de batterij of het alternatief aandrijfsysteem. Navraag leert dat Frankrijk noch Duitsland van die mogelijkheid gebruikmaken. Hun maatregelen dateren van voor de aanpassing van de richtlijn.

Het Nederlandse proefproject loopt eind 2022 af en wordt mogelijk in een definitieve maatregel omgezet. De handhaving van die regel is nog steeds erg complex en vergt een individuele beoordeling van elk voertuig dat in aanmerking komt voor de uitzondering. Op die manier kan de uitzondering onmogelijk algemeen worden ingevoerd.

Er rees alvast een probleem in verband met het onderscheid tussen voertuigen door de onduidelijkheid of de extra massa boven de 3,5 ton wel of niet te wijten is aan het alternatief aandrijfsysteem zonder dat het laadvermogen wordt verhoogd. Uit navraag bij de Europese Commissie blijkt dat het probleem intussen bekend is en in de lopende herziening van de richtlijn wordt meegenomen.

Wij werken in België aan een proefproject waarbij bestuurders bij logistieke bedrijven en transportbedrijven die voldoen aan bepaalde voorwaarden, gedurende drie jaar dergelijke elektrische voertuigen of waterstofvoertuigen met een rijbewijs B besturen. Daarbij moeten de bedrijven jaarlijks de gegevens die vereist zijn om het proefproject te beoordelen meedelen. Het betreft gegevens over de gereden kilometers, het aantal ritten van elk voertuig, het werkgebied van elk voertuig, louter stedelijk of niet, en het aantal verkeersongelukken dat samenhangt met de hogere massa van het voertuig. Er moet ook worden aangegeven of het voertuig de plaats heeft ingenomen van een voertuig met fossiele brandstof of aanvullend werd ingezet.

Tijdens de duur van het proefproject zal op de website van de FOD

projet durera-t-il et pour quand les conclusions sont-elles attendues? Ce projet pilote sera-t-il différent du projet néerlandais? En quel sens? S'il n'y a aucune différence, ne pourrions-nous pas nous rabattre sur les conclusions néerlandaises? En attendant les conclusions, le ministre s'accordera-t-il avec le secteur d'activité afin d'éviter toute perte de compétitivité éventuelle?

23.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Depuis 2018, les États membres européens permettent que les véhicules de transport de marchandises dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 4 250 kg soient conduits avec un permis B, à condition qu'ils soient équipés d'un système de propulsion alternatif. Il s'agit de camionnettes dont la masse maximale autorisée (MMT) excède 3,5 tonnes en raison de la masse de la batterie ou du système de propulsion alternatif.

Le projet pilote néerlandais expire fin 2022 et la mesure pourrait devenir définitive. Cette mesure exige une évaluation individuelle de tout véhicule qui échappe à la règle. On ne sait pas avec précision si la masse supplémentaire au-delà des 3,5 tonnes est due ou non au système de propulsion alternatif sans augmentation de la charge utile. La Commission européenne en tiendra compte lors de la révision de la directive.

En Belgique, nous élaborons un projet-pilote dans le cadre duquel des conducteurs auprès de sociétés logistiques et de transport conduisent de tels véhicules électriques ou véhicules à l'hydrogène avec un permis de conduire

Mobiliteit meegedeeld worden welke voertuigen aan de vereisten voldoen en welke bedrijven deelnemen. Het besluit wordt verwacht in werking te kunnen treden begin 2023 en treedt dan na drie jaar buiten werking.

B pendant une période de trois ans. Les entreprises concernées sont tenues de communiquer le nombre de kilomètres parcourus, le nombre de trajets de chaque véhicule, le rayon de chaque véhicule et le nombre d'accidents de la route liés à la masse plus élevée du véhicule. Les entreprises doivent également indiquer si le véhicule a été utilisé à titre complémentaire ou en remplacement d'un véhicule à combustion fossile. Au cours du projet pilote, il sera communiqué sur le site web du SPF Mobilité quels véhicules remplissent les conditions et quelles entreprises y participent. L'entrée en vigueur de la réglementation est attendue pour début 2023.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

24 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-treinen en activa in handen van trusts in Delaware" (55030696C)
24 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des trains et actifs de la SNCB aux mains de trusts dans le Delaware" (55030696C)

24.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de voorzitter, ik heb intussen een schriftelijk antwoord gekregen op de vraag.

24.01 **Frank Troosters** (VB): Ayant reçu entre-temps une réponse écrite, je ne poserai pas cette question.

De **voorzitter**: Waarvan akte.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

25 Vraag van Bert Moyaers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Frictieloze parkings" (55030702C)
25 Question de Bert Moyaers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les parkings sans barrière" (55030702C)

25.01 **Bert Moyaers** (Vooruit): Mijnheer de minister, in Sint-Truiden pakte men enkele maanden geleden met een primeur uit door de allereerste frictieloze parking in te zegenen. Dat wil concreet zeggen dat er op die parking niet langer een slagboom staat, maar dat de gebruiker op basis van nummerplaatherkenning afrekent aan de betaalautomaat of digitaal betaalt, zonder dat er zelfs een parkeerticket aan te pas komt.

Er blijkt echter mogelijk toch een ernstig probleem te zijn met de schending van de privacy. In een reactie in de media gaf u zelf ook al aan dat het zeer begrijpelijk is dat mensen zich over een schending van hun privacy zorgen maken. U zou uw diensten dat laten onderzoeken en de kwestie opvolgen.

25.01 **Bert Moyaers** (Vooruit): À Saint-Trond, il y a quelques mois, le tout premier parking sans barrière a été inauguré en grande pompe. Grâce à un système de reconnaissance des plaques minéralogiques, l'utilisateur paye au terminal de paiement ou par voie électronique, sans même qu'un ticket de parking soit nécessaire.

Le ministre a-t-il déjà diligenté une enquête quant à une possible

Mijnheer de minister, bent u inderdaad met een onderzoek gestart? Welke timing houdt u voor ogen om dat onderzoek af te ronden? Kunnen er al eerste conclusies getrokken worden?

De frictieloze parking in Sint-Truiden werd aangekondigd als een pilootproject. Zijn er reeds plannen voor meer dergelijke parkings? Hebt u daar een zicht op?

violation de la vie privée? Existe-t-il des projets d'installation d'autres parkings du même type ailleurs?

25.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Moyaers, ik beklemtoon graag nogmaals dat ik veel belang hecht aan de bescherming van persoonsgegevens, waarvoor wij in alle omstandigheden aandacht moeten hebben.

Het autonoom gemeentebedrijf Trupark heeft op 24 augustus 2022 de overeenkomst tot mededeling van gegevens ondertekend met het DG Wegvervoer en Verkeersveiligheid van de FOD Mobiliteit. De toegang tot de DIV-gegevens werd opengesteld op 12 september 2022. De FOD oordeelt dus dat de privacywetgeving gerespecteerd wordt. Het is weliswaar de gemeente, die daarop dient toe te zien.

De FOD Mobiliteit heeft AGB Trupark erop gewezen dat volgens de beraadslaging FO nr. 02/2016 AGB Trupark moet kunnen aantonen dat de nodige studies uitgevoerd zijn om het gebruik van ANPR-camera's in plaats van slagbomen te rechtvaardigen. De verantwoordelijkheid ligt dus duidelijk bij AGB Trupark.

25.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Le 24 août 2022, la régie communale autonome Trupark a signé l'accord de communication des données avec la DG Transport routier et Sécurité routière du SPF Mobilité. L'accès aux données de la DIV a été donné le 12 septembre 2022. Le SPF estime donc que la législation sur la protection de la vie privée est respectée. C'est à la commune d'y veiller. Trupark doit être en mesure de prouver que les études nécessaires ont été menées pour justifier des caméras ANPR à la place des barrières.

25.03 **Bert Moyaers** (Vooruit): Mijnheer de minister, ik heb niet echt een antwoord gehad op mijn vraag of het onderzoek nog loopt.

In artikel 16 van de beraadslaging van 19 maart 2015 wordt duidelijk gesteld dat altijd moet worden geopteerd voor bijvoorbeeld slagbomen en paaltjes in plaats van identificatie via het DIV-register. Ik kan begrijpen dat Sint-Truiden voor een moderne, onderhouds- en vandalismevrije oplossing kiest.

Een en ander is evenwel niet heel duidelijk. Zo lag er vorige week een pv in de bus, omdat mijn echtgenote die parking zou gebruiken en zich niet bewust was van de te volgen procedure, bij gebrek aan een slagboom. Het is inderdaad niet altijd duidelijk voor gebruikers van de parking, omdat er geen paaltjes of slagbomen staan, dat ze wel degelijk moeten betalen. Het is des te onprettiger om vervolgens een pv voor foutparkeren op basis van de gegevens van de DIV te krijgen. Kortom, er is nog wat werk aan de winkel, onder andere op het vlak van communicatie ten opzichte van de stad Sint-Truiden over AGB. Daarnaast moeten ook de burgers bewust gemaakt worden van de regels in verband met die parkings, waarvan er waarschijnlijk nog bij zullen komen.

25.03 **Bert Moyaers** (Vooruit): Cela ne me dit pas si l'enquête est toujours en cours. L'article 16 de la délibération du 19 mars 2015 stipule qu'il y a toujours lieu d'opter pour des barrières et des poteaux, par exemple, plutôt que pour une identification par le biais du registre de la DIV. La procédure à suivre en l'absence de barrière n'est pas encore claire et comporte un risque que l'automobiliste reçoive une amende de stationnement sur la base des données de la DIV alors qu'il ignorait que l'emplacement était payant.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

26 Samengevoegde vragen van
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Extra subsidies voor Lineas" (55030732C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomstplannen van Lineas" (55031364C)
- Eric Thiébaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De diensten van Lineas" (55032079C)

26 Questions jointes de
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des subventions supplémentaires pour Lineas" (55030732C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets d'avenir de Lineas" (55031364C)
- Eric Thiébaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les services de Lineas" (55032079C

26.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ook dit is een vraag van lang geleden. Ze dateert al van 30 september. Toen verscheen een artikel in *De Standaard*, waarin de CEO van Lineas nogmaals om extra overheidssteun vroeg. Lineas slaagt er namelijk niet in om zelfstandig rendabel te zijn. Het bedrijf maakt al zeven jaar verlies, hoewel het al regelmatig overheidssteun heeft gekregen, met onder meer subsidies voor remblokken en coronasteun.

Afgelopen zomer was er een groot probleem met de waterstand van de Rijn – daarover is hier daarnet ook al gesproken. Heel wat schepen konden niet over de Rijn varen, waardoor de vraag rees om het goederenvervoer meer over het spoor te organiseren. Blijkbaar waren er echter onvoldoende treinbestuurders bij Lineas om aan die vraag te kunnen voldoen.

Kortom, Lineas slaagt er niet in te reageren op de verschuivingen in de markt van de logistiek, ondanks het feit dat wij allemaal samen zeggen dat er meer goederen per trein vervoerd moeten worden.

Hebt u of heeft uw kabinet nog contact gehad met de CEO van Lineas?

Hoe kijkt u naar de concrete vraag voor meer overheidssteun aan wat per slot van rekening toch een privébedrijf is? Overweegt u daarop in te gaan? Zo ja, over hoeveel miljoen zou het gaan? Wat zult u precies voorstellen?

Lineas geeft toe niet te kunnen inspelen op de vraag van de markt door een gebrek aan treinbestuurders. Met andere woorden, Lineas kan minder transport organiseren. Hebt u enig idee waarom het bedrijf geen kandidaten kan vinden?

Lineas heeft kritiek op de ondermaatse spoorinfrastructuur in België. Wat vindt u daarvan? Is onze infrastructuur verouderd? Wat moet er verbeteren?

U blijft almaar zeggen dat u het goederenspoorvervoer wilt verdubbelen tegen 2030. We horen u dat vaak zeggen, maar ik vraag mij toch af wanneer die doelstelling bereikt zal worden.

26.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Le CEO de Lineas, l'opérateur privé de transport de marchandises par rail, a demandé une nouvelle fois une aide publique supplémentaire. Depuis sept ans, la société accuse des pertes et ne parvient pas à être rentable sans l'aide de tiers. Le ministre envisage-t-il d'accéder à cette demande? Dans l'affirmative, de quel montant s'agirait-il? Le ministre sait-il pourquoi Lineas n'est pas en mesure de trouver des candidats conducteurs de train?

Lineas critique la médiocrité des infrastructures ferroviaires. Quelles sont les améliorations à apporter?

26.02 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Lineas heeft sinds kort een nieuwe gedelegeerd bestuurder. Bij zijn aantreden verkondigde hij dat er enkele ingrijpende aanpassingen nodig zijn om het vrachtvervoer per spoor in ons land opnieuw competitief te maken. Daarnaast gaf hij ook aan dat Lineas het aantal lijnen dat zij bedienen zullen inperken van 9 naar 3. Om zijn nieuwe plannen waar te maken rekent de gedelegeerd bestuurder op 100 miljoen euro vers kapitaal (De Tijd, 15/10/2022).*

Eerder al trok de sector van het goederenvervoer per spoor aan de

26.02 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Le nouvel administrateur délégué de Lineas demande une injection de capital frais de 100 millions d'euros.*

Que pense le ministre des projets de Lineas? Adaptera-t-il le système des subventions pour le transport combiné et diffus dans

alarmbel omtrent de hervorming van de subsidies voor het gecombineerd en verspreid vervoer.

Dit brengt me tot het stellen van volgende vragen:

1. Wat is uw visie op de plannen van Lineas? Past het beperken van het aantal bediende lijnen in uw strategie om het aandeel goederenvervoer per spoor te verdubbelen?

2. Zal u een aanpassing doorvoeren aan het systeem van de subsidies voor het gecombineerd en verspreid vervoer in ons land?

3. Welke stappen die werden afgesproken op het Rail Freight Forum zullen worden genomen? Op welke termijn?

4. Welke investeringen zullen in de komende jaren plaatsvinden om onze havens bereikbaarder te maken voor goederenvervoer per spoor? Graag een gedetailleerd overzicht.

5. Wat is de stand van zaken van het onderzoek naar de uitbouw van uitwijksporen van 750 meter? Waar zullen deze worden uitgerold? Op welke termijn?

notre pays? Quelles démarches convenues au Rail Freight Forum seront-elles encore entreprises? Quels investissements seront-ils réalisés au cours des prochaines années pour améliorer l'accessibilité de nos ports pour le transport de marchandises par rail? Où en est l'étude relative à l'allongement à 750 mètres des voies d'évitement? Où seront-elles déployées?

26.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Vindevoghel, mijnheer Roggeman, ik dank u voor de vragen.

