



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

Mercredi

20-01-2021

Après-midi

Woensdag

20-01-2021

Namiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de lutttes originales – Groen
PS	Parti Socialiste
VB	Vlaams Belang
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	Partij van de Arbeid – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
sp.a	socialistische partij anders
cdH	centre démocrate Humaniste
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	Indépendant - Onafhankelijk

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

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

SOMMAIRE

Débat d'actualité: les vélos à bord du train et questions jointes de	1
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le supplément vélo de la SNCB" (55012144C)	1
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'embarquement gratuit de vélos à bord des trains" (55012163C)	1
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation du supplément vélo gratuit" (55012182C)	1
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation de l'embarquement gratuit de vélos dans le train" (55012363C)	1
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation du supplément vélo gratuit" (55012398C)	1
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Joris Vandenbroucke, Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Questions jointes de	4
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les expériences pilotes de libéralisation du rail" (55011577C)	4
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La préparation de la libéralisation du transport ferroviaire de personnes" (55011691C)	4
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote de libéralisation du transport de personnes par rail" (55012350C)	5
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets pilotes dans le cadre de la libéralisation du rail" (55012402C)	5
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'entretien des points d'arrêt" (55011597C)	6
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	

INHOUD

Actualiteitsdebat: fietsen op de trein en toegevoegde vragen van	1
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het NMBS-fietsaanbieding" (55012144C)	1
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gratis meenemen van fietsen op de trein" (55012163C)	1
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van het gratis fietssupplement" (55012182C)	1
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van het gratis meenemen van fietsen op de trein" (55012363C)	1
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van het gratis fietssupplement" (55012398C)	1
<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Joris Vandenbroucke, Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Samengevoegde vragen van	4
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Proefprojecten in verband met de liberalisering van het spoor" (55011577C)	4
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voorbereiding van de liberalisering van het personenvervoer per spoor" (55011691C)	4
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het proefproject m.b.t. de liberalisering van het personenvervoer per spoor" (55012350C)	5
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De proefprojecten in verband met de liberalisering van het spoor" (55012402C)	5
<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het onderhoud van opstapplaatsen" (55011597C)	6
<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	

Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le training anti-violence et la self-défense pour le personnel des chemins de fer" (55011598C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	7	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Agressietraining en zelfverdediging voor het spoorpersoneel" (55011598C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	7
Questions jointes de	9	Samengevoegde vragen van	9
- Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Haasrode" (55011660C)	9	- Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Haasrode" (55011660C)	9
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Haasrode" (55012351C) <i>Orateurs:</i> Els Van Hoof, Katrien Houtmeyers, Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	9	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Haasrode" (55012351C) <i>Sprekers:</i> Els Van Hoof, Katrien Houtmeyers, Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	9
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les parkings pour vélos payants de la SNCB" (55011802C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	10	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De betalende NMBS-fietsparkings" (55011802C) <i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	10
Questions jointes de	11	Samengevoegde vragen van	11
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de la gare de Virton" (55011816C)	11	- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van het station Virton" (55011816C)	11
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réouverture du point d'arrêt de Meix-devant-Virton" (55011819C)	11	- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De heropening van de stopplaats Meix-devant-Virton" (55011819C)	11
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le point d'arrêt de Turpange (commune de Messancy)" (55011817C) <i>Orateurs:</i> Mélissa Hanus, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	11	- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stopplaats Turpange (gemeente Messancy)" (55011817C) <i>Sprekers:</i> Mélissa Hanus, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	11
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de la ligne 122 (Grammont-Zottegem-Gand)" (55011837C) <i>Orateurs:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	14	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van lijn 122 (Geraardsbergen-Zottegem-Gent)" (55011837C) <i>Sprekers:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	14
Questions jointes de	15	Samengevoegde vragen van	15
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un système de caméras pour le contrôle du respect de l'interdiction d'utilisation du gsm au volant" (55011853C)	15	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een camerasysteem voor de handhaving van het verbod van gsm-gebruik achter het stuur" (55011853C)	15
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote de Vias relatif aux caméras détectant l'utilisation du gsm au volant" (55012139C)	15	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Vias-proefproject inzake camera's die gsm-gebruik achter het stuur moeten detecteren" (55012139C)	15

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'enquête de Vias sur l'utilisation du smartphone au volant" (55012151C)	15	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Vias-onderzoek m.b.t. het smartphonegebruik achter het stuur" (55012151C)	15
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote de l'institut Vias relatif à l'utilisation du GSM au volant" (55012262C) <i>Orateurs:</i> Joris Vandenbroucke, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	15	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het proefproject van Vias institute met betrekking tot het gsm-gebruik achter het stuur" (55012262C) <i>Sprekers:</i> Joris Vandenbroucke, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	15
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les aménagements pour les personnes à mobilité réduite sur les quais et dans les gares et les trains" (55011864C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	18	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voorzieningen voor mensen met een beperkte mobiliteit op perrons en in stations en treinen" (55011864C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	18
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression du passage à niveau entre la Terjodenstraat et l'IJzerenwegstraat" (55011919C) <i>Orateurs:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	20	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschaffen van de overweg tussen de Terjodenstraat en de IJzerenwegstraat" (55011919C) <i>Sprekers:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	20
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les centres de test covid-19" (55011970C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	20	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De COVID-19-testcentra" (55011970C) <i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	20
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de la ligne 82 Alost-Burst et la modification des horaires" (55012024C) <i>Orateurs:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	21	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van lijn 82 Alost-Burst en de wijziging van de dienstregeling" (55012024C) <i>Sprekers:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	21
Question de Simon Moutquin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare d'Ottignies" (55012095C) <i>Orateurs:</i> Simon Moutquin, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	22	Vraag van Simon Moutquin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Ottignies" (55012095C) <i>Sprekers:</i> Simon Moutquin, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	22
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La violence liée au genre et l'intimidation sexuelle sur le lieu de travail aux chemins de fer" (55012174C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	24	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Gendergerelateerd geweld en seksuele intimidatie op de werkvloer bij de spoorwegen" (55012174C) <i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	24
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état des lieux concernant la ligne ferroviaire 57" (55012224C)	25	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken met betrekking tot spoorlijn 57"	25

<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		(55012224C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Malik Ben Achour à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les véhicules hybrides rechargeables" (55011561C) <i>Orateurs:</i> Malik Ben Achour, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	25	Vraag van Malik Ben Achour aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Plug-inhybriden" (55011561C) <i>Sprekers:</i> Malik Ben Achour, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	25
Question de Malik Ben Achour à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parvis de la gare de Verviers" (55012225C) <i>Orateurs:</i> Malik Ben Achour, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	27	Vraag van Malik Ben Achour aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De esplanade voor het station Verviers" (55012225C) <i>Sprekers:</i> Malik Ben Achour, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	27
Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'Année européenne du rail" (55012226C) <i>Orateurs:</i> Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	29	Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Europees Jaar van de spoorwegen" (55012226C) <i>Sprekers:</i> Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	29
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réouverture de la ligne ferroviaire 52" (55012286C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	30	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De heropening van spoorlijn 52" (55012286C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	30
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les personnes sans logement présentes dans les gares pendant la crise du covid-19" (55012288C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	31	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Mensen zonder onderdak in stations tijdens de COVID-19-crisis" (55012288C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	31
Question de François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'ordonnance du 9 décembre 2020 relative au survol de Bruxelles" (55012330C) <i>Orateurs:</i> François De Smet, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	32	Vraag van François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beschikking van de rechtbank van 9 december 2020 betreffende de vluchten boven Brussel" (55012330C) <i>Sprekers:</i> François De Smet, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	32
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le péage urbain à Bruxelles" (55012362C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	33	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stadstol te Brussel" (55012362C) <i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	33
Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gestion écologique des voies et talus ferroviaires" (55012412C) <i>Orateurs:</i> Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	34	Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het ecologisch beheer van spoorwegen en -bermen" (55012412C) <i>Sprekers:</i> Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	34
Questions jointes de	35	Samengevoegde vragen van	35

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les règles tarifaires complexes de la SNCB" (55012531C)	35	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De complexe tariefregels van de NMBS" (55012531C)	35
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique de ticketing à la SNCB" (55012778C) <i>Orateurs: Joris Vandenbroucke, Kim Buyst, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	35	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het ticketbeleid bij de NMBS" (55012778C) <i>Sprekers: Joris Vandenbroucke, Kim Buyst, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	35
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets d'avenir pour les gares d'Evere et de Schaerbeek-Josaphat" (55012592C) <i>Orateurs: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	37	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomstplannen voor de stations Evere en Schaerbeek-Josaphat" (55012592C) <i>Sprekers: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	37
Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'approche et la vision d'Infrabel en matière de gestion des espaces verts" (55012623C) <i>Orateurs: Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	37	Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De praktijk en de visie van Infrabel inzake groenbeheer" (55012623C) <i>Sprekers: Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	37
Questions jointes de	39	Samengevoegde vragen van	39
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude de l'institut Vias sur la consommation de gaz hilarant au volant" (55012640C)	39	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie van Vias institute over het gebruik van lachgas door autobestuurders" (55012640C)	39
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les résultats de l'étude de l'institut Vias sur la consommation du gaz hilarant" (55012744C)	39	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De resultaten van de studie van Vias institute over het gebruik van lachgas" (55012744C)	39
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La conduite sous l'influence de gaz hilarant" (55012835C) <i>Orateurs: Joris Vandenbroucke, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	39	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van lachgas in het verkeer" (55012835C) <i>Sprekers: Joris Vandenbroucke, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	39
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recours aux autos-trains dans le cadre d'un tourisme durable" (55012810C) <i>Orateurs: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	40	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inzet van autotreinen i.k.v. duurzaam toerisme" (55012810C) <i>Sprekers: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	40
Question de Theo Francken à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Vilvorde" (55012829C) <i>Orateurs: Theo Francken, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	41	Vraag van Theo Francken aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station van Vilvoorde" (55012829C) <i>Sprekers: Theo Francken, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	41

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

du

MERCREDI 20 JANVIER 2021

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 20 JANUARI 2021

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 19 sous la présidence de Mme Kim Buyst.

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

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

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

01.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Depuis le 1^{er} janvier 2021, seuls les vélos pliants peuvent encore être embarqués gratuitement à bord des trains. Un supplément de quatre euros doit être acquitté pour les autres bicyclettes et remorques de bicyclette. Le voyageur paie donc le même montant fixe, y compris pour un court trajet. Le nombre d'emplacements réservés aux vélos à bord des trains est limité. L'accès à bord avec un vélo peut être refusé, même si le voyageur a déjà acheté un ticket avec supplément.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14:19 uur en voorgezeten door mevrouw Kim Buyst.

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

01 Actualiteitsdebat: fietsen op de trein en toegevoegde vragen van

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

01.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Vanaf 1 januari 2021 is enkel nog het meenemen van een plooi-fiets op de trein gratis. Voor andere fietsen en fietskarren moet een supplement van 4 euro worden betaald. Ook voor een korte treinrit betaal je dus hetzelfde vaste bedrag. Het aantal voorbehouden plaatsen voor fietsen op de trein is beperkt. De toegang met een fiets kan geweigerd worden, ook al heeft de reiziger al een vervoersbewijs met supplement gekocht.

En 2018, 2019 et 2020, combien de suppléments vélo la SNCB a-t-elle vendus? En 2020, combien de voyageurs ont-ils utilisé le supplément vélo gratuit? Quel est le bilan de la SNCB après les six mois écoulés au cours desquels voyager avec un vélo était gratuit? Pourquoi cette distinction entre vélos pliants et autres types de bicyclettes? Pourquoi avoir retenu l'option d'un montant fixe pour le supplément vélo qui est parfois plus cher que le ticket de voyage? Dans certaines gares, le chargement et déchargement des vélos sont interdits. Des changements sont-ils prévus à cet égard?

01.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): Entre le 1er juillet et le 31 décembre, le vélo pouvait être emporté gratuitement dans le train.

Combien de personnes ont-elles fait usage de cette possibilité? Combien de billets Vélo ont-ils été vendus annuellement au cours des cinq dernières années? Des voyageurs munis d'un vélo ont-ils dû être refusés sur certaines lignes? Combien d'emplacements vélos sont-ils actuellement disponibles dans les trains? Des emplacements supplémentaires seront-ils libérés? Une prolongation de la mesure permettant d'emporter gratuitement le vélo dans le train est-elle prévue?

01.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): La décision d'autoriser jusqu'à fin 2020 le transport gratuit du vélo à bord des trains était une excellente façon de rendre plus attrayante la combinaison train et vélo plus.

Comment a évolué la vente de billets vélo au cours de la dernière année? Quelle appréciation le ministre porte-t-il sur la décision de ne pas facturer provisoirement de supplément pour les vélos? Que pense-t-il du coût de ce supplément? Comment pouvons-nous encourager au mieux la combinaison vélo et train? Le ministre est-il favorable à un tarif variable selon la distance et à un tarif moindre pendant les heures creuses?

01.04 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je crois fortement en la combinaison train et vélo. Le train doit devenir la colonne vertébrale de la mobilité et le vélo en est le complément idéal.

La SNCB dit être bien consciente de l'existence d'une marge d'amélioration possible au niveau de la combinaison vélo et train. J'ai demandé une mise à jour de sa politique en la matière. La SNCB a libéré des moyens à cette fin et a réalisé des recrutements spécifiques.

Hoeveel fietssupplementen heeft de NMBS verkocht in 2018, 2019 en 2020? Hoeveel reizigers maakten gebruik van het gratis fietssupplement in 2020? Hoe evalueert de NMBS de voorbije zes maanden, waarin het reizen met fiets gratis was? Vanwaar het verschil tussen plooi-fietsen en andere fietsen? Waarom wordt er gekozen voor een vast bedrag, waardoor het fietssupplement soms duurder wordt dan de treinreis? In sommige stations is het verboden om fietsen in- en uit te laden. Zal daar iets aan veranderen?

01.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): Tussen 1 juli en 31 december kon de fiets gratis meegenomen worden op de trein.

Hoeveel mensen hebben daarvan gebruik gemaakt? Hoeveel fietsbiljetten werden er in de afgelopen vijf jaar jaarlijks verkocht? Moesten er op bepaalde lijnen reizigers met fiets geweigerd worden? Hoeveel fietsplaatsen zijn er momenteel beschikbaar op de treinen? Komen er nog fietsplaatsen bij? Komt er een verlenging van de maatregel om de fiets gratis mee te nemen op de trein?

01.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De maatregel om tot eind 2020 de fiets gratis op de trein te kunnen meenemen, was een hele goede beslissing om de combinatie trein-fiets aantrekkelijker te maken.

Hoe evolueerde het voorbije jaar de verkoop van het aantal fietstickets? Hoe evalueert de minister de maatregel om de fietssupplementen tijdelijk gratis te maken? Wat is zijn standpunt over de kostprijs van de fietssupplementen? Hoe kunnen we de combinatie fiets-trein het best stimuleren? Is de minister voorstander van een variabel tarief per afstand en een goedkoper tarief in de daluren?

01.04 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik geloof heel erg in de combinatie van trein en fiets. De trein moet de ruggengraat worden van de mobiliteit en de fiets is daarvoor de ideale aanvulling.

De NMBS zegt zich ervan bewust te zijn dat er verbetering mogelijk is op het vlak van de combinatie fiets en trein. Ik heb een update gevraagd van haar fiets-en-treinstrategie. De NMBS heeft daarvoor middelen vrijgemaakt en specifieke aanwervingen gedaan.

Il s'agit principalement, à cet égard, d'encourager l'utilisation du vélo pour les déplacements à partir et à destination de la gare, mais nos trains doivent aussi être mieux équipés pour le transport de vélos. L'objectif n'est cependant pas de faire du vélo dans le train la formule standard.

(En français) De juillet à décembre 2020, à l'initiative du kern +10, les suppléments vélo ont été rendus gratuits. 335 000 tickets vélo ont été délivrés en six mois, soit plus du double des chiffres des deux années précédentes.

Cependant, ce succès n'a pas toujours été compatible avec l'espace disponible et l'équipement des trains. Parfois, des personnes ont été empêchées de voyager par manque de place. La SNCB a même été contrainte d'interdire le transport de vélos sur certaines lignes. Dans le futur, nous devons éviter qu'une telle situation se reproduise.

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

(En néerlandais) Je ne pense pas que prévoir un maximum de places pour les vélos dans les trains soit le bon point de départ. Il est plus important de prévoir des parkings à vélos spacieux, confortables et sûrs ainsi que de mettre à la disposition de la population de nombreux vélos partagés.

La différence entre les vélos pliants et les vélos ordinaires va de soi: un vélo pliant prend moins de place et peut facilement être emporté dans le train.

Dans le futur, les voitures M7 faciliteront le transport des vélos. Ce modèle dispose en effet de voitures multifonctionnelles.

(En français) En ce qui concerne le prix de revient, la SNCB perçoit une redevance de 4 euros pour le transport d'un vélo. C'est un prix qui me semble raisonnable, et qui est conforme voire inférieur à celui d'autres opérateurs dans les pays voisins. Ce prix n'augmentera pas en 2021. J'examinerai avec la SNCB les marges de manœuvre pour une éventuelle distinction entre heures de pointe et heures creuses et en fonction de la distance parcourue.

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

Het gaat dan vooral over het stimuleren van het gebruik van de fiets van en naar het station, maar onze treinen moeten ook beter uitgerust worden voor het vervoer van fietsen. Het is echter niet de bedoeling om van fietsen op de trein de standaardformule te maken.

(Frans) Van juli tot december 2020 werden de fietssupplementen op initiatief van de kern +10 gratis gemaakt. In zes maanden tijd werden er 335.000 fietsbiljetten uitgereikt, dus tweemaal zoveel als de voorbije twee jaar.

Dat succes was echter niet altijd verenigbaar met de beschikbare ruimte en de uitrusting van de treinen. Soms konden mensen wegens plaatsgebrek zich niet verplaatsen. De NMBS zag zich zelfs genoodzaakt het vervoer van fietsen op bepaalde lijnen te verbieden. In de toekomst moeten we een herhaling hiervan voorkomen.

Het succes van de actie toont aan dat er veel vraag is naar de combinatie trein + fiets en ik zal samen met de NMBS onderzoeken hoe we die een prominentere plaats kunnen geven in de nieuwe strategie.

(Nederlands) Ik denk niet dat het voorzien in zoveel mogelijk plaatsen voor fietsen op de trein het juiste uitgangspunt is. Ruime, comfortabele en veilige fietsenstallingen en een ruime beschikbaarheid van deelfietsen zijn van groter belang.

Het verschil tussen plooi-fietsen en gewone fietsen is logisch, omdat een plooi-fiets minder plaats inneemt en vlot mee op de trein kan.

In de toekomst zullen de M7-rijtuigen het meenemen van fietsen vergemakkelijken. Dat model beschikt over multifunctionele rijtuigen.

(Frans) Wat de kostprijs betreft, rekent de NMBS een vergoeding van 4 euro aan voor het vervoer van een fiets. Dat lijkt me een redelijke prijs, die ook in lijn ligt of zelfs lager is dan die van andere operatoren in onze buurlanden. Dat tarief zal niet verhoogd worden in 2021. Ik zal samen met de NMBS onderzoeken of er manoeuvreerruimte is om een eventueel onderscheid te maken tussen piek- en daluren en het tarief ook te laten afhangen van de af te leggen afstand.

Als blijkt dat het mogelijk is het ticket voor trein + fiets buiten de spitsuren goedkoper te maken, zou dat ertoe kunnen bijdragen dat de verkeersstromen beter gespreid worden en dat overvolle treinen tot het verleden behoren.

(En néerlandais) Il est explicitement interdit d'embarquer un vélo à bord du train dans les gares de Bruxelles-Central, Bruxelles-Congrès et Bruxelles-Chapelle, toutes trois situées sur la jonction nord-midi saturée. Les cyclistes peuvent néanmoins embarquer à Bruxelles-Nord ou Bruxelles-Midi.

L'action de gratuité pour le vélo à bord du train a démontré l'énorme besoin de pouvoir combiner le vélo et le train. Je continuerai à promouvoir ce mode de transport combiné.

01.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Je regrette qu'il faille payer le même supplément, quelle que soit la longueur du trajet. L'ASBL *Jeugdbond voor Natuur en Milieu* a lancé une pétition en faveur du maintien de la gratuité pour le transport du vélo à bord des trains, d'une augmentation des emplacements réservés aux bicyclettes dans les trains et d'une meilleure accessibilité. Le PTB plaide en faveur de la gratuité du supplément vélo, car huit euros pour un aller-retour représentent une somme considérable pour de nombreuses personnes.

01.06 Joris Vandenbroucke (sp.a): L'action a remporté un franc succès. Je comprends qu'il doit y avoir un équilibre entre le nombre de places assises et l'espace pour les vélos. Les vélos partagés constituent une bonne solution pour la plupart des voyageurs. Baisser le prix du supplément vélo en dehors des heures de pointe est une proposition judicieuse. Nous attendons les résultats de l'enquête à ce sujet.

01.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Je suis ravie qu'en tant qu'écologistes, nous ayons insisté en Conseil des ministres restreint élargi pour la gratuité des vélos dans le train parce que l'action a remporté un franc succès. Le prix du supplément vélo n'est pas le seul obstacle pour les voyageurs, l'accessibilité des gares est également importante. Je suis heureuse que le ministre veuille encourager la combinaison du vélo et du train en collaboration avec la SNCB.

L'incident est clos.

02 Questions jointes de

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les expériences pilotes de libéralisation du rail" (55011577C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La préparation de la libéralisation du transport ferroviaire de personnes" (55011691C)

(Nederlands) In Brussel-Centraal, Brussel-Congres en Brussel-Kappellekerk is het expliciet verboden om de fiets mee te nemen op de trein. De stations bevinden zich op de verzadigde noord-zuidverbinding. Fietzers kunnen wel de trein nemen in Brussel-Noord of Brussel-Zuid.

De actie om de fiets gratis mee te nemen op de trein heeft aangetoond dat de behoefte om de fiets en de trein te combineren groot is. Ik wil de combinatie fiets-trein verder stimuleren.

01.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik vind het jammer dat er voor korte afstanden evenveel betaald moet worden als voor langere. De Jeugdbond voor Natuur en Milieu is een petitie gestart om het meenemen van de fiets gratis te houden, om in meer ruimte voor fietsen in de treinen te voorzien en de toegang te verbeteren. De PVDA pleit voor een gratis fietssupplement, want 8 euro voor een heen-en-terugrit is voor veel mensen duur.

01.06 Joris Vandenbroucke (sp.a): De actie was een groot succes. Ik begrijp dat er een evenwicht moet zijn tussen voldoende zitplaatsen en voldoende ruimte voor fietsen. Deelfietsen vormen voor de meeste mensen een goede oplossing. Het goedkoper maken van het fietssupplement tijdens de daluren is een goed voorstel. Wij kijken uit naar wat het onderzoek daarnaar zal opleveren.

01.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Ik ben blij dat we als ecologisten tijdens de superkern hebben aangedrongen om de fiets gratis mee te nemen op de trein, want de actie was een groot succes. Niet alleen de prijs van het fietssupplement kan een drempel zijn, ook de toegankelijkheid van de stations is van belang. Ik ben blij dat de minister samen met de NMBS zijn schouders wil zetten onder het stimuleren van de combinatie fiets en trein.

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde vragen van

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Proefprojecten in verband met de liberalisering van het spoor" (55011577C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voorbereiding van de liberalisering van het personenvervoer per spoor" (55011691C)

- **Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Le projet pilote de libéralisation du transport de personnes par rail" (55012350C)
 - **Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Les projets pilotes dans le cadre de la libéralisation du rail" (55012402C)

- **Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "Het proefproject m.b.t. de liberalisering van het personenvervoer per spoor" (55012350C)
 - **Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De proefprojecten in verband met de liberalisering van het spoor" (55012402C)

02.01 Tomas Roggeman (N-VA): Il est positif, car nécessaire à la survie de la SNCB, que la société de chemins de fer ait entamé la préparation de la libéralisation.

02.01 Tomas Roggeman (N-VA): Het is goed, want noodzakelijk voor het overleven van de NMBS, dat de spoorwegmaatschappij gestart is met de voorbereiding van de liberalisering.

Quel est l'état de la situation? Cette préparation va toutefois à l'encontre de l'exposé d'orientation politique du ministre. A-t-il changé son fusil d'épaule?

Wat is de stand van zaken? Die voorbereiding staat wel haaks op de beleidsverklaring van de minister. Is hij tot betere inzichten gekomen?

02.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): L'accord de gouvernement annonce le lancement d'un projet pilote pour lequel un opérateur ferroviaire pourra être désigné par un appel d'offres.

02.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Volgens het regeerakkoord zal een pilootproject worden opgezet waarbij in het raam van een tender een spooroperator kan worden aangewezen.

Où en est ce projet? Une région a-t-elle déjà été choisie pour le déploiement du projet pilote? Les partenaires sociaux seront-ils associés à chacune des étapes? Des entreprises privées belges ou étrangères ont-elles déjà fait spontanément offre de candidature? Le ministre juge-t-il opportun que des sociétés régionales de transport s'inscrivent aussi pour participer au projet pilote?

Wat is de stand van zaken? Werd er al een regio gekozen voor het proefproject? Worden de sociale partners bij elke stap betrokken? Hebben binnen- of buitenlandse privébedrijven zich al spontaan gemeld? Vindt de minister het wenselijk dat ook regionale vervoersmaatschappijen intekenen op het proefproject?

02.03 Georges Gilkinet, ministre (en français): L'attribution de contrats de service public repose sur une procédure de mise en concurrence qui peut aussi, moyennant le respect de conditions fixées par le règlement 1370/2007, passer par une attribution directe.

02.03 Minister Georges Gilkinet (Frans): Openbaredienstcontracten worden toegewezen via een procedure met oproep tot mededinging, maar kunnen met inachtneming van de voorwaarden zoals bepaald in verordening nr. 1370/2007 ook direct worden gegund.

L'accord de gouvernement et ma note de politique générale fixent le principe selon lequel cette mission de service public de transport sera attribuée directement à la SNCB pour dix ans. L'accord de gouvernement prévoit également qu'un projet pilote pourra être mis en œuvre dans un bassin de mobilité, où un seul opérateur pour le réseau principal et pour le réseau secondaire pourra être désigné par voie d'appel d'offres.

In het regeerakkoord en in mijn beleidsnota wordt bepaald dat deze opdracht van openbare transportdienstverlener direct zal worden toegewezen aan de NMBS voor een periode van 10 jaar. In het regeerakkoord wordt er eveneens bepaald dat er een proefproject kan worden opgezet in een vervoerregio, waar via een openbare aanbesteding een enkele operator voor het kernnet en het secundaire netwerk kan worden aangesteld.

(*En néerlandais*) Il sera tenu compte lors de la préparation de ces projets pilotes des expériences à l'étranger. Un test de situation est par ailleurs indiqué. Les conditions nécessaires doivent être remplies, avec en point de mire l'intérêt des voyageurs. Il faut éviter une fragmentation de l'offre de transport public.