Ten eerste, Lineas is een belangrijke partner voor de verwezenlijking van de ambitie van de federale regering voor het spoor, meer bepaald het goederenvervoer.

Het zou, ten tweede, niet gepast zijn dat ik in mijn hoedanigheid van minister van Mobiliteit commentaar geef op de financiële situatie van een privéonderneming. Niettemin is Lineas een historisch belangrijke onderneming, waarmee ik regelmatig contact heb, om samen oplossingen te vinden die in overeenstemming zijn met de Belgische en Europese wetgeving, om haar ontwikkeling te waarborgen en om haar haar rol te laten spelen in het vrachtvervoer per spoor, net zoals ik ook contacten heb met andere ondernemingen die actief zijn in het goederenvervoer per spoor.

De rol van Lineas in de doelstelling van de regering om het volume van het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen, is inderdaad belangrijk. Dat kan dankzij de samenwerking en de betrokkenheid van alle spelers in de goederensector, zowel de spoorwegondernemingen, zoals Lineas, als de infrastructuurbeheerder en de spelers in de logistieke keten.

Lineas, dat een groot aandeel heeft in het goederenvervoer per spoor in België, zal zeker een rol spelen in die dynamiek, maar niet uitsluitend.

Voor de kwestie van de status van strategische nationale onderneming en de aanvullende financiële steun verwijs ik u naar mijn collega bevoegd voor Financiën. Het is inderdaad de FPIM die aan de orde is voor Lineas.

Het is echter duidelijk dat Lineas een belangrijke mijlpaal van mijn beleid is en ook zal kunnen profiteren van de inspanningen die wij

26.03 **Georges Gilkinet**, ministre: Lineas est un partenaire important pour la réalisation de l'ambition du gouvernement en matière de fret ferroviaire. En tant que ministre, il n'est pas approprié de commenter la situation financière d'une entreprise privée.

Je suis régulièrement en contact avec Lineas, qui joue un rôle majeur dans l'objectif du gouvernement de doubler le volume du fret ferroviaire d'ici 2030. Lineas, qui détient une part importante du fret ferroviaire en Belgique, jouera certainement un rôle dans cette dynamique, mais pas à titre exclusif.

Quant au statut d'entreprise nationale stratégique et au soutien financier supplémentaire, je renvoie au ministre des Finances.

Lineas constitue un jalon important de ma politique et pourra également bénéficier des efforts que nous faisons pour développer le fret ferroviaire, par exemple dans le cadre de notre plan d'action pour le transport de marchandises. Cette politique aidera Lineas à améliorer sa situation financière.

leveren en van de maatregelen die wij treffen om het goederenvervoer per spoor te ontwikkelen, bijvoorbeeld met ons plan voor het goederenvervoer. Dat zal haar helpen haar financiële situatie te verbeteren.

26.04 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u hebt op niet veel vragen geantwoord.

Ik zal in elk geval de vraag over de financiën nog stellen aan de minister van Financiën, aangezien ze hier niet ter sprake komt.

Ik begrijp echter niet dat u kan blijven beweren dat u gelooft in de verdubbeling van het goederenvervoer, waartoe u wilt komen. Wij merken immers dat Lineas, de grootste speler, zelf aangeeft dat het financieel niet goed gaat. U hebt niet geantwoord op de vraag over het probleem van de treinbestuurders.

U hebt niet geantwoord op mijn vraag over de problematiek van de spoorinfrastructuur.

26.04 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Je ne comprends pas comment le ministre peut continuer à prétendre qu'il croit au doublement du volume de transport de marchandises d'ici 2030. Je soupçonne qu'il n'en sera rien.

26.05 Minister **Georges Gilkinet**: (…)

26.06 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Ja, u hebt veel ambities voor het goederenvervoer, mijnheer de minister, maar u doet niets aan dat probleem! U doet er niks aan!

26.07 Minister **Georges Gilkinet**: (…)!

De **voorzitter**: Mevrouw Vindevoghel heeft het woord, mijnheer de minister.

26.08 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Het is aan mij, mijnheer de minister, en u moet mij zeker niet verwijten dat ik niks doe. Het is uw verantwoordelijkheid als minister van Mobiliteit om ervoor te zorgen dat het goederenvervoer verdubbelt. Dat is uw ambitie, maar ik stel vast dat daar niets van in huis komt. Dat is duidelijk.

26.09 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. U wilt een verdubbeling van het goederenvervoer, maar dat lijkt jammer genoeg niet te lukken. Lineas schroeft haar activiteiten terug. Heel wat externe oorzaken liggen aan de basis van die beslissing, maar ook uw beleid heeft daartoe bijgedragen. We herinneren ons allemaal de verontwaardiging in de sector toen u de subsidies voor gecombineerd en verspreid vervoer hebt hervormd. U hebt beloftes gedaan aan het Belgian Rail Freight Forum, die u jammer genoeg niet bent nagekomen. Lineas en de andere vervoersbedrijven zouden net cruciale partners moeten zijn in de realisatie van de modal shift. Ze zijn ook essentiële partners voor de havenactiviteiten en dus voor onze economie in het algemeen. Zoals het er nu voorstaat, zullen we allicht dichter uitkomen bij een halvering dan een verdubbeling van het goederenvervoer.

26.09 **Tomas Roggeman** (N-VA): Le ministre veut doubler le volume de marchandises transportées par rail, mais Lineas réduit ses activités. De nombreuses causes externes sont à l'origine de cette décision, mais la politique menée par le ministre y a également contribué. Je fais référence à l'indignation du secteur lorsqu'il a réformé les subventions pour le transport combiné et diffus. Par ailleurs, il n'a pas respecté ses engagements vis-à-vis du Belgian Rail Freight Forum. Nous assisterons plutôt à une réduction de moitié qu'à un doublement du transport de marchandises d'ici 2030.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

27 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebrek aan treinwagons op de lijn Lichtervelde - Brugge" (55030740C)
27 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains trop courts sur la ligne entre Lichtervelde et Bruges" (55030740C)

27.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, er werd een petitie gelanceerd door een zekere Jurgen Tanghe over het treinaanbod in Lichtervelde. Het grote probleem betreft niet het aantal treinen, maar het aantal wagons dat niet evenredig is aan het aantal reizigers. Het gaat vooral over scholieren die tijdens de piekuren pendelen en altijd in bomvolle treinen zitten. Die persoon heeft dat al dikwijls aangekaart en meerdere keren contact opgenomen met de NMBS. Hij krijgt altijd vriendelijke antwoorden, maar ziet niks verbeteren aan de situatie.

Mijnheer de minister, is de NMBS zich bewust van het probleem van de kinderen die pendelen uit Lichtervelde? Hoe komt het dat er regelmatig minder wagons ter beschikking zijn voor de verbinding tussen Lichtervelde en Brugge? Gaat het hier om een structureel probleem? Welke acties zal de NMBS ondernemen qua service voor de pendelaars die meer en meer moeten betalen voor hun tickets en abonnementen? Hoe zal de NMBS ervoor zorgen dat er geen pendelaars achterblijven op de perrons bij gebrek aan treinwagons?

27.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Une pétition a été lancée à Lichtervelde pour dénoncer l'inadéquation de la composition des trains au nombre de voyageurs, notamment aux heures de pointe. La SNCB compte-t-elle remédier à la situation?

27.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, een trein met een verminderde samenstelling wordt als dusdanig beschouwd wanneer er ten minste 20 plaatsen verschil is tussen de geplande samenstelling en de werkelijke samenstelling. Het is de bedoeling van de NMBS om informatie met betrekking tot de treinsamenstelling op termijn actief mee te delen aan haar klanten en dit zowel via de app, auditief als via de perronschermen. Daarom werkt de NMBS aan twee projecten die tegen 2024-2025 nauwkeurige en gedetailleerde samenstellingsinformatie moeten opleveren, onafhankelijk van manuele interventie.

Het is ook belangrijk aan te duiden dat niet elk vertrek van een trein met verminderde samenstelling automatisch zorgt voor overbezetting. Overbezetting kan daarnaast heel kortstondig optreden tussen twee stations, zonder verdere impact op de rest van het traject. De voorbije maand september reed de piekuurtrein waarnaar u verwijst inderdaad vier keer kort na elkaar met een verminderde samenstelling, waardoor er slechts 3 in plaats van 6 wagons beschikbaar waren en er te weinig zitplaatsen beschikbaar waren. De NMBS verontschuldigt zich daarvoor.

Bij een normale samenstelling is er geen plaatsgebrek. De redenen waarom een trein niet kan vertrekken in de geplande samenstelling kunnen heel divers zijn. Het verlagen van de immobilisatiegraad van het rollend materieel is een van de belangrijke doelstellingen van de NMBS. Dankzij diverse initiatieven ter verbetering in de afgelopen jaren is de NMBS er reeds in geslaagd die immobilisatiegraad met 20 % te doen dalen.

In antwoord op de schriftelijke vraag nr. 1028 van collega Jef Van den Bergh kunt u daar meer info over vinden.

27.02 **Georges Gilkinet**, ministre: La composition d'un train est réduite lorsqu'il y a une différence d'au moins 20 places entre la composition prévue et la composition réelle. Le but est de communiquer, à terme, les informations relatives à la composition des trains de manière active au moyen de l'appli, des écrans sur les quais et des annonces vocales. Cela étant dit, chaque départ d'un train à composition réduite n'est pas nécessairement synonyme de train bondé.

Le train P dont il est question ici, a circulé quatre fois en une courte période à composition réduite en septembre. Le train était composé de trois au lieu de six voitures, ce qui a entraîné un manque de places assises. La SNCB s'en excuse. Lorsque le train circule à composition normale, il y a assez de places. Les causes d'une réduction de la composition peuvent être multiples.

La SNCB s'efforce de diminuer le taux d'immobilisation du matériel roulant, lequel a d'ailleurs déjà baissé de 20 %.

27.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik wou er vooral het accent op leggen dat het om een structureel probleem gaat. Ik kan begrijpen dat het één keer voorvalt. Maar als het structureel is, is het toch de verantwoordelijkheid van de NMBS om maatregelen te nemen?

Het is echt niet normaal, en het gebeurt niet alleen in Lichtervelde. Ik heb verhalen gehoord van kinderen die moeten buiten blijven staan omdat ze niet meer op de trein kunnen. Dat kunnen we toch niet accepteren, mijnheer de minister?

De mensen daar hebben een petitie opgestart omdat het een structureel probleem is. Ik hoop dat u die mensen zult ondersteunen en dat u iets gaat ondernemen opdat er genoeg wagons zijn zodat onze kinderen op tijd op school raken.

27.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Des problèmes peuvent survenir de temps à autre, mais s'ils deviennent structurels, la SNCB doit intervenir.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

28 Samengevoegde vragen van
- Tania De Jonge aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bestemming van het stationsgebouw in Ninove" (55030798C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het sociaal initiatief in het station Ninove" (55030874C)
- Anja Vanrobaeys aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bestemming van het stationsgebouw te Ninove (steunpunt welzijn)" (55032685C)
28 Questions jointes de
- Tania De Jonge à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'affectation du bâtiment de la gare de Ninove" (55030798C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'initiative sociale dans la gare de Ninove" (55030874C)
- Anja Vanrobaeys à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'affectation du bâtiment de la gare de Ninove (point de contact bien-être)" (55032685C)

28.01 **Tania De Jonge** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de vraag is al een tijdje geleden gesteld. Ze is ondertussen dus al een beetje in negatieve zin achterhaald.

In februari 2021 raakte bekend dat de stations van Ninove, Lede en Liedekerke zouden sluiten. Begin dit jaar stelde ik een schriftelijke vraag over de bestemming van die stations. Zo'n leegstaand gebouw is immers toch wel zorgwekkend. Het antwoord voor Ninove, waar ik burgemeester ben, was dat er een fietskoerier zijn intrek zou nemen. Voor Lede was er nog een marktconsultatie bezig.

Steunpunt Welzijn Ninove-Aalst, een steunpunt dat vooral rond sociale economie werkt en als dusdanig heel belangrijk is voor onze stad, ging daarop in en zag in het kader van 'leven in het station' een oplossing om zich daar te huisvesten. Meer dan een jaar na het sluiten van de loketten kwam er een plaatsbezoek voor het project. De conclusie van B-stations na het bezoek luidde dat de concessieruimte volledig casco gezet zal worden. Dat is uiteraard een opportuniteit. Men was heel blij, hoewel er een investering nodig zal zijn.

Intussen raakte bekend, en werd ook schriftelijk bevestigd, dat er totaal geen mogelijkheid meer is. Daardoor heb ik in feite maar één vraag, niet de vraag die ik initieel heb ingediend, want die is voor een

28.01 **Tania De Jonge** (Open Vld): Ma question relative à l'affectation de la gare de Ninove est rattrapée par l'actualité. Aussi voudrais-je demander au ministre si le bâtiment de la gare sera encore occupé. Est-il encore envisageable que le Steunpunt Welzijn Ninove-Aalst s'installe dans le bâtiment?

deel achterhaald. Mijn vraag is wel of het gebouw nog ingenomen zal worden. Komt er nog een project? Is er nog een mogelijkheid voor zo'n mooi project rond sociale economie om er zich te vestigen?

Ook voor een lokaal bestuur is dit problematisch. Wij moeten hier immers mee aan de slag. Ik hoop dan ook dat ik een positief antwoord van u krijg, mijnheer de minister.

28.02 **Anja Vanrobaeys** (Vooruit): *In februari 2021 werd bekend gemaakt dat de stations van Ninove, Lede en Liedekerke zullen sluiten. Voor het station van Ninove was voorzien dat de fietskoeriers van het sociaal tewerkstellingsproject 'Snel en Wel' van Steunpunt Welzijn er onderdak zouden krijgen. Voor Lede zou nog een marktconsultatie volgen.*

Eén jaar nadat de loketten gesloten werden, werd echter na een plaatsbezoek besloten dat de concessieruimte in het station volledig casco zal worden gezet. Alle technieken en elektriciteit zal ontmanteld worden, en moet door de toekomstige concessionaris zelf opnieuw ingericht worden in functie van de geplande activiteiten.

Die investering is echter te zwaar voor Steunpunt Welzijn, waardoor zij op zoek moeten naar een andere hub voor hun fietskoeriers. Bovendien zijn dit kosten voor een tijdelijk onderdak want op termijn zou het stationsgebouw worden afgebroken voor een nieuwe ontwikkeling. Hierdoor komt het tijdelijk project "leven in het station" in Ninove in gevaar maar vooral de thuisbasis van de fietskoeriers van Snel en Wel dat in de Denderstreek tewerkstellingskansen biedt aan mensen die ver van de arbeidsmarkt zijn verwijderd.