(*Nederlands*) Bij de voorbereiding van deze proefprojecten zal rekening worden gehouden met de ervaringen in het buitenland en is een situatietest aangewezen. De nodige voorwaarden moeten worden vervuld opdat de reiziger er beter van wordt. Een versnippering van het openbaarvervoersaanbod moet worden vermeden.

(*En français*) Les lignes qui feront l'objet de projets

(*Frans*) Er werd nog niet bepaald voor welke lijnen

pilotes n'ont pas encore été déterminées puisqu'une phase d'étude préalable doit être menée. Dans ce cadre, une collaboration avec les Régions sera primordiale. Par conséquent, aucun appel d'offres ne peut encore être lancé à ce stade.

02.04 Tomas Roggeman (N-VA): Un travail important doit encore être réalisé d'ici l'échéance de 2033. J'espère donc que nous pourrons, au cours des prochaines années, faire davantage qu'étudier les pratiques auxquelles il est recouru à l'étranger et lancer un modeste projet pilote. Chaque pas est en tout cas un pas dans la bonne direction.

02.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le PTB est favorable à des transports publics plus étendus et plus efficaces, et compte pour cela sur la SNCB et Infrabel. Nous n'avons pas besoin de projets privés à cet effet. Les exemples de libéralisation à l'étranger ne sont pas la voie appropriée vers des transports publics efficaces.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 55011578C de M. Arens est transformée en question écrite.

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

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): La SNCB possède un grand nombre de points d'embarquement. Certains peuvent accueillir nettement plus de voyageurs que d'autres, mais tous doivent être entretenus ou rénovés régulièrement.

Quels sont les coûts d'entretien des points d'embarquement gérés par la SNCB? Quelles sont les tâches standards qui doivent être effectuées? Celles-ci varient-elles en fonction de la taille du lieu d'embarquement? Les coûts ont-ils augmenté en cinq ans? Quelles rénovations sont-elles encore prévues?

03.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Il est impossible d'énumérer toutes les tâches d'entretien et tous les coûts pour chaque gare. Il y a bien sûr une grande différence en matière d'entretien journalier entre un petit point d'arrêt ferroviaire et une grande gare internationale. La SNCB s'organise pour assurer à chaque gare et à chaque arrêt l'entretien adéquat.

De grands travaux ou des rénovations dans les gares représentent vite de gros investissements.

er pilootprojecten zullen worden opgezet, aangezien er een voorafgaande studie uitgevoerd moet worden. In dat verband zal de samenwerking met de Gewesten primordiaal zijn. Bijgevolg kunnen er in dit stadium nog geen offerteaanvragen uitgeschreven worden

02.04 Tomas Roggeman (N-VA): Er is nog heel wat werk aan de winkel tegen de deadline van 2033. Ik hoop dus dat we de volgende jaren meer kunnen doen dan de praktijken in het buitenland bestuderen en een bescheiden proefproject opstarten. Elke stap is hoe dan ook een stap in de goede richting.

02.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De PVDA is voorstander van meer en beter openbaar vervoer via de NMBS en Infrabel. We hebben daarvoor geen privéprojecten nodig. De voorbeelden van liberalisering in het buitenland zijn niet de weg naar een gedegen openbaar vervoer.

Het incident is gesloten.

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

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

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): De NMBS heeft heel wat opstapplaatsen in haar bezit. De ene opstapplaats heeft al wat meer reizigerscapaciteit dan de andere, maar allen hebben ze hun vaste onderhoud of renovatiewerken

Wat zijn de onderhoudskosten van de opstapplaatsen die in beheer van de NMBS zijn? Wat zijn de standaard uit te voeren taken? Verschillen deze volgens de grootte van de opstapplaats? Is er een kostenstijging ten opzichte van vijf jaar geleden? Welke renovaties staan er nog gepland?

03.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het is onmogelijk om alle onderhoudstaken en alle kosten voor elk station op te lijsten. Er is uiteraard een groot verschil inzake dagelijks onderhoud tussen een kleine stopplaats en een groot internationaal station. De NMBS organiseert zich om elk station en elke stopplaats het juiste onderhoud te geven.

Grote werken of renovaties aan stations zijn snel belangrijke investeringen. Het huidige

L'actuel plan d'investissement court jusque fin 2021. Nous travaillons actuellement au prochain plan. Les priorités sont définies sur la base de l'état des installations, du potentiel d'une gare et des possibilités par rapport aux travaux de renouvellement des voies ou d'autres travaux aux alentours de la gare. Les moyens disponibles sont également pris en compte. La SNCB ne peut encore fournir pour cette raison de programmation détaillée ou de liste de projets.

Il faut signaler aussi les projets du plan stratégique pluriannuel 2018-2031. Cette liste de projets reste en principe inchangée. Le planning est toutefois en cours de révision en raison de la crise sanitaire.

03.03 Tomas Roggeman (N-VA): La réponse est désolante. De toute évidence, la SNCB ne connaît pas ses propres frais fixes liés aux infrastructures de ses gares.

03.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je n'ai pas dit cela. Il est impossible, dans le cadre d'une question orale, de communiquer le coût d'entretien de toutes les gares belges.

03.05 Tomas Roggeman (N-VA): Puis-je demander ces informations par écrit?

03.06 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Nous nous efforcerons de vous fournir une réponse.

03.07 Tomas Roggeman (N-VA): Essayer ne suffira pas, dès lors qu'il s'agit de la transparence financière de l'une de nos plus grandes entreprises publiques. L'audit du projet de rénovation de la gare de Gand-Saint-Pierre a démontré que la maîtrise des coûts pose parfois problème.

L'incident est clos.

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

04.01 Tomas Roggeman (N-VA): Quelque 50 % de tous les accidents du travail impliquant des accompagnateurs de train, des guichetiers et des agents de sécurité sont dus à des agressions commises par des voyageurs. Ces agressions causent des dommages non seulement physiques mais aussi psychologiques et financiers.

Le personnel de la SNCB bénéficie-t-il de formations, de cours ou d'entraînements pour faire

investiringsplan loopt tot eind 2021. Momenteel werkt men aan het volgende plan. De prioriteiten worden bepaald op basis van de staat van de installaties, het potentieel van een station en mogelijkheden in het licht van spoorvernieuwings- of andere werken in de stationsomgeving. Daarbij wordt rekening gehouden met de beschikbare middelen. De NMBS kan daarom nu nog geen gedetailleerde planning of projectenlijst bezorgen.

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

03.03 Tomas Roggeman (N-VA): Het antwoord is ontluisterend. Kennelijk heeft de NMBS geen kennis van de eigen vaste kosten aan haar stationsinfrastructuur.

03.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Dat heb ik niet gezegd. Het is onmogelijk om in het kader van een mondelinge vraag de kostprijs van het onderhoud van al de stations in België te geven.

03.05 Tomas Roggeman (N-VA): Kan ik ze schriftelijk opvragen?

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

03.07 Tomas Roggeman (N-VA): Proberen zal niet volstaan, want het gaat hier om de financiële transparantie bij een van onze grootste overheidsbedrijven. Uit de audit van het renovatieproject van Gent-Sint-Pieters hebben we geleerd dat er met de kostenbeheersing soms problemen rijzen.

Het incident is gesloten.

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

04.01 Tomas Roggeman (N-VA): Zowat 50 % van alle arbeidsongevallen bij treinbegeleiders, loketbedienden en veiligheidsagenten is te wijten aan agressie van reizigers. Dat veroorzaakt niet alleen fysieke, maar ook mentale en financiële schade.

Krijgt het NMBS-personeel training, cursussen of opleidingen voor de omgang met agressie, zowel

face aux agressions tant verbales que physiques? Existe-t-il des cours d'autodéfense? Quels sont les budgets prévus afin d'améliorer la sécurité du personnel des chemins de fer? Quelles campagnes de prévention le ministre envisage-t-il de lancer en collaboration avec la SNCB?

04.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La SNCB investit massivement dans la formation de ses collaborateurs. Tous les nouveaux membres du personnel qui ont des contacts avec la clientèle bénéficient d'une formation *customer care* de dix jours incluant des techniques de communication. Tous les agents constatateurs doivent suivre un cours sur la gestion des conflits, y compris la gestion des conflits avec les mineurs. Cela concerne le personnel de Securail, les accompagnateurs de train ainsi que le personnel de quai. Des cours de recyclage sont donnés chaque année. Pour les accompagnateurs de train, deux jours de formation sur la gestion des agressions sont inclus dans la formation de base. Il existe également une formation complémentaire basée sur des jeux de rôle et portant sur la manière de "gérer les situations difficiles".

Les agents de Securail suivent une formation de trois jours pendant laquelle ils s'initient aux techniques d'autodéfense ainsi qu'à la manipulation de menottes et de sprays. Ils suivent par ailleurs une journée de formation continue tous les cinq ans.

Je fournirai une réponse écrite à la question relative au budget, lequel s'est établi à un montant compris entre 32 millions d'euros en 2015 et 40 millions d'euros en 2019.

La campagne StopAgressionsSNCB a été lancée fin 2018 pour sensibiliser les voyageurs au comportement qu'ils adoptent à l'égard des membres du personnel. Une version light de cette campagne est répétée en fonction de l'actualité et des nécessités du moment.

04.03 Tomas Roggeman (N-VA): Il est positif que la formation porte aussi sur la sécurité du personnel. Il convient, par ailleurs, de continuer d'investir dans le personnel de sécurité et dans le maintien de l'ordre. Nous constatons dans les faits que l'intégrité de tous les services de sécurité est mise sous pression et ce phénomène concerne malheureusement aussi, dès lors, le personnel ferroviaire.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 55011606C de

mondeling als fysiek? Zijn er zelfverdedigingscursussen? Welke budgetten worden uitgetrokken voor meer veiligheid voor het spoorwegpersoneel? Welke preventiecampagnes plant de minister samen met de NMBS?

04.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS zet sterk in op de opleiding van haar personeel. Alle nieuwe personeelsleden met klantencontacten, krijgen tien dagen *customer care training*, waarbij communicatietechnieken aan bod komen. Alle beambten die vaststellingen kunnen doen, moeten een cursus volgen over conflictbeheersing, inclusief conflictbeheersing met minderjarigen. Het betreft het personeel van Securail, treinbegeleiders en het perronpersoneel. Jaarlijks worden bijscholing gegeven. Voor treinbegeleiders zijn twee dagen opleiding over omgaan met agressie inbegrepen in de fundamentele opleiding. Daarnaast is er een aanvullende opleiding 'omgaan met moeilijke situaties', waarin wordt gewerkt met rollenspelen.

De Securailagenten krijgen drie dagen opleiding in ontwijkings- en vatingstechnieken en in het gebruik van handboeien en sprays. Daarnaast moeten zij elke vijf jaar een dag bijscholing volgen.

De vraag over het budget zal ik nog schriftelijk beantwoorden, maar dit lag tussen 32 miljoen euro in 2015 en 40 miljoen euro in 2019.

Eind 2018 werd voor het eerst StopAgressieNMBS gelanceerd om reizigers te sensibiliseren over hun gedrag naar het personeel toe. De campagne wordt in een lightversie herhaald naargelang de actualiteit en de opportuniteit.

04.03 Tomas Roggeman (N-VA): Het is goed dat men in de opleiding aandacht schenkt aan de veiligheid van het personeel. Daarnaast moeten we ook blijven investeren in het veiligheidspersoneel en de handhaving. Wij zien in de praktijk dat de integriteit van alle veiligheidsdiensten onder druk staat, dus helaas ook van het treinpersoneel.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55011606C van de

M. Wollants est supprimée. La question n° 55011609C de M. Parent est transformée en question écrite.

05 Questions jointes de

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

05.01 Els Van Hoof (CD&V): La gare de Haasrode n'est pas mentionnée dans le plan de transport 2020-2023. L'ouverture d'un arrêt de train à Haasrode est qualifiée de prioritaire dans une nouvelle convention signée l'année dernière. La SNCB doit fixer des critères objectifs pour la gare et évaluer l'étude de faisabilité de 2018.

Qu'en est-il? À quelle date la gare pourrait-elle être opérationnelle? Chaque jour, 10 000 travailleurs et 3 500 étudiants d'écoles supérieures passent à Haasrode, avec pour corollaire de nombreux embouteillages. Quelle est la vision du ministre?

05.02 Katrien Houtmeyers (N-VA): Quel est l'état d'avancement de l'étude de la SNCB sur l'opportunité d'installer un arrêt de train à Haasrode? Une large part des fonds européens du plan de relance après la crise sanitaire sera affectée à des projets de mobilité durable. Une partie de cet argent pourrait-elle être consacrée à la poursuite de l'étude sur l'aménagement d'un arrêt de train à Haasrode?

05.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Plus de 90 % des étudiants qui se rendent à Haasrode se déplacent en voiture. Il existe un potentiel énorme pour l'aménagement d'une gare à Haasrode.

Qu'en pense le ministre? Sur quels paramètres repose la décision d'ouvrir ou non une gare? Une nouvelle étude sera-t-elle réalisée? Quand une décision sera-t-elle prise à ce sujet?