Mijn vragen:
1. Waarom wordt het station van Ninove casco gezet? Is dat nog het geval voor andere stations die sluiten en waar andere projecten worden voorzien? Is er nog een mogelijkheid om het station van Ninove te behouden zoals het nu is zodat de fietskoeriers van Snel en Wel er nog onderdak kunnen vinden, in plaats van in allerijl naar een andere oplossing te moeten zoeken?
2. Is de marktconsultatie voor het station van Lede al gebeurd? Wat zijn daar de plannen met het stationsgebouw?

28.02 **Anja Vanrobaeys** (Vooruit): *L'espace des concessions de la gare de Ninove devra être démantelé au niveau du gros oeuvre. Le nouveau concessionnaire devra complètement réaménager le bâtiment. Cet investissement excède les moyens du Steunpunt Welzijn, qui souhaitait y installer les coursiers à vélos du projet en travail social Snel & Wel. Pourquoi ces travaux de démantèlement sont-ils nécessaires? N'y a-t-il pas moyen de garder la gare en état et d'y abriter le service de coursiers à vélo?*

La prospection du marché pour la gare de Lede a-t-elle déjà eu lieu?

28.03 Minister **Georges Gilkinet**: Collega's, u weet dat ik van het leven in de stations een prioriteit heb gemaakt, die ik samen met de NMBS, lokale besturen en verenigingen ten uitvoer leg.

Heel veel stations kunnen op die manier van openbaar nut zijn voor uiteenlopende maatschappelijke projecten. Ondertussen is in zowat 90 % van de betrokken stations een antwoord gevonden of lopen de marktconsultaties voor de invulling van de vrijgekomen ruimtes. We hebben zo al heel wat authentieke gebouwen een tweede leven gegeven, waar mensen elkaar kunnen vinden. Dat is een goede zaak.

Wat het station van Ninove betreft, laat de NMBS mij het volgende weten. De piste werd bekeken om er een fietskoerierdienst in onder te brengen. Grondig onderzoek wees jammer genoeg uit dat het stationsgebouw van Ninove niet meer voldoet aan de algemene veiligheids- en hedendaagse bouw- en energienormen. Het is dus om veiligheidsredenen dat het gebouw casco wordt gezet.

28.03 **Georges Gilkinet**, ministre: La vie dans les gares constitue une priorité de ma politique. Il a été envisagé d'héberger un service de coursiers à vélo dans le bâtiment de la gare de Ninove. Hélas, une étude a révélé que l'édifice ne satisfaisait plus aux exigences de sécurité générale ni aux normes actuelles en matière de constructions et d'énergie. C'est pourquoi le bâtiment est remis à l'état de gros œuvre. Une transformation pour y héberger un service de coursiers à vélo nécessiterait des coûts trop élevés. Nous cherchons à présent une autre destination à ce bâtiment.

Het fietskoerierproject alsnog tot uitvoering brengen zou voor alle partijen te hoge kosten met zich meebrengen. De kandidaat voor de fietskoerierdienst werd ondertussen gecontacteerd door de NMBS en heeft die boodschap al gekregen. Intussen wordt er verder gezocht naar een andere bestemming voor het stationsgebouw, zodat de ruimte toch kan worden gevaloriseerd.

La consultation du marché pour la gare de Lede est achevée. Elle abritera un commerce de vélos et un atelier.

Mevrouw Vanrobaeys, wat het station van Lede betreft, laat de NMBS mij weten dat de marktconsultatie afgelopen is en dat er een fietswinkel en fietsherstelplaats komt. Dat is heel goed nieuws en een mooi initiatief.

28.04 **Tania De Jonge** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

U zult begrijpen dat ik dat heel jammer vind. U zegt dat het werd onderzocht en dat het gebouw niet meer voldoet aan de huidige veiligheids- en energienormen. Ik begrijp dat, maar het is een zware teleurstelling voor de initiatiefnemers van het project, die dachten zich daar te kunnen huisvesten. In afwachting hebben ze tijdelijk een ander gebouw ingenomen, maar ook dat wordt afgebroken en er ontstaat dus een groot probleem.

Wij als openbaar bestuur en ook de NMBS hebben een voorbeeldfunctie op het vlak van leegstand en verwaarlozing van gebouwen. Ik hoop dus dat u snel aan de slag gaat om daar een volwaardig gebouw van te maken en wie weet hebben we dan toch een plekje voor Snel & Wel, dat op zoek is naar een geschikte locatie. Het station zou daarvoor natuurlijk ideaal zijn.

Natuurlijk reikt het stadsbestuur ook de hand om samen voor oplossingen te zorgen, want wij kunnen niet aanvaarden dat dat gebouw blijft leegstaan. Ook voor de sociale controle en de veiligheid in de stationsomgeving is dat ontzettend belangrijk, dus u vindt in ons een partner om daar verder gesprekken over te voeren. Ik hoop dat ik voor Snel & Wel een andere oplossing kan vinden.

28.04 **Tania De Jonge** (Open Vld): Nous espérons que le projet Snel & Wel pourra trouver un bâtiment adéquat et que la gare pourra rapidement être réhabilitée d'une autre manière. L'administration communale est tout à fait disposée à collaborer à cet objectif. L'inoccupation du bâtiment n'est pas propice à la sécurité dans le quartier.

28.05 **Anja Vanrobaeys** (Vooruit): Mijnheer de minister, het zal u niet verbazen dat ik ontzettend teleurgesteld ben. Ik heb de fietskoeriers van Snel & Wel vorig jaar bezocht en heb met hen een cursus verkeersveiligheid gevolgd en ben nadien nog blijven napraten. Het gaat eigenlijk om allemaal heel kwetsbare mensen die soms vanaf hun geboorte tegenslag hebben gehad, maar die toch de veerkracht hebben om de rug te rechten, uiteraard met de hulp van het Steunpunt Welzijn, om er iets van te maken en te werken in een mooi project, namelijk het bezorgen van flyers en pakketten.

Steunpunt Welzijn is een kleine vzw, die moet strijden voor middelen en soms vechten tegen de bierkaai, maar de vzw is er toch in geslaagd om haar project verder uit te breiden. In die zin was het toch mooier geweest mochten al die mensen in hun veerkracht ook worden gesteund door de NMBS en de overheid en mochten ze een hub krijgen in het station van Ninove. Ik vind het bijzonder jammer dat zij zelfs geen tijdelijk onderdak krijgen in afwachting van een definitieve oplossing. Ik hoop ergens dat het toch nog goed zal komen, maar ik hoor dat de beslissing blijkbaar definitief is en dat betreur ik ten zeerste.

28.05 **Anja Vanrobaeys** (Vooruit): Je suis très déçue. Il aurait été positif que Steunpunt Welzijn, une ASBL œuvrant pour les personnes vulnérables, puisse compter sur le soutien de la SNCB et des pouvoirs publics. Il est également regrettable que le projet en travail social Snel & Wel ne soit même pas autorisé à s'installer temporairement dans le bâtiment de la gare, en attendant une solution définitive.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

29 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De IJzeren Rijn" (55030843C)
29 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Rhin de fer" (55030843C)

29.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, u wil het goederenvervoer via het spoor tegen 2030 verdubbelen. Daartoe heeft de ministerraad uw plan met 26 concrete acties goedgekeurd. Is er in dat plan plaats voor de IJzeren Rijn?

In het najaar van 2021 werd een overheidsopdracht gelanceerd voor een studie die de maatschappelijke kosten-batenanalyse van enkele jaren geleden moest actualiseren. Hoe ver staat het met die nieuwe studie? Wanneer deelt u de resultaten hiervan? Wat is de kostprijs van de actualisatie van de studie?

29.01 **Wouter Raskin** (N-VA): D'ici à 2030, le ministre veut doubler le transport ferroviaire de marchandises. À cette fin, le conseil des ministres a approuvé son plan comportant 26 actions concrètes.

Le Rhin de fer y trouve-t-il une place? L'étude visant à mettre à jour l'analyse des coûts et avantages sociaux a-t-elle été réalisée dans l'intervalle? Quand sera-t-elle disponible?

29.02 Minister **Georges Gilkinet**: Het actieplan betreffende het goederenvervoer per spoor, dat op vrijdag 30 september door de ministerraad werd goedgekeurd, is gericht op acties om het volume van per spoor vervoerde goederen te helpen verdubbelen. Het plan omvat 26 concrete acties in verschillende thematische actiedomeinen.

Een van de doelstellingen van het goederenplan is de ontwikkeling van een visie op de netwerkarchitectuur als hefboom om het goederenvervoer per spoor te bevorderen. Uiteraard wordt hierin rekening gehouden met projecten zoals de wederindienststelling van de zogenaamde IJzeren Rijn, een u ongetwijfeld bekend dossier. Het gaat daarbij om de verbinding tussen de Antwerpse haven en het Ruhrgebied over een traject dat afwijkt van het historische traject en de naam Rhein-Ruhr-Rail Connection of afgekort 3RX heeft gekregen. De uitvoering van het 3RX-project is al verscheidene jaren een gedeelde doelstelling van zowel het federaal als het Vlaams beleidsniveau en blijft een centraal element in onze betrekkingen met Nederland en Duitsland.

De studie waarnaar u in uw vraag verwijst, betreft de actualisatie van de maatschappelijke kosten-batenanalyse voor het project van de 3RX uit 2017 op basis van nieuwe relevante elementen en recentere cijfers en prognoses.

De oorspronkelijke MKBA was onderdeel van de haalbaarheidsstudie die in 2017 door Vlaanderen met medewerking van de andere betrokkenen, namelijk België, Nederland, Duitsland en Noordrijn-Westfalen, werd uitgevoerd voor het 3RX-project.

Op 23 juli 2021 werd in het kader van die studieopdracht een drieledige samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen België, Nederland en Duitsland, om de gezamenlijke overheidsopdracht in de markt te plaatsen en afspraken te maken over de analyse van de offerte en de uitvoering en opvolging van de studie. Na de analyse van de ontvangen offertes in het najaar van 2021 werd de studie in januari 2022 gegund aan Transport & Mobility Leuven in samenwerking met Pantea via *consulting and development*. De resultaten van de studie

29.02 **Georges Gilkinet**, ministre: L'un des objectifs du plan fret est de développer une vision de l'architecture du réseau comme levier pour promouvoir le fret ferroviaire. Il est évident que des projets comme le Rhin de fer y jouent un rôle. La mise en œuvre du projet 3RX constitue un objectif partagé des niveaux de pouvoir fédéral et flamand depuis plusieurs années et elle est au cœur de nos relations avec les Pays-Bas et l'Allemagne.

Dans le cadre de cette mission d'étude, un accord de coopération tripartite a été signé le 23 juillet 2021 entre la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne pour la publication et l'analyse du marché public conjoint. Après l'analyse des offres reçues à l'automne 2021, l'étude a été attribuée en janvier 2022 à Transport & Mobility Leuven en collaboration avec Panteia via *consulting and development*. Les résultats de l'étude seront disponibles au printemps 2023.

Un groupe de travail composé de représentants de la Belgique, des Pays-Bas, de l'Allemagne, de la Flandre et de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie suit de près cette étude. Le SPF Mobilité agit

zullen in het voorjaar van 2023 ter beschikking zijn.

Een werkgroep met vertegenwoordigers van België, Nederland, Duitsland, Vlaanderen en Noordrijn-Westfalen volgt de studie van nabij. De FOD Mobiliteit treedt voor de studie op als coördinerende aanbestedende overheid in naam van de betrokken partijen.

Voor de kosten van de studie zal elk land een derde van het totaalbedrag bijdragen, zoals afgesproken werd in de samenwerkingsovereenkomst tussen de drie landen. De totale kostprijs van de studie bedraagt ongeveer 400.000 euro. Dat bedrag moet dus worden gedeeld door drie, om de kostprijs voor België te weten. Het komt erop neer dat we dus Vlaanderen helpen.

29.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, dat is heel duidelijk. Ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

comme pouvoir adjudicateur coordinateur. Chaque pays prendra en charge un tiers des coûts de l'étude, conformément à l'accord de coopération. Le coût total de l'étude est d'environ 400 000 euros.

30 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid van de reizigers en van het personeel in de stations Ronse en Oudenaarde" (55030866C)
30 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité des voyageurs et du personnel dans les gares de Renaix et Audenarde" (55030866C)

30.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, daarnet ging het over Ninove, nu gaat het over Ronse. Het gaat steeds over stations waar men de loketten gesloten heeft. Dat is een beslissing van deze regering. Ook in Oudenaarde zijn de openingsuren beperkt. De functie van stationschef is afgeschaft in Oudenaarde, hierdoor is er vaak niemand meer aanwezig in het station van Oudenaarde, en in Ronse al helemaal niet. Er is een totaal gebrek aan sociale controle, met alle gevolgen van dien.

In Oudenaarde zou er een voorval van agressie zijn geweest aan het loket. Een pendelaar heeft daar volgens onze bronnen het loketraam ingeslagen bij een discussie over een toeslag van 10 euro. Het loket moest nadien worden gesloten volgens de veiligheidsprocedure.

Hoeveel gevallen van agressie en vandalisme werden er in station Ronse gemeld sinds de lokettensluiting? Blijft u achter die beslissing van de NMBS staan? Zullen er in 2023 nog loketten worden gesloten?

Klopt het verhaal van agressie tegenover een loketbediende in Oudenaarde?

Op welke manier zal de NMBS de veiligheid in beide stations verhogen?

30.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): À Renaix, les guichets sont fermés, et à Audenarde, les heures d'ouverture sont limitées et le poste de chef de gare a été supprimé. De ce fait, il y a un manque total de contrôle social dans ces gares, avec toutes les conséquences que cela implique.

À Audenarde, un navetteur aurait brisé la vitre d'un guichet après une discussion sur un supplément de 10 euros. Ensuite, le guichet a dû être fermé. Cette histoire est-elle vraie?

Combien de cas d'agression et de vandalisme ont-ils été signalés à la gare de Renaix depuis la fermeture des guichets? Le ministre continuera-t-il à défendre cette décision? D'autres guichets seront-ils fermés en 2023?

Comment la SNCB va-t-elle améliorer la sécurité dans les gares de Renaix et d'Audenarde?

30.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, ik heb het volgende antwoord gekregen van de NMBS.

Met betrekking tot het incident aan het loket van Oudenaarde kan ik

30.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Le 20 septembre 2022, un client a voulu faire changer la destination de son abonnement, mais a refusé

zeggen dat er op 20 september 2022 agressie was van een klant die de bestemming van zijn abonnement wilde wijzigen, maar de uitbreiding niet wenste bij te betalen. Het abonnement werd niet aangepast en de klant werd hierdoor agressief en beschadigde de ruit van het loket. Het loket werd daarom gesloten op 20 september, tot en met 21 september 's middags, toen tijdelijk plexiglas werd geïnstalleerd in afwachting van de levering van nieuw glas. Ondertussen is het loket volledig hersteld. De dienstverlening werd voortgezet voor de reizigers aan de automaat door het personeel van de NMBS.

Meer dan de vraag naar schade is het voor mij en de NMBS vooral belangrijk om alle personeelsleden te ondersteunen na zo'n voorval. Dit laat namelijk sporen na. De persoon in kwestie achtte het niet nodig om gebruik te maken van de begeleiding die is voorzien na elke mogelijke agressie.

Ik wil eindigen met nogmaals nadrukkelijk te stellen dat ik elke daad van agressie sterk veroordeel, in het bijzonder tegen het personeel van de spoorwegen en iedereen in een openbare functie.

Dat is in alle omstandigheden onaanvaardbaar. De NMBS investeert veel om goede betrekkingen met de lokale politie te onderhouden die de doeltreffendheid van de samenwerking op het terrein versterken. Bovendien versterkt de NMBS de patrouilles van Securail en de camerabewaking volgens haar risicoanalyses. Daarom zijn er in beide stations camera's voorzien.

de payer le supplément correspondant. L'abonnement n'a pas été modifié, après quoi le client est devenu agressif et a endommagé la vitre du guichet. Le guichet a ensuite été fermé jusqu'au 21 septembre, date à laquelle un plexiglas temporaire a été installé. Entre-temps, le guichet a été entièrement réparé. Le service aux voyageurs a été poursuivi au distributeur automatique par le personnel de la SNCB.

La SNCB et moi-même considérons qu'il est important que tout le personnel reçoive le soutien nécessaire après un tel incident. Toutefois, la personne concernée n'a pas jugé nécessaire de faire appel à l'accompagnement proposé.

La SNCB fournit de gros efforts pour optimiser les relations avec la police locale afin de renforcer la coopération sur le terrain. Elle renforce également les patrouilles de Securail et la vidéosurveillance sur la base de ses évaluations des risques. À cet effet, des caméras ont été installées dans les deux gares.

30.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik weet niet of er meer agressie is in stations waar er geen menselijke aanwezigheid meer is. Er kunnen wel camera's aanwezig zijn, maar als er geen mensen meer zijn is dat toch nog iets anders. We zijn toch nog ver verwijderd van uw idee van levendige stations. We hebben net een discussie over Ninove gevoerd. In Ronse is dat net hetzelfde. Het station van Ronse is verlaten en helemaal aan het verloederen. Dat is geen levendig station, zoals u beweert dat het zou moeten zijn. We zijn daar ver van.

Ik betreur de sluiting van de loketten. Dat is geen goede zaak voor de reizigers. Dat bevordert meer agressie omdat mensen niet worden geholpen. Daardoor komen er nog meer problemen.

30.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Les caméras ne peuvent pas remplacer les personnes. La gare de Ronse est inoccupée et se dégrade complètement. La réalité sur le terrain est bien loin des gares vivantes que le ministre avait en tête.

La fermeture des guichets n'est pas une bonne chose pour les usagers du rail et tend à augmenter l'agressivité.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55030867C en 55030870C van mevrouw Verhaert worden omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 55030892C van mevrouw Cornet wordt in een schriftelijke vraag omgezet. Vraag nr. 55030905C van de heer Rigot wordt in een schriftelijke vraag omgezet.

31 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De capaciteit van het spoornet" (55030907C)
31 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La capacité du réseau

ferroviaire" (55030907C)

31.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Mijnheer de minister,*

Begin deze eeuw startte Infrabel het project voor de bouw van de Schuman-Josafattunnel. Dit miljardenproject moest het oostelijk ringspoor rond Brussel vervolledigen. De investering werd verantwoord als een alternatief voor de verzadigde noord-zuid verbinding. De tunnel werd in gebruik genomen in 2016. De klachten over overbelasting van de noord-zuidas zijn evenwel gebleven. Nog steeds signaleert Infrabel regelmatig de nood aan bijkomende grootschalige infrastructuurwerken ter uitbreiding van de capaciteit.

Intussen zetten uw beleidsplannen in op verdubbeling van zowel personen- als goederenvervoer over het spoor.

Kan de noord-zuidas een verdubbeling van het verkeer aan?
Wordt de capaciteit van het oostelijke ringspoor ten volle benut?
Wordt de capaciteit van het westelijke ringspoor ten volle benut?
Het vervoersplan is sinds enkele decennia opgebouwd met als hoeksteen enkele grote nationale IC-assen voor het personenvervoer (Oostende-Eupen, Antwerpen-Charleroi, Turnhout-Binche…) die allen over de noord-zuidas lopen. Moet dit het uitgangspunt blijven voor het bijkomende treinaanbod in de toekomst?

Moet bijkomend treinaanbod maximaal ingezet worden op de noord-zuidas, of meent u dat verdere benutting van de ringsporen een oplossing is voor het capaciteitsprobleem?
Wat is uw standpunt over de uitbreiding van de capaciteit van de noord-zuidas door de bouw van een nieuwe tunnel of verbreding van de bestaande tunnel?

Wat is uw standpunt over de selectieve invoering van ATO in de noord-zuidas om de frequentie te verhogen op de bestaande infrastructuur?

Hoe evalueert u de Schuman-Josafattunnel als oplossing voor de Brusselse flessenhals?

Hoe wordt volgens u het best in de toekomstige vervoersplannen en toewijzing van rijpaden oplossing geboden aan de capaciteitsproblemen op de Brusselse Noord-Zuidas, mede rekening houdend met de uitwijkmogelijkheden via. Wil u eventueel nog engagementen ter zake opnemen in het openbaredienstcontract en het performantiecontract waarvan u de onderhandeling aan het afronden bent met respectievelijk de NMBS en Infrabel?

Alvast bedankt voor uw antwoorden.

31.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *La construction du tunnel Schuman-Josaphat et l'achèvement de la ceinture Est étaient censés réduire l'engorgement de la jonction Nord-Midi à Bruxelles, mais Infrabel rappelle régulièrement la nécessité de travaux d'infrastructure supplémentaires. Dans l'intervalle, le ministre veut doubler le transport ferroviaire de passagers et de marchandises. Comment compte-t-il résoudre les problèmes de capacité?*

31.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, de noord-zuidverbinding verbindt de grote stations van Brussel-Zuid, Brussel-Centraal en Brussel-Noord via een tunnel met twee sporen in elk van de drie aangrenzende openingen. Het is een heel belangrijk knooppunt waar de meeste treinen van de belangrijkste spoorlijnen van het land passeren, vooral tijdens de spitsuren.

In deze context, en gezien het geconstateerde zeer hoge gebruik van de verbinding, is een studie verricht om de capaciteitsbehoeften op

31.02 **Georges Gilkinet**, ministre: La jonction nord-sud constitue un nœud important, lieu de passage de la plupart des trains des principales lignes ferroviaires du pays, et ce, surtout aux heures de pointe. Une étude a été consacrée aux besoins en capacités à moyen et à long termes.

middellange tot lange termijn te bepalen en de hefbomen aan te geven om daarin te voorzien op technologisch, operationeel, infrastructureel en financieel niveau.

Er zijn drie soorten acties. De systeemacties die de verkorting van de verkeerstijden combineren door het harmoniseren van het rollend materieel, het uitrusten ervan met bekrachtigde stuurinrichtingen en het optimaliseren van de regelsystemen.

Met de acties exploitatie treinpaden wordt beoogd de exploitatie te optimaliseren, om het verkeer zo vlot mogelijk te laten verlopen, door de stops op verschillende stations in dezelfde corridor te beperken en te harmoniseren.

De acties infrastructuur vervoerplan beogen, rekening houdend met de behoeften die in het plan voor het personenvervoer zijn aangegeven, ten eerste het ontwikkelen van de verkeersvoorzieningsinfrastructuur ten noorden en ten zuiden, om natuurlijke corridors te creëren die het oversteken beperken en de drie openingen in de verbinding specialiseren. Ten tweede willen ze de capaciteit van de lijnen 26 en 28, die Brussel omzeilen, vergroten om treinen die door het Brussels Gewest rijden maar niet noodzakelijkerwijs in een station in Brussel hoeven te stoppen, te kunnen ontvangen. De oplossingen worden dus bestudeerd om de capaciteit van het knooppunt te vergroten.

De optie van nieuwe oversteekplaatsinfrastructuur is derhalve slechts een van de opties die worden bestudeerd in het kader van een algemene aanpak, waarbij alle variabelen worden geïdentificeerd met het oog op een coherente aanpak.

On distingue trois types d'actions: les actions systémiques pour des temps de trajets plus courts par une harmonisation du matériel roulant, les actions "exploitation des sillons" pour un trafic plus fluide par la réduction et l'harmonisation des arrêts et, enfin, les actions "infrastructures plan de transport". Ces dernières actions visent l'aménagement d'infrastructures au nord et au sud de manière à créer des corridors naturels limitant les traversées et à agrandir la capacité autour de Bruxelles, c'est-à-dire les lignes 26 et 28. L'option d'une nouvelle infrastructure de traversée n'est donc qu'une option parmi d'autres.

31.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, er zijn al decennia klachten over de capaciteit en de flessenhals van de noord-zuidverbinding. Dat was de aanleiding tot heel wat infrastructuurwerken in de afgelopen 10 à 15 jaar. De bouw van de bypass Schuman-Josaphat was daarvoor een van de oplossingen en daarnaar werd toentertijd heel erg uitgekeken.

Vandaag moeten wij echter vaststellen dat alle klachten over de capaciteitsgebreken van de noord-zuidverbinding gebleven zijn. Ook tegenwoordig lezen wij op gezette tijden nog steeds pleidooien voor scenario's als de constructie van een nieuwe tunnel door Brussel, een uitbreiding van die noord-zuidas en eventueel zelfs een tunnel onder de tunnel, een project dat vele miljarden kan kosten. Ik vraag mij daarbij af of het oostelijk dan wel het westelijk ringspoor voldoende benut wordt. De frequentie van de treinen in die corridors lijkt toch heel wat minder te zijn.

De oplossing voor capaciteitsbeperkingen op het spoornet bestaat volgens mij voor een deel ook in een herschikking van het vervoerplan, in de herziening van enkele nationale IC-assen, die misschien niet allemaal per se over datzelfde traject door die noord-zuidtunnel hoeven te passeren.

31.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Les doléances portant sur les capacités et le goulot d'étranglement s'expriment depuis des décennies déjà et ont donné lieu à de nombreux travaux d'infrastructure au cours des 10 à 15 dernières années. Le contournement Schuman-Josaphat n'a apporté aucun soulagement et les doléances sont toujours aussi vives. Une partie de la solution consisterait à redéployer le plan de transport et à revoir certains axes IC-nationaux.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

32 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschaffen van de tariefkorting voor grote gezinnen door de NMBS" (55030914C)
- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van het tarief voor grote gezinnen" (55032452C)
32 Questions jointes de
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression par la SNCB de la réduction de tarif pour familles nombreuses" (55030914C)
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression du tarif familles nombreuses" (55032452C)

32.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): *Mijnheer de minister, elk gezin dat in België verblijft met minstens 3 kinderen tot 25 jaar, welke kindergeld genieten, kan een kortingskaart aanvragen. Volwassenen en kinderen ouder dan 12 krijgen dan 50 % korting voor een standaard ticket 1e en 2e klasse.*

Onze vragen:
Klopt het dat de NMBS deze korting wil afschaffen? Staat dit zo in het vernieuwde beheerscontract dat nog moet worden getekend?
Gaat u akkoord met het afschaffen van die korting voor grote gezinnen?
De huidige moederkaart is vandaag levenslang geldig en wordt elke 10 jaar vernieuwd. Zullen ook die mensen hun korting verliezen? Zo ja, wanneer precies en hoe zullen zij hiervan op de hoogte worden gesteld?

32.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): *Est-il exact que la SNCB souhaite supprimer la réduction pour les familles nombreuses? Cette mesure figure-t-elle dans le nouveau contrat de gestion?*

32.02 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, comme nous l'avons déjà évoqué, nous avons récemment appris que le tarif "familles nombreuses" de la SNCB ne serait pas repris dans le prochain contrat de service public. Or la carte "familles nombreuses" de la Ligue des familles fait chaque année l'objet d'un nombre plus grand de demandes.

Monsieur le ministre, voici quelques semaines, vous nous indiquiez que la nouvelle grille tarifaire prévoirait, pour compenser la fin du tarif "familles nombreuses", une réduction pour l'ensemble des jeunes de moins de 25 ans. Pouvons-nous savoir quel sera le montant de cette réduction? Concernera-t-elle l'ensemble des jeunes de 12 à 25 ans, étant entendu que la gratuité pour les moins de 12 ans devrait être reconduite? Dans quelle mesure celle-ci permettra-t-elle de compenser les avantages dont bénéficient actuellement les foyers de trois enfants et plus? Une analyse d'impact a-t-elle été réalisée?

En ce qui concerne les parents, vous nous indiquiez que l'aide qui leur serait accordée dépendrait de leur statut, et notamment du fait qu'ils bénéficient ou non de l'intervention majorée. Pouvons-nous connaître le nombre de bénéficiaires du tarif "familles nombreuses" qui continueront de profiter des avantages par le biais de leur statut BIM? Qu'en est-il des parents restants? Pouvons-nous savoir si des mesures tarifaires spécifiques sont également prévues pour les familles monoparentales?

Enfin, vous nous appreniez avoir présenté la nouvelle grille tarifaire à la Ligue des familles. Pouvons-nous en apprendre plus sur vos échanges avec l'organisation?

32.02 **Chanelle Bonaventure** (PS): Het tarief voor grote gezinnen wordt niet in het volgende openbaredienstcontract van de NMBS opgenomen. In het nieuwe tariefsysteem wordt er ter compensatie in een korting voor de 25-minners voorzien.

Hoeveel bedraagt die korting? Geldt ze voor alle jongeren van 12 tot 25 jaar? Op welke manier zal dat een compensatie vormen voor de voordelen die de gezinnen met minstens drie kinderen genoten? Werd er een impactanalyse gemaakt?

De steun voor ouders van grote gezinnen zal afhankelijk zijn van hun status, meer bepaald de RVV-status. Over hoeveel begunstigden gaat het? Zullen de overige ouders ook steun genieten? Bestaan er specifieke tarieven voor eenoudergezinnen? Wat vond de Ligue des familles van het nieuwe tariefsysteem?