05.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La SNCB s'engage à étudier la possibilité d'implanter une gare à Haasrode dans le cadre du plan de transport 2023-2026. Elle lancera cette étude au premier trimestre de cette année. Des contacts ont déjà été entrepris avec la ville et la région de transport de Louvain, le zoning industriel de Haasrode, le projet Regionet Leuven, la commune de Bierbeek et Interleuven en vue de rassembler les études existantes. J'espère que le projet sera un succès et qu'une gare pourra ouvrir ses portes en 2024. Ce processus nécessite cependant du temps et des moyens.

heer Wollants vervalt. Vraag nr. 55011609C van de heer Parent wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

05 Samengevoegde vragen van

- **Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Haasrode" (55011660C)**
- **Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Haasrode" (55012351C)**

05.01 Els Van Hoof (CD&V): Het station in Haasrode is niet opgenomen in het vervoersplan 2020-2023. In een nieuwe overeenkomst die vorig jaar werd afgesloten, staat dat een treinhalte in Haasrode een prioriteit is. De NMBS zou objectieve criteria vastleggen voor het station en de haalbaarheidsstudie van 2018 evalueren.

Wat is de stand van zaken? Wanneer zou het station er kunnen zijn? In Haasrode passeren dagelijks 10.000 werknemers en 3.500 hogeschoolstudenten, met heel wat fileleed tot gevolg. Wat is de visie van de minister?

05.02 Katrien Houtmeyers (N-VA): Hoe ver staat de NMBS met haar onderzoek over de nood aan een lokale treinstopplaats in Haasrode? Een groot deel van het Europese geld voor het herstelplan na de coronacrisis zal naar projecten inzake duurzame mobiliteit gaan. Kan een deel van deze middelen worden ingezet voor de verdere studie naar een treinhalte in Haasrode?

05.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Van de studenten in Haasrode gebruikt meer dan 90 % de auto. Een station in Haasrode heeft een enorm potentieel.

Wat is de mening van de minister? Op basis van welke parameters wordt beslist om al dan niet een station te openen? Komt er een nieuwe studie? Wanneer wordt hierover een beslissing genomen?

05.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS engageert zich ertoe de opening van een station in Haasrode te onderzoeken in het kader van het vervoersplan 2023-2026. De NMBS start daarmee in het eerste kwartaal van dit jaar. De stad en de vervoersregio Leuven, het bedrijventerrein Haasrode, het project Regionet Leuven, de gemeenten Bierbeek en Interleuven zijn al gecontacteerd om de bestaande studies te verzamelen. Ik hoop dat het project een succes is en ik hoop dat er in 2024 een station wordt geopend. Dar vraagt wel wat tijd en middelen.

05.05 Els Van Hoof (CD&V): Les études de faisabilité se succèdent. À un moment donné, il faut trancher. La réponse du ministre me paraît de bon augure.

05.06 Katrien Houtmeyers (N-VA): Espérons que cette tendance sera poursuivie. Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question concernant les fonds européens.

05.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Si nous voulons que les citoyens renoncent à la voiture, nous devons renforcer l'offre. Il serait très positif de pouvoir réaliser cela à Haasrode.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 55011687C de M. Troosters est supprimée.

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

06.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): À l'heure actuelle, dix gares de la SNCB disposent d'un parking pour vélos payant. Contrairement aux tarifs de stationnement pour voitures, le même tarif est toujours appliqué lorsqu'il s'agit de parquer des vélos. Selon nous, les parkings pour vélos payants doivent être étendus, car les cyclistes doivent avoir le droit de parquer leur vélo en toute sécurité.

Quand le stationnement payant pour vélos sera-t-il instauré à la gare d'Anvers-Central? Quel est le point de vue du ministre sur le stationnement payant des vélos? Combien de parkings pour vélos payant la SNCB entend-elle mettre en place? Quels sont les intérêts en jeu? Comment la SNCB fixe-t-elle les tarifs des parkings pour vélos et pour voitures?

06.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Pour promouvoir la combinaison du train et du vélo, il est nécessaire d'offrir des possibilités de parquer son vélo en toute sécurité.

L'offre de parking pour vélos doit être étoffée et diversifiée, avec des parkings sécurisés et non sécurisés. De solides râteliers vélos suffisent pour un stationnement de courte durée, mais des emplacements avec contrôle d'accès doivent être prévus pour un stationnement de longue durée et pour des vélos coûteux, tels que les vélos électriques. Une rétribution devra être demandée, compte tenu de l'importance de l'investissement.

05.05 Els Van Hoof (CD&V): Haalbaarheidsstudie na haalbaarheidsstudie wordt uitgevoerd. Op een bepaald moment moet er iets gebeuren. Het antwoord van de minister stemt me positief.

05.06 Katrien Houtmeyers (N-VA): Laten we hopen dat deze tendens wordt voortgezet. Ik heb wel geen antwoord gekregen op mijn vraag over het Europese geld.

05.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Als we willen dat mensen de auto laten staan, dan moeten wij het aanbod versterken. Het zou heel mooi zijn als we dat in Haasrode kunnen doen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55011687C van de heer Troosters vervalt.

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

06.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Momenteel zijn er tien stations van de NMBS met een betalende fietsenstalling. In tegenstelling tot de parkeertarieven voor auto's wordt voor het stallen van fietsen steeds hetzelfde tarief gehanteerd. Betalende fietsenparkings moeten volgens ons worden uitgebreid, omdat fietsers het recht moeten hebben om hun fiets veilig te stallen.

Wanneer zal het betalend parkeren voor fietsers worden ingevoerd in Antwerpen-Centraal? Wat is de visie van de minister op het betalend stallen van fietsen? Hoeveel betalende fietsenparkings wil de NMBS invoeren? Welke belangen spelen er? Hoe bepaalt de NMBS de tarieven voor de fiets- en autoparkings?

06.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Om de combinatie van de trein en de fiets te bevorderen, is het aanbieden van mogelijkheden om de fiets veilig te stallen noodzakelijk.

We moeten het aanbod aan fietsenstallingen verhogen en diversifiëren, met beveiligde en niet-beveiligde fietsenstallingen. Voor een korte periode volstaan goede fietsenrekken, maar voor langetermijnparkeren en voor het parkeren van dure fietsen, zoals elektrische fietsen, moeten er fietsenstallingen komen met een toegangscontrole. Vermits dit een grote investering is, zal daarvoor een vergoeding gevraagd moeten worden.

La SNCB aménagera une nouvelle aire de stationnement pour vélos à la gare d'Anvers-Central d'ici juin 2021. Les zones payantes avec contrôle d'accès offrent plus de confort. Afin de limiter le nombre de vélos abandonnés, il importe d'organiser une gestion efficace des parkings vélos.

Les parkings vélos payants sont gérés par les points vélos, indépendants de la SNCB. En raison des modèles de gestion différents, il arrive parfois que des clients de la SNCB n'y trouvent plus d'emplacement libre, alors que des non-clients y occupent un emplacement. La SNCB a donc décidé de standardiser le contrôle d'accès et les tarifs et d'utiliser la carte MOBIB comme carte d'accès pour tous ses parkings. Les clients pourront ainsi acheter un abonnement vélo aux guichets ou aux distributeurs automatiques. Les parkings payants actuels seront d'abord adaptés. Le système pourrait équiper jusqu'à huit parkings pour vélos par an.

Les coûts des parkings vélos seront financés par les billets d'accès et les bénéfices réalisés sur les parkings voitures.

06.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il faut veiller à ce que les usagers ayant peu de moyens puissent eux aussi se permettre un parking payant et à ne pas créer de discrimination. Chacun doit avoir le droit de garer son vélo en toute sécurité. Il est toutefois positif que le système soit harmonisé.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de

- MéliSSa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de la gare de Virton" (55011816C)
- MéliSSa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réouverture du point d'arrêt de Meix-devant-Virton" (55011819C)
- MéliSSa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le point d'arrêt de Turpange (commune de Messancy)" (55011817C)

07.01 MéliSSa Hanus (PS): Les deux derniers sous-chefs de la gare de Virton partiront à la retraite en 2021 sans garantie que leurs postes soient pourvus. Cela constituerait la première étape d'une fermeture du dépôt satellite de Virton, antenne de celui d'Arlon, et ensuite, la fermeture totale de la gare pour devenir un simple point d'arrêt. Ce serait un drame pour la trentaine des cheminots affectés à Virton. La plupart ont demandé leur mutation au dépôt, pour se rapprocher de leur domicile. De plus, cette gare est un bâtiment exceptionnel

De NMBS bereidt een nieuwe parkeerzone voor fietsen voor in het station Antwerpen-Centraal tegen juni 2021. De betalende zones met toegangscontrole bieden meer comfort. Een goed beheer van de fietsenparkings is belangrijk om het aantal weesfietsen te beperken.

De betalende fietsparkings worden beheerd door de fietspunten, onafhankelijk van de NMBS. De verschillende vormen van beheer hebben soms als gevolg dat de NMBS-kanten er geen plaats meer vinden, terwijl niet-kanten wel een plaats hebben. Daarom heeft de NMBS besloten om de toegangscontrole en de tarieven te standaardiseren en de MOBIB-kaart te gebruiken als toegangkaart voor al haar parkings. Hierdoor kunnen klanten een fietsabonnement kopen via de loketten en automaten. Eerst worden de bestaande betalende fietsenstallingen aangepast. Er zouden tot acht fietsenstallingen per jaar met het systeem worden uitgerust.

De betalende fietsenparkings zullen gefinancierd worden door de toegangstarieven en door de winst op de autoparkings.

06.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): We moeten oppassen dat mensen met weinig middelen zich geen betalende plaats kunnen veroorloven en we daardoor twee verschillende situaties creëren. Iedereen moet het recht hebben om zijn fiets veilig te kunnen stallen. Het is wel goed dat het systeem wordt geharmoniseerd.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van

- MéliSSa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van het station Virton" (55011816C)
- MéliSSa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De heropening van de stopplaats Meix-devant-Virton" (55011819C)
- MéliSSa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stopplaats Turpange (gemeente Messancy)" (55011817C)

07.01 MéliSSa Hanus (PS): De laatste twee onderstationschefs van het station Virton zullen in 2021 met pensioen gaan zonder garantie dat hun post na hun vertrek nog vervuld zal worden. Dat zou een eerste stap betekenen in de richting van een sluiting van het satellietdepot te Virton, een bijkantoor van het depot van Aarlen, en vervolgens van een volledige sluiting van het station, waardoor het tot een eenvoudige stopplaats zou worden. Dat zou een ramp betekenen voor het dertigtal spoorwegbeambten die voor het depot te Virton

architectural. S'il est vide et isolé, il se dégradera. Enfin, la qualité d'un service public en zone rurale se caractérise par le contact avec les citoyens.

Les deux postes sous-chefs seront-ils renouvelés? Si non, comment le service du guichet sera-t-il assuré? Confirmez-vous que la gare de Virton ne sera pas fermée avant trois ans et que les emplois des autres cheminots virtonais seront maintenus sans condition?

Le point d'arrêt de Meix-devant-Virton, sur la ligne 165 Athus-Libramont, a fermé en 1984. En septembre 2004, le conseil communal a décidé, à l'unanimité, de demander à la SNCB de rouvrir ce point d'arrêt, en lui proposant même une aide financière, mais celle-ci a refusé. En 2014, une enquête des Amis du Rail Halanzy montre que 75 % des Méchois y sont favorables. Le plan de transport 2017-2020 a augmenté l'offre sur la ligne passant par Meix. Le projet semble réalisable. Le terrain étudié se situe à proximité d'un passage à niveau, économiquement intéressant pour un point d'arrêt non gardé, et il permet des quais de part et d'autre des voies. D'autre part, le matériel Desiro est adapté à une augmentation de la fréquence des arrêts.

Cela nous semble une aubaine pour modifier la mobilité rurale où les habitants sont très dépendants de leur voiture. Ce projet est-il envisageable? Si non, pourquoi?

L'enquête des Amis du Rail Halanzy sur la création d'un point d'arrêt près du passage à niveau de Turpange montre qu'un point d'arrêt non-gardé a des atouts principalement économiques. La proximité du passage à niveau ne requiert ni un passage sous voie ni du personnel pour traverser les voies. De plus, la ligne 167 entre Athus et Arlon étant à voie unique, il ne faut qu'un seul quai. Cet arrêt bénéficierait aux étudiants car le train est plus rapide que le bus pour rejoindre leur école à Arlon ou à Athus; aux frontaliers car la plupart des habitants travaillent au Grand-Duché; et aux employés et clients d'un grand centre commercial situé à moins d'un kilomètre de là.

werken. De meesten hebben net hun overplaatsing naar dat depot gevraagd om dichter bij huis te werken. Bovendien is dat station een architecturaal hoogstandje. Als het leegstaat en afgesneden wordt van de dynamiek van het stadscentrum, zal het in verval raken. Ten slotte is het contact met de burgers de eigenschap bij uitstek van een kwaliteitsvolle overheidsdienst in landelijke gebieden.

Zullen de twee posten van onderstationschef opnieuw vervuld worden? Zo niet, hoe zal de loketdienst dan gewaarborgd worden? Bevestigt u dat het station Virton de komende drie jaar niet gesloten zal worden en dat de banen van het overige spoorwegpersoneel onverkort behouden zullen worden?

De stopplaats Meix-devant-Virton op lijn 165 Athus-Libramont werd in 1984 gesloten. In september 2004 besliste de gemeenteraad unaniem om aan de NMBS te vragen die stopplaats opnieuw te openen, en daarvoor zelfs financiële steun aan te bieden, maar de NMBS heeft die heropening geweigerd. In 2014 bleek uit een enquête van de Amis du Rail Halanzy (een vzw uit de provincie Luxemburg) dat 75 % van de inwoners van Meix-devant-Virton een heropening van de stopplaats genegen is. In het vervoersplan 2017-2020 was er voorzien in een uitbreiding van het aanbod op de lijn die via Meix loopt. Die plannen lijken haalbaar. Het daarvoor bestudeerde terrein ligt in de buurt van een spoorwegovergang, is economisch interessant voor een onbewaakte stopplaats, en biedt plaats voor de inrichting van een perron langs beide kanten van de sporen. Daarenboven is het Desiromaterieel geschikt om vaker te halteren.