32.03 **Georges Gilkinet**, ministre: Madame Bonaventure, mevrouw Vindevoghel, je vous remercie pour ces questions qui permettent de

32.03 Minister **Georges Gilkinet**: De trein moet in de toekomst een

faire le point sur un dossier très important qui est l'accessibilité des trains. Le train doit être demain à la fois encore plus robuste dans le service qu'il propose et encore plus accessible pour tous les jeunes.

Une politique tarifaire plus simple, plus lisible et plus attractive avec l'objectif d'attirer toujours davantage de personnes vers les trains, voilà ce à quoi nous travaillons avec la SNCB depuis maintenant deux ans dans le cadre de son futur contrat de service public à conclure d'ici la fin de l'année, j'espère, le vendredi 23 décembre 2022, après un long et fructueux travail.

Binnen dat kader zullen alle jongeren tussen 12 en 25 jaar gereduceerde tarieven kunnen genieten en alle ouders zullen zonder onderscheid de tarieven genieten die overeenkomen met hun specifieke situatie, zoals begunstigde van een verhoogde tegemoetkoming, begunstigde van een door de werkgever betaald woon-werkabonnement enzovoort. Bovendien zal het gratis reizen voor begeleide kinderen tot 12 jaar worden gehandhaafd. Kortingen die ten minste gelijkwaardig zijn aan de huidige kortingen voor grote gezinnen zullen automatisch worden aangeboden aan alle jongeren tot 26 jaar, ongeacht hun gezinssituatie. Hetzelfde geldt voor senioren, de meest kwetsbaren, mensen die buiten de spits met de trein reizen en ook voor groepen.

Il y aura donc des réductions au moment des heures creuses pour les petits groupes. Ces réductions seront même cumulables. En juillet de cette année, j'ai en effet rencontré la Ligue francophone et néerlandophone des familles afin de leur présenter ces futurs changements et leurs avantages pour toutes les familles. À la suite de cette réunion, j'ai demandé à la SNCB de prendre contact avec la Ligue des familles. Début décembre, la SNCB a ainsi pu présenter les grandes lignes de sa future offre tarifaire à l'association. Une nouvelle rencontre sera organisée entre la SNCB et les associations au début de l'année prochaine après la signature du contrat.

Accordons-nous en tout cas sur le fait qu'il faille adapter les formules tarifaires à la réalité de 2022. Il est également important d'automatiser le droit à la réduction sur le prix du train pour tous les jeunes sans exception sur la base du principe "un jeune égale un jeune". La nouvelle grille tarifaire permettra d'élargir le nombre effectif de bénéficiaires d'un tarif réduit de la SNCB de façon spectaculaire puisque ce sera automatique. Ce seront des centaines de milliers de jeunes supplémentaires qui n'avaient pas accès à des réductions et qui y auront désormais droit. Ce sera un grand progrès pour la mobilité des familles, y compris monoparentales ou recomposées, celles qui n'avaient pas encore droit ou qui ne faisaient pas les démarches pour obtenir la carte de famille nombreuse ou qui ne bénéficient pas aujourd'hui de cet avantage. Cela se cumulera avec d'autres avantages. Je pense que c'est une très bonne réforme que j'aurai le plaisir de présenter dès que la signature sera apposée sur ces contrats.

robuuste en voor alle jongeren betaalbare dienstverlening aanbieden. Al twee jaar werken we via het nieuwe openbaredienstcontract van de NMBS aan een eenvoudiger, helderder en aantrekkelijker tariefbeleid om meer reizigers aan te trekken.

Tous les jeunes âgés de 12 à 25 ans bénéficient de tarifs réduits. Tous les parents bénéficieront, sans distinction, des tarifs correspondant à leur situation spécifique. Les voyages gratuits pour les enfants jusqu'à 12 ans seront maintenus. Des réductions au moins équivalentes à la réduction des familles nombreuses seront automatiquement offertes à tous les jeunes jusqu'à 26 ans, quelle que soit leur situation familiale. Il en va de même pour les séniors, les personnes voyageant en dehors des heures de pointe et les groupes.

Er zullen cumulatieve kortingen in de daluren en voor kleine groepen aangeboden worden.

In juli heb ik deze veranderingen en de voordelen ervan uiteengezet aan de Gezinsbond en zijn Franstalige tegenhanger. De NMBS heeft die verenigingen onlangs haar toekomstige tariefaanbod voorgesteld. Een volgende vergadering zal plaatsvinden nadat het beheerscontract is ondertekend.

De tarieven moeten aan de realiteit van 2022 aangepast worden. De kortingen zullen automatisch toegepast worden voor alle jongeren, zonder uitzondering – het gaat over honderdduizenden reizigers. Dat is een grote stap voorwaarts voor de mobiliteit van gezinnen, ook eenouder- en nieuw samengestelde gezinnen, die geen recht hadden op de kortingskaart voor grote gezinnen of die een dergelijke kaart niet aangevraagd hadden. Dit voordeel kan met andere voordelen gecombineerd

worden.

32.04 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het is goed dat elk kind daar recht op heeft, maar ik hoop dat u ook aandacht zult hebben voor de problematiek van de grote gezinnen en dat u samen met de Ligue des familles en de Gezinsbond zult nagaan of zij hierdoor niet slechter af zijn. Wij willen dat jongeren de trein nemen en wij vinden het dus een goede zaak. Hopelijk kan dat tegen een laag tarief, hoe lager, hoe liever.

32.04 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Il est positif que chaque enfant ait droit à un tarif réduit, mais il est important d'examiner si les familles nombreuses ne seront pas plus mal loties qu'auparavant.

32.05 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Vous connaissez l'attachement de mon groupe au fait de ne laisser personne sur le bord du chemin et surtout quand ces personnes ont la bonne idée de prendre le train. Comme vous, je crois profondément à l'avenir du train, au vu des enjeux climatiques et économiques pour tous les profils de familles. Cela fait maintenant plusieurs mois que je vous interroge et que je suis cette question avec attention. Je ne manquerai pas de vous questionner à nouveau après le 23 décembre et les quelques jours de repos que nous aurons tous bien mérités.

32.05 **Chanelle Bonaventure** (PS): Er mag niemand uit de boot vallen. Gezien de economische en de klimaatuitdagingen geloof ik in de toekomst van de trein. Na 23 december zal ik hierop terugkomen.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 55030930C de Mme Zanchetta est transformée en question écrite.

33 Questions jointes de
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le remplacement des bancs de la gare de Bruxelles-Nord" (55030931C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les bancs en bois dans la gare du Nord à Bruxelles" (55031004C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Bruxelles-Nord" (55031794C)
33 Samengevoegde vragen van
- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vervanging van de banken in het station Brussel-Noord" (55030931C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De houten banken in het Brusselse Noordstation" (55031004C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Brussel-Noord" (55031794C)

33.01 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, avec ses plus de 80 trains par heure et 60 000 voyageurs quotidiens, la gare de Bruxelles-Nord occupe une place centrale dans le trafic ferroviaire de notre pays.

Ces dernières années, de très importants travaux de rénovation, d'embellissement et d'amélioration des infrastructures et de son accessibilité ont été menés dans le respect de l'unicité historique du bâtiment, comme on peut le lire sur le site internet de la SNCB. On peut constater un juste milieu entre respect du patrimoine et modernisation au profit des voyageurs et du personnel des chemins de fer. Il s'agit-là de travaux importants étant donné les évolutions en cours au sein de ce quartier de notre capitale.

Assez étonnamment, ces dernières semaines, les voyageurs ont pu constater que les bancs en bois historiques qui se trouvaient sur les quais sont au fur et à mesure retirés et remplacés par un modèle en

33.01 **Chanelle Bonaventure** (PS): Met meer dan 80 treinen per uur en 60.000 reizigers per dag neemt het station Brussel-Noord een centrale plaats in in ons spoorverkeer. Er werden grote renovatie- en verbeteringswerken aan de infrastructuur uitgevoerd, waarbij het unieke historische karakter van het gebouw gerespecteerd werd. Men is erin geslaagd een goede balans te vinden tussen respect voor het erfgoed en modernisering.

De reizigers hebben vastgesteld dat de historische houten banken

métal moins respectueux du patrimoine, mais aussi moins accueillant. Ces bancs en bois seraient, par ailleurs, disponibles à la vente sur internet.

Si le confort des voyageurs et leur sécurité doivent évidemment être des priorités absolues pour nos chemins de fer, il est essentiel de prendre en compte les critères de patrimoine et de durabilité lors des choix qui sont posés, surtout dans une gare aussi emblématique.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me faire le point sur le remplacement des bancs en bois en gare de Bruxelles-Nord, sur ses raisons et ses coûts? D'autres solutions, plus respectueuses du patrimoine, n'étaient-elles pas envisageables? Existe-t-il des directives globales en matière de préservation et de mise en valeur du patrimoine au sein de la SNCB? D'autres interventions en gare du Nord sont-elles encore planifiées? Enfin, si vous me confirmez le retrait de l'ensemble de ces bancs en bois, pouvez-vous m'indiquer ce qu'ils deviendront?

op de perrons verwijderd werden en vervangen door metalen banken, die minder goed passen bij het erfgoed en minder sfeervol zijn. De oude banken zouden online te koop aangeboden worden. Hoewel comfort en veiligheid van de reizigers voorop moeten staan, moet er ook rekening gehouden worden met de criteria erfgoed en duurzaamheid bij de keuzes die gemaakt worden voor zo een emblematisch station.

Waarom werden die banken vervangen en wat was het kostenplaatje daarvan? Waren er geen andere oplossingen mogelijk? Bestaan er bij de NMBS richtsnoeren inzake het behoud en de opwaardering van het erfgoed? Zijn er nog andere werken gepland? Wat zal er met de verwijderde banken gebeuren?

33.02 **Frank Troosters** (VB): De beslissing om de houten banken op het perron van het station van Brussel-Noord te verwijderen werd door heel wat mensen slecht onthaald. De iconische houten banken werden door de NMBS om redenen van veiligheid en comfort voor de reizigers vervangen door metalen banken met tussensteunen per zitplaats. Het veiligheidsaspect betrof onder andere het ongewenst slapen en aanverwante overlast van daklozen, asielzoekers of andere personen op de houten banken.

Recupwinkel Rotor Deconstruction die reeds verschillende houten banken uit het station verwijderde heeft voorlopig de verkoop van de banken stilgelegd en de NMBS aangeboden om de houten banken terug te nemen mits compensatie van de gemaakte kosten.
1. Welke effectieve en emotionele waarde kent de minister toe aan de iconische houten banken op de perrons van het station van Brussel-Noord?
2. Heeft de minister of een vertegenwoordiger van hem over deze kwestie contact gehad met één of meerdere actoren in deze saga?
3. Welke stappen gaat de minister ondernemen opdat asielzoekers, daklozen of andere personen niet langer slapen op de banken van/en overlast bezorgen in het station van Brussel-Noord en zo rust, veiligheid en comfort aan alle treinreizigers kan gegarandeerd worden?

33.02 **Frank Troosters** (VB): La décision de supprimer les bancs en bois sur les quais de la gare de Bruxelles-Nord a été mal accueillie. Pour des raisons de sécurité et de confort, les emblématiques bancs en bois ont été remplacés par la SNCB par des bancs métalliques avec des supports intermédiaires par siège. En effet, les bancs en bois étaient utilisés par les sans-abri, les demandeurs d'asile ou d'autres personnes pour dormir. Le magasin de récupération Rotor Deconstruction a interrompu la vente des bancs et propose à la SNCB de les reprendre, à condition que les frais soient remboursés.

Quelle valeur effective et émotionnelle le ministre attribue-t-il aux bancs en bois? Le ministre a-t-il été en contact avec un ou plusieurs acteurs sur cette question? Comment le ministre compte-t-il faire en sort que des personnes cessent d'utiliser les bancs pour dormir?

33.03 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Mijnheer de minister het station Brussel-Noord is niet het mooiste station van het land, maar wel een belangrijke getuige van de tijdsgeest waarin het is opgetrok-

33.03 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Bruxelles-Nord n'est pas la plus belle gare du pays, mais

ken in 1956. Het is gerenoveerd tussen 2014 en 2019. Het gebouw heeft nu zijn oorspronkelijke grandeur teruggekregen. Dat valt vooral op door de renovatie van de prachtige monumentale hal met heel veel respect voor het oorspronkelijke ontwerp en karakter, waarin rechtlijnigheid, soberheid en coherentie centraal staan.

Maar die karaktervolle coherentie, die het resultaat is van belangrijke renovatie-inspanningen, is begin oktober 2022 jammer genoeg tenietgedaan, toen men begonnen is met de verwijdering van de historische houten zitbanken die al sinds jaar en dag deel uitmaken van het station en nog steeds perfect functioneerden. Ze zijn vervangen door onpersoonlijke, kille, metalen exemplaren.

Welnu, men moet geen erfgoed- of architectuurspecialist zijn om aan te voelen dat deze nieuwe banken niet thuishoren in het gebouw en dat ze ook geen verbetering zijn voor het comfort van de reizigers.

Gelukkig is er snel een reactie gekomen van Brusselse erfgoedliefhebbers, die daartegen geprotesteerd hebben. Ook op politiek niveau heeft Brussels staatssecretaris voor Stedenbouw en Erfgoed Pascal Smet ervoor gezorgd dat de verkoop van die houten banken, die via Rotor DC verliep, *on hold* is gezet. Op die manier is een groot aantal van deze banken gered kunnen worden.

De staatssecretaris heeft u per brief gecontacteerd op 7 oktober 2022 met de vraag om de oorspronkelijke situatie te herstellen en om een overleg te organiseren over de bewuste banken. Ook Brusselse burgers en erfgoedliefhebbers hebben verontwaardigd gereageerd met de slogan "red onze banken".

Graag wil ik een aantal vragen stellen aan u als voogdijminister.

Stemt u in met de vervanging van de historische houten banken door de metalen exemplaren?

Zult u stappen ondernemen om de situatie terug te draaien?

Waarom vervangt de NMBS perfect functionerende zitbanken op het moment dat ze toch ook geen geld te veel heeft?

Klopt het dat dit eigenlijk een maatregel is tegen daklozen?

Beschikt de NMBS over een inventaris van roerend erfgoed en op welke manier wordt deze inventaris ingezet? Is er nagegaan of de bewuste banken erfgoedwaarde hebben?

Ten slotte, heeft de NMBS een erfgoedbeleid voor wat haar naoorlogse erfgoed betreft?

elle illustre bien l'esprit du temps dans lequel elle a été construite, à savoir en 1956. La gare a été rénovée entre 2014 et 2019 et le bâtiment a retrouvé sa grandeur d'origine. La cohérence pleine de caractère créée à la suite de la rénovation a été rompue par le retrait des bancs historiques, qui servaient encore parfaitement. Ils ont été remplacés par des bancs métalliques impersonnels et froids.

Il ne faut pas être un spécialiste pour constater que les nouveaux bancs ne s'intègrent pas dans la gare et n'augmentent pas le confort des voyageurs. Des amateurs de patrimoine bruxellois et le secrétaire d'État bruxellois Pascal Smet n'ont pas tardé à protester. La vente des bancs a été arrêtée et la plupart des bancs ont été sauvés. Sous le slogan "Sauvez nos bancs", le secrétaire d'État a demandé qu'ils soient remis en place.

Le ministre y est-il favorable? Prendra-t-il une initiative en ce sens? Pourquoi la SNCB remplace-t-elle des bancs toujours en bon état alors qu'elle est à court d'argent? Est-il exact qu'il s'agit d'une mesure contre les sans-abris? La SNCB a-t-elle examiné si les bancs avaient une valeur patrimoniale? La société dispose-t-elle d'une politique du patrimoine?

33.04 Minister **Georges Gilkinet**: In de periode 2014-2019 werd het station Brussel-Noord grondig gerenoveerd en gemoderniseerd. Er is bijzondere aandacht besteed aan een betere toegankelijkheid voor alle reizigers met de installatie van liften en roltrappen op alle perrons. De NMBS nam in 2020 gerichte maatregelen voor de renovatie op de perrons.

In 2018 werd de volledig gerenoveerde stationshal opgeleverd, waar licht en open ruimte de boventoon voeren. In 2019 werd met de

33.04 **Georges Gilkinet**, ministre: En 2019, les vastes travaux de rénovation ont été achevés.

heropening van de vernieuwde centrale onderdoorgang de renovatie van de binnenkant van het station afgerond.

In de stationshal zijn ook liften en roltrappen geïnstalleerd die toegang bieden tot de buszone, een nieuwe fietsenstalling en een nieuwe kiss-and-ride.

La SNCB a investi un total de 42 millions d'euros, en respectant le patrimoine exceptionnel que représentent cet impressionnant bâtiment Art déco et sa magnifique étoile du nord.

En 2020, la SNCB a décidé de réaliser des travaux ciblés pour améliorer la sécurité et le confort ainsi que l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, y compris sur les quais.

De NMBS investeert 42 miljoen euro in het station en houdt daarbij rekening met de uitzonderlijke erfgoedwaarde van dat art-deco-gebouw. In 2020 heeft het overheidsbedrijf beslist gerichte werken uit te voeren om het comfort te verbeteren en de toegang voor personen met beperkte mobiliteit, ook tot de perrons, te faciliëren.

Dit zijn zeer concrete verbeteringen: het plaatsen van podotactiele noppen en geleidelijnen voor blinden en slechtzienden; het reinigen, herstellen en schilderen van luifels en blauwe hardsteen, evenals het aanbrengen van een graffitiwerende laag op alle oppervlakken; het restaureren, schoonmaken en schilderen van alle wachtzalen, trappenhuizen en schrijnwerk en het vervangen van oude signalisatie door nieuwe, gestandaardiseerde signalisatietechnologie.

Bij dergelijke innovatie-investeringen laat de NMBS zich leiden door een zorgvuldige afweging tussen enerzijds het te behouden historische kader en anderzijds het belang van een gestandaardiseerde en uniforme plaatsing van de perronuitrusting in haar stations. Dat gebeurt met inachtneming van de verbintenissen waartoe de NMBS zich in het beheerscontract tegenover de overheid heeft verbonden.

De netheid van de stations is ook een belangrijke indicator van de kwaliteitsbarometer, die de klantenervaring meet.

Wat de vervanging van de oude banken betreft, benadruk ik dat dit besluit behoort tot de operationele autonomie van de NMBS. De NMBS deelt mij verder het volgende mee: "De oude banken in Brussel-Noord zijn niet beschermd. Gezien de duidelijke slijtagesporen worden die mee vervangen in het kader van de lopende renovatie van de perrons. Voor de banken die nog verwijderd moeten worden, zal een maatschappelijke bestemming worden gezocht, zodat iedereen er gebruik van kan blijven maken. De renovatie van de perrons moet in mei 2023 voltooid zijn."

Dans le cadre de la réalisation de tels travaux, la SNCB met en balance le cadre historique et l'importance de l'installation standardisée et uniforme des équipements de quai, tout en respectant le contrat de gestion conclu avec le gouvernement. La propreté des stations est également un indicateur clé du baromètre de qualité, qui mesure l'expérience des clients.

La décision de remplacer les anciens bancs relève de l'autonomie opérationnelle de la SNCB. Selon la société des chemins de fer, les bancs n'étaient pas protégés et présentaient des signes évidents d'usure. Les bancs qui doivent encore être retirés se verront attribuer une affectation sociale de sorte que chacun puisse continuer à les utiliser.

Je voudrais aussi dire un mot sur le contexte dans lequel s'inscrit cette rénovation. Ce quartier de la gare du Nord n'est pas évident. Nous veillons avec la SNCB à créer des conditions d'accueil suffisantes pour les voyageurs et pour les autres personnes qui fréquentent les gares, notamment les trois grandes gares bruxelloises, dans ce contexte de grand froid. Ce sont des lieux d'abri pour les personnes qui n'en ont pas et cela doit rester ainsi. Il faut également trouver un équilibre sur la qualité d'accueil des voyageurs à la gare du Nord et assurer les conditions de sécurité ou de sentiment de sécurité à chacune et chacun. C'est ce que la SNCB réalise en rénovant cette gare, en en conservant les éléments patrimoniaux les plus intéressants et en utilisant le matériel tel qu'il est utilisé dans d'autres

In die niet erg aangename probleemwijk zorgen we samen met de NMBS voor behoorlijke omstandigheden voor de reizigers en al wie vaak in de stations komt, ook daklozen die er in deze ijskoude periode gaan schuilen. Daarbij waarborgen we steeds de veiligheid.

stations.

33.05 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

33.06 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, uw antwoord bevat heel wat geschiedenis. Voor de banken zelf wordt verwezen naar de autonomie van de NMBS, die de banken verder zal verwijderen tot eind mei 2023. De investeringswerkzaamheden zijn afgerond. Op perron 1 en 2 staan er metalen banken. Vanaf perron 3 staan er nog houten banken. Als ik uw antwoord goed begrijp, zal de NMBS die dus verder verwijderen.

Het is logisch dat reizigers die op hun trein wachten gebruik willen maken van banken om daarop te zitten. In de pers las ik dat er blijkbaar ook personen zijn die daar in principe niet horen te zijn, maar ook gebruikmaken van de banken. Het lijkt me dan logisch dat de personen die daar niet horen te zijn, worden verwijderd in plaats van de banken te verwijderen. Ik zal dit verder opvolgen.

33.06 **Frank Troosters** (VB): La SNCB continuera donc à enlever les bancs en bois. Je préférerais l'éviction des personnes indûment présentes sur les quais à l'enlèvement des bancs.

33.07 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Mijnheer de minister, ik volg uw redenering over de banken totaal niet. Ten eerste zijn de banken niet versleten. Ze waren nog in goede staat. Om die reden zijn mensen zelfs bereid om er geld voor neer te tellen op het internet. Ze hebben immers een zekere charmante uitstraling, die alleen houten banken hebben. De NMBS zoekt naar een maatschappelijk doel voor de banken en geeft daarmee impliciet toe dat ze perfect bruikbaar zijn.

Ten tweede is het doodjammer dan men 42 miljoen euro investeert in de prachtig geslaagde renovatie van het Noordstation, dat ik vroeger kende als een soort van grauwe bunker. Het station is opengemaakt. Er is veel licht en ruimte. Het is gemoderniseerd en ongelofelijk aangenaam gemaakt. Echter, die lelijke, metalen zitbanken passen als een tang op een varken. Dat is de mening van elke erfgoedspecialist en er is geen enkele reiziger die vragende partij was of is om die perfect functionerende houten zitbanken te vervangen door zielloze, saaie, metalen exemplaren, die niet thuishoren in het Noordstation.

Ik hoop echt dat de NMBS tot inzicht komt en stopt met de verwijdering van de houten banken, die gered zijn door onder anderen Brussels staatssecretaris Pascal Smet en de vzw die instond voor de verkoop ervan. Ik hoop dat de houten banken teruggeplaatst worden.

33.07 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Je ne suis pas le raisonnement. Les bancs n'étaient pas usés et ils séduisaient toujours par leur charme. Il est très regrettable qu'une magnifique rénovation de 42 millions d'euros se termine par l'installation de bancs métalliques laids et sans âme qui ne s'intègrent pas à la gare. N'importe quel spécialiste du patrimoine le confirmera. J'espère que la SNCB reviendra à la raison et cessera d'enlever les bancs encore présents et que les bancs enlevés seront remis en place.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

34 Samengevoegde vragen van
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias institute" (55031007C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias (opvolgvraag)" (55031024C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit van het verkeersveiligheidsinstituut Vias" (55031073C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit naar de activiteiten van Vias institute" (55031377C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias" (55032645C)
34 Questions jointes de

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit mené auprès de l'institut Vias" (55031007C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit auprès de l'institut Vias (question de suivi)" (55031024C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit à l'institut Vias en charge de la sécurité routière" (55031073C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit sur les activités de Vias institute" (55031377C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit mené auprès de l'institut Vias" (55032645C)

34.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik verwijs voor beide vragen naar de tekst van mijn vragen zoals ingediend.

Meneer de minister,

Verkeersinstituut Vias heeft een overeenkomst met de overheid waarbij ze jaarlijks een bedrag toebedeeld krijgen van zo'n 5,5 miljoen euro van de FOD Mobiliteit. In ruil wordt van hen verwacht dat ze bijdragen aan onze verkeersveiligheid. Ze doen dit onder andere door studies uit te voeren, verslagen te maken en algemeen kennis te vergaren over hoe we ons verkeer veilig kunnen organiseren. M.b.t. deze overeenkomst tussen de FOD Mobiliteit en Vias heeft de minister eind augustus een audit besteld.

Tijdens de commissiebijeenkomst van 05 oktober gaf u reeds enige informatie mee over deze overeenkomst. Graag had ik van u toch enkele verduidelijkingen gekregen. Vandaar volgende vragen aan de minister:

1. Welke concrete afspraken worden vastgelegd in de overeenkomst tussen de FOD Mobiliteit en Vias?
2. Op welke manier wordt de verwachte jaarlijkse output vastgelegd en hoe wordt de kostprijs geraamd/afgesproken? Wordt er een globale kostprijs onderhandeld? Of per onderzoek? Hoe moet Vias de kostprijs verantwoorden tegenover de FOD?
3. Hoe wordt deze overeenkomst geëvalueerd? Op welke basis oordeelt men over de de kwaliteit van de output en de aangerekende prijs die hier tegenover staat?
4. Een aantal (commerciële) diensten worden aangeboden via Vias Academy. Hoe verhoudt Vias Academy zich tot Vias? Heeft Vias Academy ook een rol in de jaarlijkse overeenkomsten tussen de FOD Mobiliteit en Vias?

Meneer de minister,
In navolging van mijn eerdere vraag betreffende de audit naar de werking van Vias Institute had ik nog volgende bijkomende vragen:

1. Wanneer verwacht de minister dat de audit rond de werking van Vias afgerond zal zijn?
2. Zal deze audit na voltooiing ter beschikking gesteld worden van het parlement voor inzage?

34.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): *En vertu d'une convention conclue avec les autorités publiques, l'institut Vias reçoit 5,5 millions d'euros par an du SPF Mobilité pour contribuer à la sécurité routière par le biais d'études, de rapports et de l'acquisition de connaissances générales. En août, le ministre a commandé un audit de cette convention.*

Quelles sont les dispositions de cette convention? Comment les résultats annuels attendus et le coût sont-ils fixés? Comment Vias doit-il les justifier auprès du SPF? Comment cette convention sera-t-elle évaluée? Quel est le rapport entre l'entité commerciale Vias et l'institut Vias? Quand le ministre attend-il l'audit sur le fonctionnement de l'institut Vias? Le Parlement aura-t-il l'occasion de consulter cet audit?

34.02 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik heb er alle vertrouwen in dat de minister mijn vijf deelvragen zal beantwoorden. Daarom verwijs ook ik naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

34.02 **Wouter Raskin** (N-VA): *Quand le ministre attend-il cet audit? Le rapport sera-t-il communiqué au Parlement? Les coûts*

Mijnheer de minister,
Amper enkele dagen nadat we in deze commissie van gedachte wisselden over de door u bestelde audit naar Vias, pakte De Standaard uit met enkele opmerkelijke onthullingen over het verkeersveiligheidsinstituut. Of de onthullingen ook stroken met de waarheid, zal uiteraard moeten blijken.
In afwachting van de resultaten van de audit zou ik u willen vragen om nu alvast klare wijn te schenken over bepaalde elementen.

Mijn vragen aan u:
1. Ik denk dat iedereen graag meer duidelijkheid wil. Wanneer verwacht u dat de audit afgerond zal zijn? En zal het auditverslag gedeeld worden met het parlement?
2. Er zou sprake zijn van mogelijke financiële malversaties, zoals het opblazen van kosten gedaan voor de publieke opdrachten en het afwenden van subsidies om commerciële activiteiten te financieren. Als dit klopt, waarom blijft de scope van de audit dan beperkt tot één boekhoudperiode 2021 en wordt er geen ruimere periode onder de loep genomen?
3. De rekeningen van Vias worden jaarlijks gecontroleerd door een externe bedrijfsrevisor. Heeft die ooit problemen gesignaleerd aan de vertegenwoordiger van uw kabinet in de raad van bestuur?
4. De federale overheid en Vias sluiten elk jaar een subsidie-overeenkomst. Die overeenkomst bevat sinds 2021 een opmerkelijke passage in verband met de communicatie door het instituut. Daaruit blijkt dat elke communicatie door Vias voortaan de voorafgaandelijke instemming moet krijgen van u zelf en uw kabinet. Om welke reden werd een dergelijke passage in de overeenkomst ingeschreven?
5. Heeft de aanwezigheid van de automobielfederatie (RACB) in de raad van bestuur van het instituut volgens u een aantoonbare invloed op de selectie en de kwaliteit van het onderzoekswerk dat Vias verricht in opdracht van de federale overheid?

34.03 **Frank Troosters** (VB): *Vias is het verkeersveiligheidsinstituut dat verkeersfenomenen onderzoekt, in kaart brengt of tracht op te lossen. Jaarlijks sluit de Belgische staat een overeenkomst af met Vias. In ruil voor een financiële subsidie voert Vias dan een aantal onderzoeken in opdracht van de staat uit.*

Onlangs beval de minister van mobiliteit een audit naar de activiteiten van Vias.