Dit lijkt ons een buitenkans om de mobiliteit op het platteland, waar de mensen erg afhankelijk zijn van hun auto, te wijzigen. Is dat project haalbaar? Zo niet, waarom niet?

Uit de enquête van de Amis du Rail Halanzy over de aanleg van een stopplaats bij de spoorwegovergang in Turpange blijkt dat een onbewaakte stopplaats vooral economische voordelen heeft. Door de nabijheid van de overweg is er geen onderdoorgang of aanwezigheid van personeel nodig om de sporen over te kunnen steken. Aangezien lijn 167 tussen Athus en Aarlen enkelsporig is, is er bovendien slechts één perron nodig. Deze halte zou alleen maar voordelen bieden: voor de scholieren die met de trein sneller de school in Aarlen of Athus kunnen bereiken dan met de bus; voor de grensbewoners van wie de meesten in het Groothertogdom werken; voor de werknemers en klanten van een groot winkelcentrum op minder dan een kilometer

afstand.

La réouverture de ce point à Turpange est-elle envisageable? Pourquoi?

07.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Je mesure l'importance des alternatives de mobilité crédibles en zone rurale. On ne peut desservir tous les villages du pays, mais j'entends rompre avec la politique de suppression de gares et dessertes locales pour raisons purement économiques.

Il n'est nullement question de fermer la gare de Virton. Je me suis engagé à ce qu'il n'y ait pas de fermeture de gares ni de points d'arrêt durant cette législature, et à la réouverture de points d'arrêts là où c'est pertinent.

La SNCB me confirme que le sous-chef de gare de Virton qui part à la retraite sera remplacé; une procédure de recrutement est en cours.

Les points d'arrêt rouverts en mai 2017 en province de Luxembourg seront également desservis le week-end à partir de mai 2021. Il faudra bien mesurer les choix qui seront posés, car l'introduction d'arrêts supplémentaires réduit la vitesse commerciale moyenne et l'attractivité du train pour l'ensemble des clients. Dans le cadre de la préparation de chaque nouveau plan de transport, une sélection est faite parmi les projets à réaliser, en fonction de la demande de clients potentiels, de la disponibilité du matériel, de la capacité des infrastructures et des capacités opérationnelles.

Concernant la réouverture potentielle des points d'arrêt de Meix-devant-Virton et de Turpange, la SNCB m'indique qu'il n'y a, à ce stade, pas assez d'éléments pour le faire, au regard des critères stratégiques.

Je suis demandeur que des points d'arrêt puissent être réouverts dans le courant de cette législature, mais d'abord ceux qui ont le plus haut potentiel.

La finalisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg dans l'axe 3 constitue l'une de mes priorités, dans le cadre des subsides que nous demandons à l'Europe avec mon collègue luxembourgeois.

07.03 Mélissa Hanus (PS): Je suis rassurée concernant Virton et je vous remercie de ne pas exclure la réouverture des points d'arrêts mentionnés, même s'ils ne sont pas prioritaires

Valt het te overwegen om de stopplaats Turpange te heropenen? Kunt u dit toelichten?

07.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Ik ben me bewust van het belang van geloofwaardige mobiliteitsalternatieven in landelijke gebieden. We kunnen niet in alle dorpen van het land een trein laten stoppen, maar ik wil komaf maken met het beleid waarbij er om louter economische redenen stations en lokale stopplaatsen afgeschaft worden.

De sluiting van het station Virton is helemaal niet aan de orde. Ik heb me ertoe verbonden om in de loop van deze legislatuur geen stations of stopplaatsen te sluiten, en om, daar waar dat zinvol is, stopplaatsen te openen.

De NMBS bevestigt me dat de onderstationschef van het station Virton die met pensioen gaat vervangen zal worden; de aanwervingsprocedure loopt.

De stopplaatsen die in mei 2017 in de provincie Luxemburg heropend werden, zullen vanaf mei 2021 ook tijdens het weekend aangedaan worden. Wanneer we keuzes maken, moeten we die goed afwegen, want door extra haltes in te voeren daalt de gemiddelde commerciële snelheid en vermindert de aantrekkelijkheid van de trein voor alle reizigers. Bij de voorbereiding van elk nieuw vervoersplan wordt er een selectie gemaakt van de uit te voeren projecten op basis van de potentiële reizigersvraag, de beschikbaarheid van het materieel, de capaciteit van de infrastructuur en de operationele capaciteiten.

Wat de mogelijke heropening van de stopplaatsen Meix-devant-Virton en Turpange betreft, deelt de NMBS mij mee dat er, gelet op de strategische criteria, in dit stadium niet genoeg redenen zijn om dat te doen.

Ik ben voorstander van een heropening van stopplaatsen in de loop van deze legislatuur, maar wel eerst de stopplaatsen met het grootste potentieel.

De voltooiing van de werken op de lijn Brussel-Luxembourg op as 3 is een van mijn prioriteiten in het kader van de subsidies die we samen met mijn Luxemburgse ambtgenoot aan Europa vragen.

07.03 Mélissa Hanus (PS): Ik ben gerustgesteld in verband met Virton en ben blij dat u de heropening van de voormelde stopplaatsen niet uitsluit, ook al vormen ze op dit moment geen prioriteit.

pour l'instant.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: La question n° 55011827C de M. Arens est transformée en question écrite.

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

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

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

08.01 Pieter De Spiegeleer (VB): La ligne 122 représente une importante voie de désenclavement du sud de la Flandre orientale, surtout en direction de Gand. Le nouveau plan de transport accentue modestement cette fonction en prévoyant un train supplémentaire tard dans la soirée. Il faut néanmoins s'attendre à faire face à de nombreux défis encore, mais aussi des possibilités, en matière de fréquence, d'écologie et d'efficacité énergétique.

08.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Lijn 122 is een belangrijke ontsluiting van Zuid-Oost-Vlaanderen, voornamelijk richting Gent. Het nieuwe vervoersplan zet dit bescheiden in de verf met een extra trein in de late avonden. Er liggen nog heel wat uitdagingen en mogelijkheden te wachten op het vlak van frequentie, vergroening en energie-efficiëntie.

Quel avenir le ministre voit-il pour cette ligne en matière de transport de passagers? Qu'entreprend-il avec la SNCB et Infrabel pour une propulsion plus écologique des rames?

Welke toekomst ziet de minister voor deze lijn als passagierslijn? Wat doet hij samen met de NMBS en Infrabel voor een milieuvriendelijkere aandrijving van de treinstellen?

08.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le train doit être le fer de lance de la transition écologique vers des modes de transport sans carbone. Ces dernières années, cette vision a fait défaut au secteur ferroviaire, ce dont témoigne le manque d'investissements. Je souhaite qu'à l'avenir, la SNCB puisse proposer un train toutes les 30 minutes dans toutes les gares, et même toutes les 10 minutes dans les grandes agglomérations. L'offre sur la ligne 122 doit évoluer dans le même sens.

08.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De trein moet het speerpunt zijn van de ecologische transitie naar koolstofvrije vervoermodi. Het ontbrak de spoorwegsector de voorbije jaren aan deze visie, getuige het gebrek aan investeringen. Ik wil dat de NMBS in de toekomst in alle stations om de 30 minuten in een aanbod kan voorzien, in grote agglomeraties zelfs om de 10 minuten. Het aanbod op lijn 122 dient in diezelfde zin te evolueren.

La SNCB augmentera son offre de trains de 4,7 % d'ici 2023. Les mesures prévues à cet effet consistent en de nouvelles liaisons IC, davantage de trains sur les liaisons existantes et des trains encore plus tôt le matin et plus tard le soir autour des villes. Par ailleurs, l'offre suburbaine autour de Bruxelles, d'Anvers, de Gand, de Liège et de Charleroi sera encore étendue.

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

L'extension se déroulera en différentes phases et tiendra compte des infrastructures disponibles, du matériel ferroviaire et du personnel. Toutes les extensions doivent être en vigueur d'ici 2023. Cela correspond, en comparaison avec le plan de transport actuel, à 3,77 millions de trains-kilomètres supplémentaires par an.

De uitbreiding verloopt in verschillende fasen en houdt rekening met de beschikbare infrastructuur, het treinmaterieel en het personeel. Tegen 2023 moeten alle uitbreidingen van kracht zijn. Dat komt in vergelijking met het huidige vervoersplan neer op 3,77 miljoen bijkomende treinkilometers per jaar.

En ce qui concerne l'éventuel remplacement des trains diesel de la SNCB sur la ligne 122, je renvoie

Voor de eventuele vervanging van de dieseltreinen van de NMBS op lijn 122 verwijs ik naar mijn

à ma réponse du 10 novembre 2020 à la question orale 9319.

08.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Il manque l'ambition d'étendre ce réseau suburbain autour de Gand, mais aussi et surtout d'accélérer la modernisation en matière d'électricité ou d'hydrogène. Nous sommes impatients de connaître les résultats de l'étude mentionnée dans la réponse à la question orale 9319. La Flandre orientale est la région par excellence des navetteurs qui se rendent à Bruxelles. Nous sommes favorables à ce que les navetteurs renoncent à prendre la voiture, mais il est quelque peu hypocrite que des trains diesel circulent justement encore dans cette province.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de

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

09.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): La manipulation au volant d'un GSM ou de tout autre écran est dangereuse et donc interdite par la loi. En Belgique on estime que cette conduite dangereuse cause chaque année quelque 60 morts et 5 000 blessés. La répression est très importante, mais dès lors que la police doit littéralement prendre les contrevenants en flagrant délit, le risque d'être pris reste extrêmement faible. C'est pourquoi le Vias institute prépare l'installation à l'essai de caméras intelligentes destinées à constater ce type d'infraction.

Le ministre a-t-il un calendrier pour une initiative législative autorisant le recours à des technologies modernes pour assurer le respect du Code de la route? Pourrait-il fournir de plus amples informations sur le projet pilote de Vias? Quel en est le coût et combien de temps sera-t-il déployé? La protection de la vie privée est-elle prise en considération? Quels sont les résultats de ce dispositif aux Pays-Bas?

antwoord van 10 november 2020 op mondelinge vraag 9319.

08.03 Pieter De Spiegeleer (VB): De ambitie ontbreekt om dat voorstedelijke net rond Gent uit te breiden, maar vooral ook om de modernisering inzake elektriciteit of waterstof te versnellen. Wij kijken uit naar de resultaten van de studie die vermeld werd in het antwoord op mondelinge vraag 9319. Oost-Vlaanderen is de pendelregio naar Brussel bij uitstek. Wij willen graag dat de pendelaars hun auto laten staan, maar het is wat hypocriet dat net in Oost-Vlaanderen nog dieseltreinen rijden.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van

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

09.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Het is levensgevaarlijk en daarom bij wet verboden om een gsm of een ander scherm te manipuleren achter het stuur. In België resulteert dat naar schatting in zowat 60 doden en 5.000 gewonden per jaar. Handhaving is hier zeer belangrijk, maar de pakkans blijft zeer klein omdat de politie de inbreuk letterlijk met eigen ogen moet vaststellen. Daarom werkt Vias institute aan een proefopstelling van intelligente camera's om dergelijke overtredingen vast te stellen.

Heeft de minister een timing voor ogen voor een wetgevend initiatief waarbij moderne technologie kan worden gebruikt om de wegcode te handhaven? Kan hij meer kwijt over het proefproject van Vias? Wat kost het en waar en hoe lang zal het worden gebruikt? Wordt er daarbij rekening gehouden met de bescherming van de persoonlijke levenssfeer? Wat zijn de ervaringen in Nederland?

09.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Si l'objectif était seulement de voir si la technologie était au point, nous aurions pu le faire sur un circuit fermé ou contrôlé avec l'accord des conducteurs.

Quand a démarré ce projet pilote? Est-il toujours en cours? Combien d'automobilistes l'institut Vias a-t-il filmés ou photographiés pour le projet? À partir de quels endroits l'a-t-il fait? Combien d'automobilistes ont-ils marqué leur accord? Sur quelle base légale s'appuyait le projet? Combien de conseiller juridiques travaillent-ils pour Vias et ont-ils préalablement remis un avis à ce sujet? Le ministre demandera-t-il une enquête à l'Autorité de protection des données?

Président: Tomas Roggeman

09.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La Belgique se situe au-dessus de la moyenne européenne avec 56 morts par million d'habitant contre une moyenne de 51. C'est la raison pour laquelle le gouvernement souhaite réduire de moitié au moins le nombre de morts sur les routes d'ici 2030 et le ramener à zéro d'ici 2050. Pour y parvenir, nous voulons augmenter les chances d'intercepter les contrevenants. Un automobiliste sur trois est contrôlé tous les ans pour vitesse excessive, consommation d'alcool ou de drogue, le port de la ceinture ou l'utilisation du GSM au volant.

Le projet pilote a débuté le 9 décembre 2020 et prendra fin le 8 février 2021. La location des caméras représente une dépense de 35 000 euros, à laquelle il convient d'ajouter les heures de travail des techniciens de Vias et l'analyse des données.

Ce projet a été lancé à la demande du SPF Mobilité et Transports. Nous voulons vérifier dans quelle mesure cette nouvelle technologie est performante et nous voulons étudier le comportement réel des automobilistes au volant. Selon certaines estimations, 10 à 25 % des accidents mortels résultent de ces infractions. Cette étude nous permettra de voir si des initiatives s'imposent pour lutter contre la distraction au volant et le cas échéant, en quoi devraient consister ces mesures.