Hoeveel bedroeg de jaarlijkse subsidie van de Belgische overheid voor Vias in 2021 en 2022? Diende Vias voor deze werkingsjaren een schuldvordering of eindafrekening in voor het volledige bedrag van de toegekende subsidie?

Hoeveel opdrachten kreeg Vias van de staat in 2021 en 2022?

Hoe wordt de uitvoering van de aan Vias opgedragen opdrachten opgevolgd? Vinden er tussentijdse controles plaats? Zo ja, hoe vaak/frequentie? Zo neen, waarom niet? Wie voert die controles uit?

Wordt de minister en/of zijn kabinet betrokken of ingelicht over de evaluaties van het werk van Vias?

Stelden zich in het verleden reeds problemen bij de uitvoering die Vias geeft/gaf aan de opdrachten die het van de overheid kreeg? Zo ja, des marchés publics seraient gonflés et des subventions seraient détournées pour financer des activités commerciales. Pourquoi l'enquête est-elle dès lors limitée à un seul exercice comptable (2021)? Le réviseur d'entreprise externe a-t-il déjà signalé des problèmes au représentant du cabinet du ministre au sein du conseil d'administration?

Depuis 2021, la convention annuelle prévoit que toute communication de l'institut Vias doit avoir l'accord préalable du ministre et de son cabinet. Pourquoi? La présence de la fédération automobile RACB au conseil d'administration de l'institut Vias a-t-elle un impact manifeste sur la sélection et la qualité des travaux de recherche commandés par les autorités fédérales?

34.03 **Frank Troosters** (VB): *À combien s'élevait la subvention annuelle en 2021 et 2022? Pour ces années de fonctionnement, l'institut Vias a-t-il introduit une déclaration de créance ou un décompte final pour la totalité de la subvention? Combien de missions Vias a-t-elle reçues de l'État en 2021 et 2022? Comment le suivi de l'exécution des missions est-il assuré? Le ministre et/ou son cabinet sont-ils impliqués dans ou informés des évaluations du travail de Vias? Des problèmes se sont-ils déjà manifestés lors l'exécution des missions par le passé? Lesquels? Pourquoi la liberté de communication de Vias est-elle restreinte? Des études ou des enquêtes menées par Vias par le passé révèlent-elles un parti pris en faveur du secteur automobile? Le ministre a-t-il été en contact avec Vias avant de commander un*

van welke aard waren die problemen en welk gevolg werd daaraan gekoppeld?

Stelden zich in het verleden reeds (andere) problemen in de samenwerking met of het functioneren van Vias of één van zijn vertegenwoordigers? Zo ja, van welke aard waren die problemen en welk gevolg werd hieraan gekoppeld?

In welke mate geniet Vias vrijheid inzake de communicatie die ze voeren? Worden er aan Vias beperkingen opgelegd inzake hun communicatie door de minister en/of zijn kabinet? Zo ja, welke zijn die beperkingen? Sinds wanneer is dit het geval? Zullen er in de toekomst bijkomende beperkingen inzake communicatie aan VIAS worden opgelegd? Zijn deze verankerd in de onderlinge overeenkomst van de Belgische staat met Vias? Wat is de reden van het beperken van de communicatievrijheid van Vias?

Zijn er studies, onderzoeken, conclusies en/of communicatie van Vias die in het verleden aanleiding hebben gegeven tot het hen verdenken van enige vooringenomenheid ten voordele van de automobielsector? Zo ja, welke, wanneer en waarom?

Heeft de minister voorafgaandelijk aan de opdracht tot een audit van Vias zelf (of zijn kabinet) contact genomen/gehad met Vias teneinde de problemen die zich mogelijk stelden te bespreken? Zo ja, wanneer en wat was de inhoud? Zo neen, waarom niet?

34.04 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): *Mijnheer de minister, op 5 oktober beantwoordde u vragen over een audit bij Vias die u lanceerde 'om een inhoudelijk en boekhoudkundig onderscheid te maken' tussen de commerciële activiteiten van Vias en de opdrachten die zij in het kader van een overeenkomst met de FOD Mobiliteit uitvoert. Op 8 en 10 oktober verschenen artikels in de krant De Standaard, onder andere over de rapportage van gepresteerde uren en aangerekende uurlonen voor de uitvoering van projecten voor de overheid, alsook een recht van antwoord vanwege Vias op 3 november. Uzelf liet optekenen dat er "een Chinese muur moet zijn tussen het Vias-centrum rond verkeersveiligheid en de commerciële activiteiten".*

Graag stel ik u volgende vragen:
- Hoe ver is de audit inmiddels gevorderd? Wanneer mogen we een rapport verwachten?
- Worden de aantijgingen in de geciteerde artikels mbt de rapportage van prestaties en vermenging van commerciële activiteiten en overheidsopdrachten onderzocht?
- Kan u aangeven hoeveel de aan de overheid aangerekende gemiddelde uurlonen door Vias bedragen?
- Hoe ziet u die 'Chinese muur'? Bevat de subsidieovereenkomst voor 2023 nieuwe elementen mbt financiële transparantie of andere zaken?

34.05 Minister **Georges Gilkinet**: Het aangekaarte onderwerp ligt me na aan het hart. Vias is een onafhankelijk kennisinstituut dat handelt als referentie voor burgers, publieke overheden en bedrijven om de verkeersveiligheid, mobiliteit, veiligheid en gezondheid te verbeteren. Vias voert opdrachten van openbare dienst uit, die in zijn beheerscontract zijn vastgelegd. Het is onze partner om onze doelstellingen te

audit?

34.04 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): *Où en est l'audit? Quand pourrons-nous disposer du rapport? Les allégations parues dans la presse concernant les rapports sur la performance et la confusion des activités commerciales et des marchés publics font-elles l'objet d'une enquête? Quel est le montant des salaires horaires moyens facturés par Vias aux autorités publiques? Comment le ministre conçoit-il la séparation stricte entre l'entité commerciale Vias academy et l'institut Vias? La convention de subvention 2023 contient-elle de nouveaux éléments concernant la transparence financière ou d'autres questions?*

34.05 **Georges Gilkinet**, ministre: L'institut Vias remplit les missions de service public qui sont définies dans son contrat de gestion. Il nous soutient dans la réalisation de nos objectifs visant à réduire de

behalen om het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer te halveren tegen 2030, een moeilijke maar heel belangrijke taak.

Daarnaast bouwt Vias sinds de vorige institutionele hervorming ook een hele resem commerciële activiteiten uit. Zo is het instituut eigenaar van verschillende rijscholen, begeleidt het bestuurders die een alcoholslot opgelegd krijgen en geeft het ook cursussen.

Mijnheer Van den Bergh, de commerciële activiteiten die via aparte bedrijven zoals Vias Academy worden uitgevoerd, vallen volledig buiten de overeenkomst die jaarlijks wordt gesloten met de overheid. De FOD Mobiliteit beschikt als dusdanig niet over informatie met betrekking tot de werking van die bedrijven.

Voor de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst ontvangt Vias subsidies van de federale overheid via de FOD Mobiliteit; het gaat om 5 tot 6 miljoen euro per jaar. Als een minister die zich inzet voor goed bestuur, moet ik erover waken dat die subsidies correct en verstandig worden gebruikt. De overeenkomst met Vias bevat meerdere hoofdstukken waarin enerzijds zijn verschillende opdrachten aan bod komen, inclusief een aantal te behalen KPI's (kritieke prestatie-indicatoren) in het licht van de op te leveren resultaten of *deliverables*. Anderzijds bevat de overeenkomst ook de afspraken over de wijze waarop samengewerkt, gerapporteerd en gecommuniceerd dient te worden. De in de overeenkomst opgenomen KPI's worden op trimestriële basis besproken, net als de verschillende onderzoeksprojecten in het werkprogramma. Hierbij wordt continu bijgehouden welke van de afgesproken *deliverables* worden opgeleverd.

Aan het einde van het jaar wordt op basis hiervan geoordeeld of Vias de vastgestelde doelstellingen heeft gehaald of niet. Het maximaal toe te kennen jaarlijkse subsidiebedrag wordt in de algemene uitgavenbegroting opgenomen. De subsidie is dus vervat in de budgettaire enveloppe van de FOD Mobiliteit.

De subsidie wordt in twee schijven uitbetaald. Ten eerste wordt de verwachte output, waarnaar de heer Van den Bergh verwees, uiteraard opgenomen in de overeenkomst. Voor ieder activiteits- en of onderzoeksproject wordt een bedrag vastgesteld, na overleg met de FOD Mobiliteit en mijn beleidscel. De financiële rapportering hierover vindt op regelmatige basis plaats. Vias geeft tijdens de trimestriële vergaderingen aan wat de stand van zaken in de projecten is, inclusief een financieel overzicht van de benutting in het lopende jaar.

Het is met dat in gedachten, mijnheer Raskin, dat er voorafgaandelijk aan elke mededeling, ook over studies die met overheidsgeld worden gefinancierd, een overleg met mijn kabinet en mijn administratie wordt georganiseerd.

Ten tweede gebeurt de uitbetaling van het saldo van de subsidie na het opleveren van een inhoudelijk en financieel jaarrapport door Vias.

Ik kan u voorts meedelen dat de financiële audit aan de gang is en begin volgend jaar moet resulteren in een verslag. De audit vertrekt vanuit de wens de boekhoudkundige scheiding te objectiveren.

Het doel van de audit, die op mijn initiatief wordt uitgevoerd, is dus een boekhoudkundig en inhoudelijk onderscheid te kunnen maken

moitié le nombre de morts et de blessés graves sur les routes d'ici 2030.

Les activités commerciales, exercées par le biais d'entreprises distinctes telles que Vias Academy, n'entrent pas dans le champ d'application de la convention publique annuelle. Le SPF Mobilité ne dispose d'aucune information sur le fonctionnement de ces entreprises.

Pour l'exécution des missions de service public, Vias bénéficie de subsides annuels à hauteur de 5 à 6 millions d'euros. En ma qualité de ministre, je dois veiller à l'affectation adéquate et rationnelle de ces subsides. La convention avec Vias comprend notamment un certain nombre d'indicateurs clés de performance (ICP ou KPI) à atteindre vu les résultats ou les réalisations attendus. Les KPI intégrés dans la convention sont discutés tous les trois mois, tout comme les différents projets de recherche du programme de travail. Les réalisations attendues et qui ont été fournies font ainsi l'objet d'un suivi continu.

En fin d'année, sur la base de ces KPI, on évalue si Vias a atteint ses objectifs ou non.

La subvention est comprise dans l'enveloppe budgétaire du SPF Mobilité. Le résultat attendu est indiqué dans la convention. Pour chaque projet d'activité et/ou de recherche, un montant est fixé au terme d'une concertation avec le SPF Mobilité et ma cellule stratégique. Un reporting financier régulier par rapport à ces projets est prévu. Tous les trois mois, Vias indique l'état d'avancement des projets et fournit un relevé financier des moyens utilisés durant l'année en cours. Avant toute communication sur les études financées grâce à des moyens publics, une concertation est organisée avec mon cabinet et mon administration. Le paiement

tussen de twee soorten activiteiten. De audit wordt uitgevoerd in een transparante dialoog met Vias en de FOD Mobiliteit. Conform de expliciete clausules daarover in de overeenkomst werd de objectivering van de scheiding van de activiteiten aan een externe expert toevertrouwd. Bij de audit wordt gekeken naar interne controlemechanismen, rapportage-instrumenten en boekhoudkundige garanties. De mate waarin transparantie wordt geboden, is eveneens een vorm van kwalitatieve certificering voor Vias.

Ik erfde een situatie, waarin het BIVV en vervolgens Vias zijn model moest veranderen. De verandering is nog in volle gang. Het model moet in goede samenwerking met alle actoren tot het uiterste worden gedreven, zijnde een goede verdeling van de federale subsidies, een duidelijke scheiding tussen gesubsidieerde activiteiten en commerciële activiteiten en een garantie voor pluralisme in het kader van de onderzoeksactiviteiten.

Vias wordt begeleid door een adviseur op het gebied van goed bestuur. Goed bestuur houdt in dat wordt gecertificeerd en dat openbare middelen worden gereserveerd voor gesubsidieerde missies. Vias blijft een onmisbare partner om de verkeersveiligheid in België te verbeteren.

Mijnheer Vandenbroucke, de overeenkomst voor 2023, die momenteel wordt opgesteld, zal rekening houden met de aanbevelingen van de audit. Ik zie die audit als een eenvoudige maatstaf voor goed bestuur en voor goed en efficiënt gebruik van overheidsgeld.

Wij willen de rapportering, het toezicht en de procedures van Vias verbeteren. De audit moet het mogelijk maken om in de toekomst nog beter met Vias samen te werken op het cruciale gebied van de verkeersveiligheid. Zijn expertise dient te worden ingezet voor meer verkeersveiligheid. Dat is immers voor ons en ook voor u een absolute prioriteit. Die expertise bestaat nergens anders in België.

Wij moeten onze mobiliteit herbekijken en de wegcode actualiseren, met meer aandacht voor alle weggebruikers en zeker voor de actieve weggebruikers, zoals fietsers en voetgangers, die het kwetsbaarst zijn. Zij zullen in de toekomst meer aandacht krijgen in de werkzaamheden van Vias. Dat is ook een onderdeel van de op stapel staande hervorming.

34.06 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Bedankt voor uw uitgebreide antwoord. Niet alle vragen die omtrent dit dossier bestaan, zijn beantwoord. De uitgangspunten zijn natuurlijk helder. Vias is een belangrijke speler in ons verkeersveiligheidsbeleid. Het is belangrijk dat daaromtrent geen twijfels bestaan met betrekking tot goed bestuur

du solde de la subvention a lieu après la remise par Vias d'un rapport annuel portant à la fois sur le contenu et sur les aspects financiers.

L'audit financier est en cours et devrait déboucher sur un rapport début 2023. L'objectif de cet audit est de pouvoir faire une distinction comptable et sur le plan du contenu entre les deux types d'activités. Conformément à la convention, l'objectivation de la scission des activités a été confiée à un expert externe. L'audit porte sur les mécanismes de contrôle interne, les outils de reporting et les garanties comptables. Le degré de transparence constitue également une forme de certification qualitative.

J'ai hérité d'une situation dans laquelle l'IBSR et ensuite l'institut Vias ont dû changer de modèle, et ce développement est toujours en cours. Il faut arriver à une bonne répartition des subventions fédérales, à une séparation claire entre les activités subventionnées et les activités commerciales et à une garantie de pluralisme dans le cadre des activités de recherche. L'institut Vias est accompagné par un conseiller en bonne gouvernance. L'institut reste un partenaire indispensable pour améliorer la sécurité routière en Belgique.