Le site concerné est situé à Anvers, en lisière du chantier de l'Oosterweel sur le ring R1. Il est impossible d'évaluer le nombre de conducteurs enregistrés et encore à enregistrer étant donné que la grande majorité des images est effacée lorsqu'il n'y a pas d'infraction. Ces images ne sont jamais stockées ni visionnées.

09.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Als men enkel wou zien of de technologie werkt, had men dat even goed kunnen doen op een gesloten of een gecontroleerd circuit met akkoord van de bestuurders.

Wanneer is dat proefproject gestart? Loopt het nog? Hoeveel automobilisten heeft Vias voor dit proefproject gefilmd of gefotografeerd? Vanop welke locaties? Hoeveel automobilisten gaven daarvoor hun toestemming? Wat was de wettelijke basis daarvoor? Hoeveel juridische adviseurs telt Vias en hebben die daar eerst een advies over gegeven? Zal de minister de Gegevensbeschermingsautoriteit om een onderzoek vragen?

Voorzitter: Tomas Roggeman

09.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Met 56 doden per miljoen inwoners ligt België boven het Europees gemiddelde van 51 en daarom wil de regering het aantal verkeersdoden tegen 2030 minstens halveren en tegen 2050 helemaal tot nul herleiden. We willen daarom de pakkans verhogen. Een op drie bestuurders wordt jaarlijks gecontroleerd op overdreven snelheid, alcohol of drugs, het dragen van de gordel of het gebruik van de gsm achter het stuur.

Het proefproject loopt van 9 december 2020 tot 8 februari 2021. De huur van de camera's kost 35.000 euro plus de werkuren van de werknemers van het Vias institute en de data-analyse.

Het proefproject loopt in opdracht van de FOD Mobiliteit en Vervoer. We willen nagaan hoe performant de nieuwe technologie is en we willen het daadwerkelijke gedrag van automobilisten achter het stuur onderzoeken. Dergelijke overtredingen zijn verantwoordelijk voor naar schatting 10 % tot 25 % van alle dodelijke ongevallen. Dankzij dit onderzoek kunnen we nu nagaan of en welke initiatieven inzake afleiding in het verkeer nodig zijn.

De site is gelegen aan de Oosterweelwerf op de R1. Het is onmogelijk om het aantal geregistreerde en nog te registreren bestuurders in te schatten, omdat de grote meerderheid van de beelden wordt gewist als er geen overtreding is vastgesteld. Deze beelden worden nooit opgeslagen of bekeken.

Présidente: Kim Buyst

Jusqu'à présent, les chercheurs de Vias ont stocké les images anonymisées de 20 000 conducteurs au comportement suspect. La base légale de cette activité est l'intérêt pour la société des importants travaux de recherche scientifique menés par Vias en tant qu'institut de recherche. Des règles importantes en matière de protection de la vie privée sont appliquées dans ce contexte.

L'institut Vias a nommé un délégué à la protection des données pour l'Autorité de protection des données qui a remis un avis positif sur cette enquête. L'institut a en outre bénéficié des conseils d'un expert externe en matière de vie privée. Le projet est construit selon les principes du respect de la vie privée dès la conception (*privacy by design*). Les photos des véhicules qui ne sont pas en infraction sont directement effacées, le visage des passagers est systématiquement flouté et, en cas d'infraction, toutes les données sont anonymisées. Il n'existe aucune connexion vers d'autres bases de données ou d'autres institutions et les données ne sont pas utilisées à d'autres fins. Étant donné qu'il s'agit d'une enquête justifiée du point de vue sociétal, l'accord des conducteurs individuels ou une consultation de l'Autorité de protection des données n'étaient pas nécessaires selon l'institut Vias. Il en ira bien sûr autrement lors de la mise en place du système par les services de police. Entre-temps, l'Autorité de protection des données a demandé des informations au sujet du projet afin d'éliminer toute forme d'insécurité juridique.

Si des radars peuvent contribuer à contrer et donc à réduire les conséquences de ce phénomène de circulation, ils constituent une partie de la solution. Je me concerterai à ce sujet d'ici quelques semaines avec l'ensemble des acteurs, plus particulièrement concernant l'efficacité et le respect de la vie privée. Un cadre juridique clair permettrait à la police ou à d'autres organismes d'enquête d'effectuer des tests. La police néerlandaise a lancé en 2018 déjà un système qu'elle a elle-même développé. En septembre 2019, Vias a effectué en compagnie du SPF Mobilité et de la police de la route fédérale une visite de travail à Driebergen mais une évaluation du système néerlandais serait encore prématurée.

09.04 Joris Vandenbroucke (sp.a): Je suis convaincu que des radars apporteront pour partie une solution à ce problème. J'entends parler de 20.000 constats en un mois à un point donné du ring d'Anvers. Le risque d'être intercepté doit donc absolument être augmenté. Pour éviter les discussions, il aurait toutefois été préférable de

Voorzitster: Kim Buyst

Er werden tot op heden beelden van 20.000 bestuurders door de betrokken Vias-onderzoekers geanonimiseerd opgeslagen omdat er een verdachte gedraging werd opgemerkt. De wettelijke grondslag is het maatschappelijk belang van Vias om als onderzoeksinstituut belangrijk wetenschappelijk onderzoek uit te voeren. Daarbij gelden belangrijke privacyafspraken.

Vias stelde een data protection officer aan voor de Gegevensbeschermingsautoriteit, die een positief advies heeft gegeven voor dit onderzoek. Bovendien werd Vias geadviseerd door een externe privacyexpert. Het project is opgebouwd volgens de principes van *privacy by design*. Foto's zonder overtreding worden meteen gewist, het gezicht van passagiers wordt automatisch onherkenbaar gemaakt en bij een overtreding worden alle gegevens geanonimiseerd. Er is geen link naar andere databanken, instellingen of gebruiksdoeleinden. Aangezien het om een gerechtvaardigd maatschappelijk onderzoek gaat, was volgens Vias geen instemming van de individuele bestuurders of een consultatie van de Gegevensbeschermingsautoriteit vereist. Bij een uitrol door de politiediensten zal dat uiteraard anders zijn. De Gegevensbeschermingsautoriteit heeft ondertussen informatie over het project opgevraagd om elke vorm van rechtsonzekerheid weg te nemen.

Als camera's kunnen helpen om dit verkeersfenomeen en dus de gevolgen ervan tegen te gaan, dan zijn ze een deel van de oplossing. Ik zal hierover binnen enkele weken met alle actoren overleggen, onder andere over de doeltreffendheid en de privacy. Een duidelijk juridisch raamwerk zou de politie of andere onderzoeksinstellingen in staat stellen om testen uit te voeren. De Nederlandse politie is al in 2018 begonnen met een systeem dat ze zelf heeft ontwikkeld. Vias is in september 2019 samen met de FOD Mobilité en de federale wegpolitie op werkbezoek geweest in Driebergen, maar voor een evaluatie van het Nederlandse systeem is het nog te vroeg.

09.04 Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik ben ervan overtuigd dat camera's een deel van de oplossing voor dit probleem zullen zijn. Ik hoor spreken over 20.000 vaststellingen op één maand tijd op één welbepaald punt van de Antwerpse ring. Dat betekent dat de pakkans absoluut omhoog moet. Om discussies te vermijden, ware het wel beter

demander d'abord l'avis de l'Autorité de protection des données.

geweest indien men vooraf de Gegevensbeschermingsautoriteit om advies had gevraagd.

09.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Nous ne sommes absolument pas satisfaits de la façon dont certaines choses se sont déroulées car, en principe, Vias aurait dû demander une autorisation à l'Autorité de protection des données au préalable et non à posteriori. Cette question concerne la vie privée des gens. Par ailleurs, nous sommes partisans d'autres solutions pour résoudre ce problème. Les constructeurs pourraient par exemple rendre techniquement impossible l'utilisation du GSM.

09.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Wij zijn absoluut niet blij met hoe een en ander is verlopen, want normaal moet Vias eerst toestemming vragen aan de Gegevensbeschermingsautoriteit en niet na de feiten. Het gaat om de privacy van mensen. Bovendien verkiezen we andere oplossingen voor dit probleem. Zo kunnen bijvoorbeeld de constructeurs het gsm-gebruik technisch onmogelijk maken.

09.06 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Il s'agit d'un projet de Vias, qui n'est pas une autorité publique. D'ailleurs, cette décision date d'avant mon entrée en fonction. Pour moi, l'élément central est la protection des personnes. Peut-être Mme Vindevoghel y accorde-t-elle moins d'importance.

09.06 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Dit is een project van Vias institute, dat geen overheidsinstantie is. Overigens werd hiertoe al beslist voor ik aantrad. Voor mij staat de bescherming van de mensen centraal. Misschien vindt mevrouw Vindevoghel dat minder belangrijk?

09.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Nous trouvons évidemment que la sécurité routière est importante mais ce n'est pas une raison pour prendre à la légère la législation relative à la protection de la vie privée.

09.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Uiteraard vinden wij verkeersveiligheid belangrijk, maar met de privacywetgeving mag men niet lichtzinnig omspringen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

10.01 Tomas Roggeman (N-VA): Il ressort du programme télévisé *Factcheckers* que les équipements du rail au profit des personnes à mobilité réduite ne sont souvent présents qu'en théorie et fonctionnent à peine ou pas du tout dans les faits.

10.01 Tomas Roggeman (N-VA): Uit het tv-programma *Factcheckers* blijkt dat de voorzieningen op het spoor voor mensen met een beperkte mobiliteit vaak slechts in theorie aanwezig zijn en in werkelijkheid nauwelijks of niet werken.

Combien de demandes d'assistance la SNCB reçoit-elle annuellement? Combien de plaintes la SNCB a-t-elle reçues au cours des dernières années concernant les infrastructures ou le matériel roulant? Une demande d'assistance doit être formulée 3 heures à l'avance pour les grandes gares et même 24 heures à l'avance pour les 132 petites gares. Aux Pays-Bas, une telle demande peut être introduite 1 heure au préalable pour 140 gares. Pourquoi un tel système n'est-il pas possible dans notre pays?

Hoeveel aanvragen voor assistentie krijgt de NMBS jaarlijks? Hoeveel klachten heeft de NMBS de afgelopen jaren gekregen over de infrastructuur of het rollend materieel? Een vraag om assistentie moet voor de grote stations 3 uur op voorhand worden gedaan en voor de 132 kleinere stations zelfs 24 uur op voorhand. In Nederland kan dit voor 140 stations 1 uur op voorhand. Waarom kan dat bij ons niet?

Les projets de rénovation des gares durent parfois des années, y compris en ce qui concerne

Renovatieprojecten aan stations duren soms jarenlang, ook met betrekking tot het beter

l'amélioration de leur accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Ne devons-nous pas relever quelque peu notre niveau d'ambition dans ce domaine?

10.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): L'amélioration de l'accessibilité des trains et des gares constitue une priorité. J'insiste auprès de la SNCB pour qu'elle y accorde une attention suffisante à cet aspect. Il existe certainement des possibilités d'amélioration.

Chaque année, la SNCB reçoit 60 000 demandes d'assistance. Dans 132 gares, l'assistance peut être demandée 7 jours sur 7. Dans 41 gares, l'assistance peut être demandée 3 heures à l'avance. Dans ces 41 gares, les deux tiers des voyageurs sont servis. Les demandes sont généralement rencontrées. Le nombre de réponses négatives est limité. Il est vrai que tous les premiers choix en matière de correspondances ferroviaires ne peuvent être rencontrés. Un compromis est alors recherché.

Il n'y a pas de ventilation des demandes d'assistance par province. Les listes des gares avec une déclaration d'assistance PMR sont établies en fonction de la proximité des installations PMR, de la répartition géographique, de la taille de la gare, de la présence de personnel et de l'infrastructure. Une gare où une assistance est disponible doit pouvoir être proposée dans un rayon de dix kilomètres.

Il faut réserver trois heures avant le départ parce que les services doivent avoir le temps nécessaire pour prendre certaines dispositions et effectuer certains contrôles. Le *contactcenter* doit transmettre la demande à la gare concernée, qui doit vérifier si une assistance est possible. Cette vérification est suivie d'une confirmation ou d'une proposition d'alternative. Dans les pays voisins, l'infrastructure des quais est davantage standardisée et la compatibilité avec les quais et le matériel roulant est meilleure. Nous oeuvrons à une amélioration de la situation.

À chaque fois qu'une gare est rénovée, l'aspect de l'accessibilité des voyageurs à mobilité réduite est pris en compte. D'ici 2025, la SNCB veut faire passer le nombre de gares offrant une accessibilité intégrale de 78 à 150. Nonante pour cent des voyageurs seraient ainsi servis. La SNCB doit encore examiner comment elle pourra organiser l'offre supplémentaire de trains.

10.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Je ne doute pas des bonnes intentions tant du ministre que de la

toegankelijk maken voor mensen met een beperkte mobiliteit. Moeten we op dit vlak niet wat ambitieuzer zijn?

10.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Het verbeteren van de toegankelijkheid van treinen en stations is een prioriteit. Ik dring er bij de NMBS op aan om daaraan voldoende aandacht te besteden. Er is alleszins ruimte voor verbetering.

De NMBS krijgt jaarlijks 60.000 aanvragen om assistentie. In 132 stations kan er 7 dagen op 7 om assistentie worden gevraagd. In 41 stations kan dat 3 uur op voorhand. In die 41 stations wordt twee derde van de reizigers bediend. De aanvragen worden doorgaans succesvol beantwoord. Het aantal negatieve reacties is beperkt. Het klopt dat niet alle eerste keuzes voor treinverbindingen kunnen worden ingewilligd. Dan wordt er naar een compromis gezocht.

Er is geen opsplitsing van de assistentievragen per provincie. De lijsten van de stations met PBM-assistentieverklaring worden opgesteld op basis van de nabijheid van PBM-voorzieningen, de geografische spreiding, de grootte van het station, de aanwezigheid van personeel en de infrastructuur. Binnen een straal van 10 kilometer moet er een station zijn waar begeleiding mogelijk is.

Dat er 3 uur voor vertrek moet worden gereserveerd, heeft te maken met de tijd die nodig is voor bepaalde handelingen en controles. Het contactcenter moet de vraag doorsturen naar het station, dat moet nagaan of de assistentie mogelijk is, dan volgt een bevestiging of een voorstel voor een alternatief. In onze buurlanden is de perroninfrastructuur meer gestandaardiseerd en is de compatibiliteit van het rollend materieel en het perron beter. Wij werken daaraan.

Bij elke stationsvernieuwing gaat er aandacht naar de toegankelijkheid voor reizigers met beperkte mobiliteit. Tegen 2025 wil de NMBS het aantal integraal toegankelijke stations verdubbelen van 78 naar 150. Daarmee wordt 90 % van alle reizigers bereikt. De NMBS moet ook bekijken hoe ze in het extra aanbod van treinen zal kunnen voorzien.

10.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Ik twijfel niet aan de goede intenties van zowel de minister als de

SNCB, mais une aide sur papier n'est pas comparable à une aide pratique. Je suis assez sceptique lorsque j'entends que la plupart des demandes d'aide sont rencontrées.

Lors de projets d'infrastructure, dix ans s'écoulent souvent entre le planning et la réception. Il devrait tout de même être possible de faire mieux.

L'incident est clos.

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

11.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Le ministre pourrait-il fournir des précisions concernant la suppression du passage à niveau entre la Terjodenstraat et l'IJzerenwegstraat à Denderleeuw?

11.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La fermeture de passages à niveau, qui constituent des points noirs sur le rail, a toujours lieu en concertation avec les pouvoirs locaux. Pour la Terjodenstraat, une autre alternative à part entière peut être offerte par l'aménagement d'une voie latérale. La suppression partielle du chemin vicinal 11 a lieu dans le cadre de la procédure relative aux chemins vicinaux à la demande de la province. La suppression partielle du sentier 31 a également lieu dans le cadre de cette procédure. Le nouveau chemin entre l'IJzerenwegstraat et la Groeneweg est nécessaire pour désenclaver les habitations de l'IJzerenwegstraat en direction de Denderleeuw.

Je vais vous remettre par écrit le rapport sur la procédure applicable à la suppression du passage à niveau.

11.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Quoi qu'il en soit, cette fermeture ne correspond pas au souhait des riverains et des autorités locales.

L'incident est clos.

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

12.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Des centres de dépistage du coronavirus destinés aux voyageurs en provenance de l'étranger ont été installés dans les gares de Bruxelles-Midi, Anvers-Central et Liège-Guillemins.

Combien de tests sont-ils réalisés dans les centres

NMBS, maar hulp op papier is niet hetzelfde als hulp in de praktijk. Ik ben nogal sceptisch als ik hier hoor dat de meeste hulpvragen succesvol worden beantwoord.

Bij infrastructuraanpassingen zit er vaak tien jaar tussen de planning en de oplevering. Dat moet toch beter kunnen.

Het incident is gesloten.

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

11.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Kan de minister toelichting geven bij de afschaffing van de overweg tussen de Terjodenstraat en de IJzerenwegstraat in Denderleeuw?

11.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De sluiting van overwegen, die zwarte punten vormen op het spoor, gebeurt steeds in samenspraak met de lokale overheden. Voor de Terjodenstraat kan een volwaardig ontsluitingsalternatief worden geboden door de aanleg van een langsweg. De gedeeltelijke afschaffing van de buurtweg 11 gebeurt in het kader van de buurtwegenprocedure op verzoek van de provincie. De gedeeltelijke afschaffing van voetweg 31 gebeurt ook in het kader van de buurtwegenprocedure. De nieuwe weg tussen de IJzerenwegstraat en de Groeneweg is nodig ter ontsluiting van de woningen in de IJzerenwegstraat richting Denderleeuw.

Ik overhandig het antwoord op de procedure voor de afschaffing van de overweg schriftelijk.

11.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Hoe dan ook staat deze sluiting haaks op wat er leeft bij de buurtbewoners en de lokale overheid.

Het incident is gesloten.

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

12.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): In de stations van Brussel-Zuid, Antwerpen-Centraal en Luik-Guillemins zijn coronatestcentra voor reizigers uit het buitenland ingericht.

Hoeveel testen worden er afgenomen in de

de dépistage de la SNCB? Est-il possible d'installer d'autres centres de dépistage dans les gares? Les habitants des environs ainsi que les membres du personnel de la SNCB peuvent-ils également se faire dépister dans ces centres?

Président: Jean-Marc Delizée

12.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Dans les gares de Bruxelles, Liège, Anvers, Charleroi, dans les gares frontalières et à bord des trains, des messages ont été diffusés. Ils informaient les voyageurs revenant de zone rouge qu'ils avaient l'obligation de se faire dépister. Des stewards indiquaient le chemin vers le centre de dépistage et distribuaient des dépliants aux voyageurs.

À la demande de la Croix-Rouge, la SNCB a installé des centres de dépistage à Bruxelles-Midi et Anvers-Central. La SNCB ne dispose pas d'informations concernant le nombre de tests qui y sont réalisés. Le ministre de la Santé pourra répondre à cette question.

L'incident est clos.

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

13.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): L'ex-ministre de la Mobilité, M. Bellot, a promis en 2019 que la ligne ferroviaire Alost-Burst serait maintenue au moins jusqu'en 2031. Quel avenir le ministre entrevoit-il pour la ligne 82, y compris en ce qui concerne les groupes cibles?

Dans le nouvel horaire, les écoliers ont été en grande partie ignorés ou oubliés. Pour quelle raison l'heure de départ dans l'après-midi, qui était déjà centrée depuis des décennies sur les écoliers, a-t-elle été avancée? Une concertation a-t-elle été menée, à ce sujet, avec la région de transport d'Alost? Les administrations des communes et des villes, principalement celles d'Alost et d'Erpe-Mere et dans une moindre mesure celles de Lede et de Haaltert, y ont-elles été associées? Des établissements et des groupes scolaires ont-ils également été associés à la concertation éventuelle?

13.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): L'avenir de la ligne 82 n'est pas en péril. Depuis le 12 décembre 2020, la SNCB a complété son offre entre Courtrai et Bruxelles par un train IC additionnel. Pour veiller à ce que toutes les pièces

testcentra van de NMBS? Kunnen er nog meer testcentra in stations komen? Kunnen buurtbewoners en het NMBS-personeel zich ook in die centra laten testen?

Voorzitter: Jean-Marc Delizée

12.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): In de stations van Brussel, Luik, Antwerpen, Charleroi en de grensstations en ook aan boord van de treinen waren er aankondigingen dat reizigers uit een rode zone verplicht zijn om zich te laten testen. Stewards wijzen de reizigers de weg naar de testcentra en delen flyers uit.

Op verzoek van het Rode Kruis heeft de NMBS testcentra ingericht in Brussel-Zuid en Antwerpen-Centraal. De NMBS beschikt niet over informatie over het aantal tests dat daar wordt afgenomen. De minister van Volksgezondheid kan daarop antwoorden.

Het incident is gesloten.

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

13.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Voormalig minister van Mobiliteit Bellot had in 2019 beloofd dat de spoorlijn Aalst-Burst minstens tot 2031 zou worden behouden. Welke toekomst ziet de minister voor lijn 82, ook wat de doelgroepen betreft?

In de nieuwe dienstregeling werden scholieren grotendeels genegeerd of vergeten. Om welke redenen werd het vertrek na de middag, dat reeds decennialang toegespitst was op scholieren, vervroegd? Werd daarover overlegd met de vervoersregio Aalst? Werden de gemeentebesturen en stadsbesturen, vooral van Aalst en Erpe-Mere en in mindere mate Lede en Haaltert, hierbij betrokken? Werden er ook scholen en scholengroepen bij het eventuele overleg betrokken?

13.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De toekomst van lijn 82 is niet in gevaar. De NMBS heeft haar aanbod tussen Kortrijk en Brussel sinds 12 december 2020 uitgebreid met een bijkomende IC-trein. Om de puzzel goed te doen passen, moest

du puzzle s'imbriquent correctement, il a notamment fallu adapter l'horaire du train P entre Alost et Burst afin d'éviter des croisements avec les trains entre Zottegem et Denderleeuw à Burst. La SNCB examine en ce moment les éventuelles possibilités d'optimiser encore davantage ce système.

La SNCB négocie depuis plusieurs années dans le cadre de la préparation de son nouveau plan de transport. Toutes les parties prenantes, comme les provinces, par exemple, sont associées à ces concertations. La SNCB tente de répondre à toutes les demandes, notamment celles concernant la ligne 82.

13.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Je conclus que la desserte sur la ligne Courtrai-Audenaerde-Zottegem-Bruxelles a été améliorée et que les lignes régionales sont de ce fait devenues moins prioritaires. Voilà qui est décevant.

Les pouvoirs locaux que j'ai consultés n'avaient pas participé aux concertations concernant le plan de transport.

L'incident est clos.

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

14.01 Simon Moutquin (Ecolo-Groen): Un reportage a mis en lumière les critiques sur la construction de gares "œuvres d'art", constatant leur coût exorbitant et l'inconfort des voyageurs durant des travaux interminables. Vous avez annoncé la fin de ces mégaprojets.

On oublie de mentionner une gare belge pleine d'échafaudages, aux quais défoncés et avec un passage à niveau dangereux. Les parkings y manquent pour les vélos et les voitures et les vélos n'entrent pas dans l'ascenseur de la passerelle.

La gare d'Ottignies est pourtant la première gare de Wallonie avec 21 000 passagers par jour. Construite en 1994, elle était déjà obsolète en 2004 vu le nœud intermodal qu'elle constitue pour le Brabant wallon.

En 2018, on prévoyait la fin des travaux d'une

onder meer de dienstverlening van de P-trein tussen Aalst en Burst aangepast worden om kruisingen met treinen tussen Zottegem en Denderleeuw in Burst te vermijden. De NMBS onderzoekt op dit moment de eventuele mogelijkheden om dit nog verder te optimaliseren.

De NMBS overlegt sinds een paar jaar, in de aanloop naar haar nieuwe vervoersplan, uitgebreid met alle belanghebbenden, bijvoorbeeld per provincie, en ze probeert aan alle vragen te voldoen, bijvoorbeeld die over lijn 82.

13.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Ik concludeer dat de dienstverlening op het traject Kortrijk-Oudenaarde-Zottegem-Brussel werd verbeterd en dat de regionale lijnen daarbij minder prioritair waren. Dat is ontgoochelend.

De lokale besturen die ik heb geraadpleegd, hadden niet overlegd over het vervoersplan.

Het incident is gesloten.

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

14.01 Simon Moutquin (Ecolo-Groen): In een recente reportage wordt er aandacht besteed aan de kritiek op de bouw van stations die ook architecturale hoogstandjes zijn wegens het buitensporige kostenplaatje ervan en de ongemakken die de reizigers tijdens de eindeloze werkzaamheden ondervinden. U hebt aangekondigd dat u paal en perk zult stellen aan die megaprojecten.

In dergelijke reportages vergeet men vaak te verwijzen naar een Belgisch station met overal stellingen, verzakte perrons en een gevaarlijke brug over de sporen. Er is een tekort aan fietsenstallingen en parkeerplaatsen voor voertuigen en de fietsen passen niet in de lift die toegang tot de brug geeft.

Het station Ottignies is nochtans met 21.000 reizigers per dag het drukste station in Wallonië. Het werd in 1994 gebouwd en in 2004 was het al verouderd, aangezien dat station een belangrijk intermodaal knooppunt voor Waals-Brabant vormt.

In 2018 werd er gepland dat de bouw van een

nouvelle gare en 2023 et le recouvrement des quais pour 2024.

Quel est l'agenda actualisé de la nouvelle gare d'Ottignies? Envisage-t-on de recouvrir les quais?

Quel budget sera-t-il dégagé? Le *masterplan* prévoyait 150 millions d'euros mais le gouvernement précédent l'a raboté de 50 %.

Des contacts ont-ils été pris avec la Région wallonne pour harmoniser les projets de mobilité?

14.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): De fait, l'environnement et l'équipement actuel de la gare d'Ottignies n'est pas à la hauteur de son importance. Ce projet est prioritaire.

Il est réalisé sur la base du *masterplan* élaboré en concertation avec les autorités locales et régionales et a pour but de rénover l'ensemble du site.

La demande de permis du pôle multimodal que deviendra la gare d'Ottignies sera déposée en 2021 pour un achèvement théorique des travaux fin 2025.

L'équipe de la SNCB en charge des gares m'a confirmé aujourd'hui que la rénovation de la gare d'Ottignies était une priorité, en lien avec la finalisation des travaux du RER, et que les budgets nécessaires étaient bien réservés.

Une rencontre est programmée très prochainement entre la SNCB et la bourgmestre d'Ottignies afin de partager les objectifs.

La rénovation de la gare d'Ottignies doit permettre un meilleur accueil, un meilleur confort des voyageurs et une meilleure accessibilité, à la fois pour le vélo et pour les personnes à mobilité limitée.

Les plans qui m'ont été présentés par la SNCB vont dans cette direction, tout en visant l'efficacité et le meilleur rapport qualité/prix, ce qui est ma demande.

Le dossier de la gare d'Ottignies est sur les bons rails.