Le contrat de gestion pour 2023 tiendra compte des recommandations de l'audit. Les rapports, le contrôle et les procédures de Vias devraient être améliorés. L'expertise de Vias n'existe nulle part ailleurs et doit être utilisée pour améliorer la sécurité routière. Les usagers actifs de la route, tels que les cyclistes et les piétons, devraient bénéficier d'une plus grande attention à l'avenir.

34.06 **Jef Van den Bergh** (cd&v): L'institut Vias est un acteur important dans la politique de sécurité routière. Il ne peut donc exister aucun doute sur sa bonne

en efficiënt gebruik van overheidsmiddelen.

Ter zake zijn wel wat twijfels gelanceerd de voorbije maanden. Ik moet niet verwijzen naar de artikelen in *De Standaard*. Het is wel erg belangrijk dat die twijfel de wereld uit geholpen wordt. De audit die u zelf, nog voor de artikelen in *De Standaard*, hebt aangevraagd, kan ervoor zorgen dat de twijfel verdwijnt. Het is wel belangrijk dat die audit ook hier in alle openheid besproken zal kunnen worden. U hebt daar niet echt op geantwoord. Ik weet niet in hoeverre dat kan met vertrouwelijkheid van gegevens en dergelijke. Het is toch wel belangrijk dat ook publiek kan worden vastgesteld dat alles goed en correct verloopt.

Na de staatshervorming heeft Vias, toen nog het BIVV, een nieuwe structuur en een nieuwe manier van werken moeten zoeken. U zegt dat er een heel strikte scheiding is tussen het deel dat opgenomen is in de beheersovereenkomst en de commerciële activiteiten in eventueel dochterondernemingen en dergelijke. Zo duidelijk is dat echter niet.

Er is Vias institute, er zijn dochtermaatschappijen, er is een beheersovereenkomst met de overheid, maar langs de andere kant heeft de overheid ook een zetel in de raad van bestuur van Vias institute, die ook de raad van bestuur is van die dochtermaatschappijen, enzovoort. Er zijn daarnaast ook nog opdrachten die voor Justitie gebeuren, die wel door de commerciële pijler worden uitgevoerd.

Ik vind dat er dus toch heel wat vragen blijven en ik hoop echt van harte dat we begin volgend jaar, bij wijze van spreken met de audit onder de arm, de twijfels daaromtrent de wereld uit kunnen helpen, zodat Vias zijn rol als partner in het verkeersveiligheidsbeleid kan blijven spelen. Of Vias de enige in België is die die expertise en knowhow heeft, zou ik niet durven te zeggen, maar in elk geval heeft het instituut al heel veel waardevolle adviezen verstrekt voor ons werk in het Parlement, ook in de commissie.

We hopen van harte dat dat zo kan blijven. Dan mogen er wel geen twijfels zijn, want dat is funest voor ons verkeersveiligheidsbeleid.

gouvernance et l'utilisation efficace des fonds publics. Il est important de dissiper les doutes qui ont été semés. Le Parlement doit pouvoir discuter de l'audit en toute transparence.

La séparation entre les tâches incluses dans le contrat de gestion et les activités commerciales n'est pas aussi claire. Ainsi, le gouvernement a un siège au conseil d'administration de l'institut Vias, qui est également le conseil d'administration de ses filiales. Certaines missions pour le département de la Justice sont effectuées par la division commerciale.

Vias a déjà fourni de nombreux conseils précieux pour notre travail parlementaire. Nous espérons que cela pourra continuer et que tout sera clarifié.

34.07 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoorden, voor wat ze waard zijn. Ik blijf immers gedeeltelijk op mijn honger, wanneer ik hoor welke antwoorden ik op mijn vragen krijg.

Ik volg u wanneer u zegt dat u als minister toeziet op het correcte gebruik van de overheidsmiddelen die Vias krijgt. Ik denk dat er geen discussie bestaat over het feit dat u daar controle op moet uitoefenen. Dat is eens te meer zo – op dat vlak kan ik u voor een stuk ook volgen – omdat het veranderingstraject – laat ik het zo noemen – van BIVV naar Vias zich voor een stuk nog aan het voltrekken is. Ik kan me voorstellen dat dit nog niet afgerond is. Ook dat is een reden te meer om een en ander in de gaten te houden. Daar wil ik u zeker niet op afrekenen.

De verhalen in de pers waarnaar collega Van den Bergh verwees, gaan niet over een aantal groeipijnen in een veranderingstraject. Als hetgeen in de pers staat waar zou zijn, dan is dat ronduit problematisch. Ik druk mij zeer voorzichtig uit. Ik ga ervan uit dat het nogal

34.07 **Wouter Raskin** (N-VA): Le ministre doit veiller à l'utilisation des fonds publics. Je comprends que la transition de l'IBSR à Vias n'est pas encore entièrement achevée et qu'il est dès lors important de rester vigilant. Cependant, les articles de presse ne concernent pas les maladies de jeunesse du trajet de changement. Le ministre a demandé un audit pour 2021. Si j'étais compétent en la matière, je demanderais un audit qui s'étalerait sur plusieurs années. J'espère que nous pourrons discuter de l'audit en commission au début de l'année prochaine.

meevalt, want u doet alleen een audit voor 2021. Indien ik de bevoegde minister was en ik de indruk had dat er dingen fundamenteel misgingen en dat er ernstige problemen waren, dan zou ik de verantwoordelijkheid nemen om meerdere jaren te auditeren dan alleen 2021. Het is mij helemaal niet duidelijk in welke mate het over groeipijnen in een veranderingstraject gaat en in welke mate er iets problematisch aan de hand is. Dat zou kunnen en ik hoop dat we dat begin volgend jaar kunnen vernemen uit die audit.

Ik sluit mij aan bij collega Van den Bergh. Ik weet niet of hij dat letterlijk bedoelde, maar ik heb dat toch zo begrepen. Het zou misschien goed zijn om die audit begin volgend jaar het onderwerp te maken van een gedachtewisseling in deze commissie. Ik heb gevraagd of uw vertegenwoordiger in de raad van bestuur ooit problemen heeft gesignaleerd met de rekeningen van Vias, die jaarlijks door een externe bedrijfsrevisor worden gecontroleerd. Ik heb daar geen antwoord op gekregen, dus ik zal die vraag opnieuw moeten stellen.

Als u mij aanspreekt en zegt dat een aantal zaken in koninklijke besluiten is vastgelegd en dat die aan de grondslag liggen van de beheersovereenkomst die we met Vias hebben gesloten, dan zegt u dat die communicatie vooraf wordt overlegd met uw kabinet, maar dat is niet wat er in de realiteit gebeurt. In de realiteit legt die tekst op dat uw kabinet of uzelf de communicatie voorafgaandelijk moet goedkeuren en daarmee moet instemmen. Ik vraag mij af of u dat ook doet bij andere bedrijven of organisaties waarover u de voogdij hebt. Ik vind dat toch nogal straf.

Ten slotte, een vraag waarop ik een antwoord verwachtte, maar het niet heb gekregen, betreft de aanwezigheid van de automobielfederatie in de raad van bestuur. Ik heb u gevraagd of die volgens u een aantoonbare invloed heeft op de selectie en de kwaliteit van het onderzoekswerk. Ook dat zal voor een volgende keer zijn.

De **voorzitter**: Mijnheer Raskin, verschillende fracties hebben al gevraagd om dit te bespreken. Dit zal aan bod komen in de orde der werkzaamheden van begin januari.

34.08 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de voorzitter, ik sluit mij aan bij de vorige sprekers. Ik heb ook met de heer Van den Bergh te doen. Het is zijn beste week niet: de trein die niet opdaagt, bevroren voeten en dan een hele namiddag moeten wachten op een vraag waarop niet echt een antwoord komt.

Alles wat gebeurd is en in de pers is verschenen, is natuurlijk niet goed voor het beeld dat van Vias wordt geschapen. Ik denk dat alleen de resultaten van het onderzoek zelf dat beeld kunnen bijstellen en de schade kunnen herstellen. Ik sluit mij aan bij wat de heer Raskin en de voorzitter hebben gezegd. Ik hoop dat wij allemaal inzage zullen krijgen in de bevindingen van dat rapport en dat wij daarover, in het kader van een aparte zitting, grondig kunnen discussiëren met de betrokken partners.

Ik heb ook op een aantal vragen geen antwoord gekregen. Ik heb eigenlijk een beetje spijt, want mijn vraag dateerde van 20 oktober. Ik had ze misschien beter schriftelijk ingediend. Ik vroeg hoeveel de jaarlijkse subsidies voor de voorgaande jaren bedroegen, maar dat

Je n'ai pas obtenu de réponse à la question de savoir si le représentant au conseil d'administration avait déjà signalé des problèmes concernant les comptes de l'institut Vias. Je n'ai pas non plus reçu de réponse à ma question sur la présence de la fédération de l'automobile au sein du conseil d'administration. La manière dont l'arrêté royal stipule que le cabinet doit approuver la communication préalablement constitue selon moi également une étrange façon de procéder. Ce n'est pas la même chose qu'une concertation préalable.

Le **président**: Nous pourrons inscrire un échange de vues sur l'audit à l'ordre du jour dans le cadre du règlement des travaux.

34.08 **Frank Troosters** (VB): Les articles de presse ont évidemment nui à l'image de Vias. Seuls les résultats de l'enquête pourront éventuellement rectifier cette image. J'espère également que nous pourrons consulter le rapport et en discuter avec les partenaires concernés.

Bon nombre de mes questions sont restées sans réponse. Je les déposerai par écrit.

kan ik wel terugvinden. Echter, het vervolg van mijn vraag was heel belangrijk, namelijk: diende Vias voor deze werkingsjaren een schuldvordering of een eindafrekening in voor het volledige bedrag van de toegekende subsidie?

Ik heb ook gevraagd naar het aantal opdrachten dat Vias gekregen heeft, maar ook op die vraag heb ik geen antwoord gekregen. Misschien kunt u die vragen nog schriftelijk beantwoorden.

Mijn vragen over de controle en uitvoering hebt u wel beantwoord, ze vinden blijkbaar trimestrieel plaats. Daar heb ik dus gedeeltelijk zicht op gekregen. Ik vroeg of u ook op de hoogte wordt gebracht. Ik neem aan van wel. Ook dat kan misschien wel beter.

Deden er zich in het verleden reeds problemen voor bij de uitvoering die Vias geeft aan de opdrachten die het van de overheid krijgt? Zo ja, van welke aard waren die problemen en welk gevolg werd eraan gekoppeld? Op die vragen heb ik helaas geen antwoord gekregen. Deden er zich in het verleden andere problemen voor in de samenwerking met of de functionering van Vias of een van zijn vertegenwoordigers? Zo ja, van welke aard waren die problemen en welk gevolg werd daaraan gekoppeld? Geen antwoord. Dat vind ik heel jammer, want een antwoord op die vragen geeft echt een zicht op het gebeuren.

In welke mate geniet Vias vrijheid inzake de communicatie die het voert? Daarover heb ik ook bijvragen gesteld, case per case. Welke zijn de afspraken? Op die vragen over de communicatievrijheid kreeg ik geen antwoord.

Zijn er studies, onderzoeken, conclusies of communicatie van Vias die in het verleden aanleiding hebben gegeven tot verdenking van enige vooringenomenheid ten voordele van de automobielsector? Zo ja, welke, wanneer en waarom? Geen antwoord.

Hebt u voorafgaandelijk aan de opdracht tot een audit van Vias zelf of via uw kabinet contact opgenomen met Vias teneinde de mogelijke problemen te bespreken? Welke contacten vonden er plaats en wat was de inhoud? Ook op die vragen heb ik geen antwoord gekregen.

Dat zijn een aantal vragen om te proberen wat zicht te krijgen op de zaak, maar daar kwam geen antwoord op. Ik kan niet anders dan ze nogmaals schriftelijk te stellen.

Verder kijk ik uit naar hopelijk een zeer snelle conclusie in een rapport, zodat dit heel snel uit de wereld kan worden geholpen. Ik ben de laatste om een negatief beeld op te hangen van Vias, want het instituut is zeer belangrijk in het kader van de verkeersveiligheid.

34.09 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de collega's hebben gelijk als ze zeggen dat u een aantal gestelde vragen niet hebt beantwoord. Dat geldt ook voor mijn vraag over het gemiddelde uurtarief dat wordt aangerekend. Ik heb daarop geen antwoord gehoord, tenzij ik mij vergis. Ik begrijp wel dat u in de door het Reglement toegewezen tijd onmogelijk alle vragen zeer stipt kunt beantwoorden.

Mijnheer de minister, mijn grootste bezorgdheid is de volgende; ik wil

34.09 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Je comprends que dans le cadre d'une question parlementaire, le ministre ne dispose pas d'un temps de parole suffisant pour répondre ponctuellement à toutes les questions.

J'espère seulement que l'audit

ze u graag meegeven.

Ik heb een aantal krantenartikels gelezen in *De Standaard* over een aantal concrete zaken bij Vias, over de manier waarop men de gepresteerde uren zou opblazen, te hoge prijzen zou aanrekenen en dergelijke. Dat zijn zeer concrete aantijgingen. Wij hebben akte genomen van een recht van antwoord van Vias daaromtrent. Ik hoop vooral – ik hoed mij voor uitspraken alvorens wij de resultaten kennen – dat de audit die u hebt besteld, voldoende zekerheid kan bieden over wat daarvan aan is of er op zijn minst voor kan zorgen dat wij eventuele bijsturingen kunnen doen, waardoor wij weten dat elke eurocent die wordt geïnvesteerd in onderzoek naar verkeersveiligheid op een correcte manier wordt aangewend. Het resultaat van de audit is extreem belangrijk, dat betwist ik niet. Ik sluit mij aan bij de collega's die vragende partij zijn voor een gedachtewisseling wanneer de audit klaar is.

permettra de faire la lumière sur le bien-fondé des accusations concrètes formulées à l'encontre de l'institut Vias dans le journal *De Standaard*. Il nous permettra également de procéder à des ajustements, afin que nous soyons désormais certains que chaque eurocent investi dans la recherche sur la sécurité routière soit utilisé correctement. Comme les autres collègues, je demande un échange de vues sur l'audit.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: Chers collègues, je propose que nous nous arrêtions là pour aujourd'hui. Nous avons traité 43 points sur les 76 que comptait l'ordre du jour. Les questions n°s 55031077C, 55031080C et 55032197C de M. Van den Bergh sont transformées en questions écrites.

Nous nous donnons rendez-vous le 17 janvier 2023.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 32.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.32 uur.