Au terme des travaux de mise à quatre voies de la ligne 161 Ottignies-Bruxelles dans le cadre du RER, quatre trains S seront prévus au départ de Louvain-la-Neuve vers Ottignies, et tous continueront, en

nieuw station in 2023 afgerond zouden worden en dat de perrons tegen 2024 overkapt zouden worden.

Wat is het geactualiseerde tijdspad voor het nieuwe station Ottignies? Is men van plan om de perrons te overkappen?

Welke middelen zullen er uitgetrokken worden? Het masterplan voorzag in 150 miljoen euro, maar de vorige regering heeft daar 50 % van afgeroomd.

Werd er met het Waals Gewest contact opgenomen om de mobiliteitsprojecten te harmoniseren?

14.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): De huidige omgeving en uitrusting van het station Ottignies staan inderdaad niet in verhouding tot het belang ervan. Dit project geniet prioriteit.

Het wordt gerealiseerd op basis van het masterplan dat in overleg met de plaatselijke en gewestelijke overheden opgesteld werd en dat in de renovatie van de gehele site voorziet.

De vergunningsaanvraag voor het multimodale knooppunt dat het station Ottignies zal worden, zal in 2021 ingediend worden en in theorie zouden de werken tegen eind 2025 voltooid moeten zijn.

Het NMBS-team dat verantwoordelijk is voor de stations heeft me vandaag bevestigd dat de renovatie van het station Ottignies een prioriteit is, in samenhang met de voltooiing van de GEN-werken, en dat de nodige budgetten daarvoor wel degelijk uitgetrokken werden.

Er zal zeer binnenkort een vergadering plaatsvinden tussen de NMBS en de burgemeester van Ottignies waarop de doelstellingen gedeeld zullen worden.

De renovatie van het station Ottignies moet zorgen voor een beter onthaal, meer comfort voor de reizigers en een betere toegankelijkheid, zowel voor fietsers als voor personen met beperkte mobiliteit.

De plannen die me door de NMBS voorgelegd werden, gaan in die richting en streven op mijn verzoek ook naar efficiëntie en de beste prijs-kwaliteitverhouding.

Het dossier van het station Ottignies bevindt zich op het goede spoor.

Na afloop van de werkzaamheden voor de uitbreiding tot vier sporen op de lijn 161 Ottignies-Brussel in het kader van het GEN, zijn er vier S-treinen van Louvain-la-Neuve naar Ottignies

heure de pointe, vers Bruxelles. Nous nous attelons à finaliser ces ambitions.

14.03 Simon Moutquin (Ecolo-Groen): En Belgique, une proportion trop élevée des émissions de CO₂ est toujours due à la voiture, de sorte que le développement d'une gare aussi importante a tout son intérêt.

L'incident est clos.

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

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

15.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La CSC a mené une enquête sur la violence à l'encontre des femmes à la SNCB. Les résultats sont franchement préoccupants.

Quelles actions le ministre entreprendra-t-il en réaction à ces chiffres? Deviendra-t-il plus facile de signaler de tels faits à l'avenir? Une campagne de prévention sera-t-elle lancée? Le problème sera-t-il pris à bras-le-corps dans les projets en matière de bien-être au travail aux chemins de fer?

15.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Les entreprises publiques doivent donner l'exemple. Chaque travailleurs doit se sentir en sécurité au sein de son environnement de travail. La SNCB, Infrabel et HR Rail doivent prendre leurs propres mesures à cet égard. Ils déclarent en tout cas prendre le problème au sérieux.

Les trois entités font toutes appel au même service de prévention externe, à savoir IDEWE. Elles interrogent régulièrement leur personnel concernant le bien-être psychologique au travail et aucun problème spécifique de harcèlement sexuel n'a été mis en évidence. Les trois entités disposent de procédures internes et externes pour permettre la dénonciation de comportements inappropriés. En cas de problème, il y a des personnes de contact telles que les responsables hiérarchiques, les partenaires HR-business, la cellule Gestion des relations interpersonnelles, les médiateurs, les conseillers en prévention locaux, les services de prévention internes et les personnes de confiance. Chaque cas signalé donne lieu à une enquête approfondie. Les nouveaux collaborateurs sont informés de toutes les possibilités existantes. Des campagnes attirent l'attention des collaborateurs

gepland, die tijdens de spitsuren allemaal zullen doorrijden naar Brussel. We werken er hard aan om die ambitie waar te maken.

14.03 Simon Moutquin (Ecolo-Groen): In België heeft het autoverkeer nog steeds een te groot aandeel in de CO₂-uitstoot, zodat de ontwikkeling van een dermate belangrijk station erg relevant is.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 5512096C van de heer Arens wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

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

15.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het ACV heeft een enquête gehouden rond het geweld op vrouwen bij de NMBS. De resultaten zijn ronduit verontrustend.

Welke acties zal de minister ondernemen naar aanleiding van deze cijfers? Zal het voortaan eenvoudiger worden om dergelijke feiten te melden? Komt er een preventiecampagne? Zal deze problematiek aangepakt worden in de plannen voor welzijn op het werk bij de spoorwegen?

15.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Overheidsbedrijven hebben een voorbeeldfunctie. Elke werknemer moet zich veilig voelen binnen zijn werkomgeving. De NMBS, Infrabel en HR Rail moeten in dat verband hun eigen maatregelen nemen. Zij geven alvast aan de problematiek ernstig te nemen.

De drie bedrijven hebben met IDEWE dezelfde externe preventiedienst. De bedrijven bevragen hun personeel regelmatig op het vlak van psychosociaal welzijn, waaruit geen specifieke problemen naar voren kwamen op het vlak van ongewenst seksueel gedrag op het werk. De drie bedrijven beschikken over interne en externe procedures om melding te maken van ongewenste gedragingen. Bij problemen zijn er contactpersonen zoals de leidinggevenden, de hr-businesspartners, de cel Interpersonal Relation Management, de bemiddelaars, de lokale preventieadviseurs, de interne preventiediensten en de vertrouwenspersonen. Elke melding wordt met de nodige ernst onderzocht. Nieuwe medewerkers worden over alle mogelijkheden geïnformeerd. Via campagnes worden de medewerkers erop attent gemaakt dat diversiteit en inclusie troeven zijn en discriminatie niet getolereerd wordt.

sur le fait que la diversité et l'inclusion constituent des atouts et que la discrimination n'est pas tolérée.

15.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ce problème est sous-estimé dans tous les milieux professionnels. Une enquête auprès des entreprises de titres-services a mis en évidence des chiffres hallucinants. Le fait que très peu de cas aient été portés à la connaissance des services compétents de la SNCB constitue le signe que ces services ne sont pas suffisamment accessibles. J'espérais que le ministre serait disposé à faciliter le dépôt d'une plainte, ce qui pourrait notamment se faire par la mise en ligne d'un formulaire ad hoc.

L'incident est clos.

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

16.01 Tomas Roggeman (N-VA): Où en est le projet de revalorisation de l'ancienne ligne ferroviaire 57 entre Alost et Termonde?

16.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Infrabel signale que la procédure d'adjudication relative à la désignation d'un bureau d'études externe pour la réalisation de l'étude de faisabilité prévue est en cours. La procédure en est à la phase BAFO, à savoir celle de la *best and final offer*. Les études sur les lignes 52 et 57 ont été reprises dans un cahier des charges. Un groupe de pilotage a été mis sur pied pour accompagner les études de faisabilité.

Les prévisions de trafic seront fournies au bureau externe. Les éventuelles demandes d'autorisation dépendront du résultat des études de faisabilité. Ces dernières engloberont la question d'une éventuelle modernisation des quais et de l'ouverture de nouvelles haltes. Les relevés topographiques ont été réalisés et des photos ont été prises par un drone.

16.03 Tomas Roggeman (N-VA): L'étude prévue pour 2019 accuse déjà un retard de deux ans, alors que la Région flamande avait retenu ce projet comme l'une des priorités flamandes en matière ferroviaire. Nous attendons avec intérêt l'avancement du projet.

L'incident est clos.

17 Question de Malik Ben Achour à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les véhicules

15.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het probleem wordt in alle werkomgevingen onderschat. Ook uit een enquête bij dienstenchequesbedrijven kwamen er hallucinante cijfers naar voren. Het feit dat er zo weinig zaken aan de preventiedienst van de NMBS worden doorgegeven, is een signaal dat die niet toegankelijk genoeg is. Ik hoopte dat de minister het indienen van een klacht zou willen vergemakkelijken. Dat zou bijvoorbeeld kunnen via een online formulier waarmee personeelsleden een klacht kunnen indienen.

Het incident is gesloten.

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

16.01 Tomas Roggeman (N-VA): Wat is de stand van zaken van het project rond de herwaardering van de voormalige spoorlijn 57 tussen Aalst en Dendermonde?

16.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Infrabel deelt mee dat de aanbestedingsprocedure loopt voor de aanwijzing van een extern studiebureau dat de geplande haalbaarheidsstudie moet uitvoeren. De procedure zit in de BAFO-fase, dit is *best and final offer*. De studies van de lijnen 52 en 57 werden in een bestek opgenomen. Er werd een stuurgroep met betrekking tot de haalbaarheidsstudies opgericht.

De trafiekprognoses zullen als input worden meegegeven aan het externe bureau. Eventuele vergunningsaanvragen zijn afhankelijk van het resultaat van de haalbaarheidsstudies. Mogelijke vernieuwingen van de perrons en het openen van nieuwe haltes zullen deel uitmaken van de haalbaarheidsstudie. De topografische opmetingen zijn gebeurd en de dronefoto werd genomen.

16.03 Tomas Roggeman (N-VA): De voor 2019 geplande studie heeft al twee jaar vertraging opgelopen, terwijl het Vlaams Gewest dit project als een van de Vlaamse spoorwegprioriteiten had aangemerkt. We kijken uit naar de voortgang van het project.

Het incident is gesloten.

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

hybrides rechargeables" (55011561C)

17.01 Malik Ben Achour (PS): Une étude de l'ONG Transport et Environnement indique que les plus récents modèles de véhicules hybrides rechargeables polluent en réalité bien plus que ne l'affirment les constructeurs. On parle de 28 % d'émissions de CO₂ de plus que ce qui était promis initialement.

Même sur des petites distances, le moteur thermique prend le pas sur le moteur électrique. Lors de distances plus longues, le véhicule passe en thermique après seulement 11 ou 18 km, alors qu'il affiche une autonomie bien plus grande. Les tests réalisés avec uniquement le moteur thermique, et la batterie électrique à plat, présentent un dépassement de CO₂ de l'ordre de 8 fois plus important que ce qui était affiché par le constructeur.

Selon le rédacteur en chef du *Moniteur Automobile*, ces véhicules sont achetés par des entreprises parce qu'il y a un incitant fiscal, mais les utilisateurs ne les rechargeraient jamais puisqu'ils ont souvent une carte essence payée par l'employeur.

Le gouvernement entend-il prendre des mesures pour répondre à cette incohérence? Que ressort-il de vos échanges avec vos collègues en charge des Finances et de l'Énergie et avec ceux des Régions?

17.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): L'étude de l'ONG Transport et Environnement montre que les véhicules hybrides peuvent contribuer à une réduction des émissions de CO₂, mais seulement à certaines conditions.

Les essais réalisés pour cette étude étant différents de ceux de l'homologation des véhicules, il n'est pas surprenant que les valeurs soient différentes. Ils sollicitent davantage les performances des véhicules. Les modèles testés sont trois SUV ayant une taille et une masse plus élevée que la moyenne, leur représentativité pose question. L'étude ne remet pas en cause le niveau des polluants atmosphériques rejetés mais celui des émissions de gaz à effet de serre.

Malgré ces réserves, l'étude met en lumière la variabilité du niveau d'émission de CO₂ des véhicules hybrides rechargeables en fonction du mode et des conditions de conduite. L'autonomie en mode électrique doit être la plus grande possible et

(55011561C)

17.01 Malik Ben Achour (PS): In een recente studie van de ngo Transport & Environment staat te lezen dat de nieuwste modellen van plug-inhybrideauto's in werkelijkheid veel meer vervuilen dan de autoconstructeurs beweren. Er wordt gewag gemaakt van 28 % CO₂ -uitstoot meer dan wat er oorspronkelijk werd beloofd.

Zelfs over kleine afstanden haalt de verbrandingsmotor het van de elektrische motor. Over langere afstanden schakelt het voertuig al na 11 of 18 km over op de verbrandingsmotor, terwijl de aangekondigde autonomie heel wat groter is. Uit tests waarbij er enkel met de verbrandingsmotor gereden werd en de elektrische accu niet opgeladen was, blijkt dat de CO₂-uitstoot acht keer hoger lag dan de waarde die de constructeur opgaf.

Volgens de hoofdredacteur van *Autogids* kopen bedrijven deze auto's aan ter wille van de belastingvoordelen, maar zouden gebruikers hun wagen nooit opladen, want vaak hebben ze toch een tankkaart die door hun werkgever wordt betaald.

Is de regering van plan maatregelen te nemen om een antwoord te bieden op die incoherentie? Wat komt er naar voren uit uw gesprekken met uw collega's die bevoegd zijn voor Energie en voor Financiën en met uw gewestcollega's?

17.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): In de studie van de ngo Transport & Environment wordt er aangetoond dat hybride wagens een bijdrage kunnen leveren tot de vermindering van de CO₂-emissies, maar enkel onder bepaalde voorwaarden.

Aangezien de tests die voor deze studie uitgevoerd werden, verschillen van de homologatietests voor wagens, is het niet verbazingwekkend dat de waarden verschillend zijn. Bij de voor deze studie gerealiseerde tests worden de voertuigen zwaarder op de proef gesteld. Er werden drie SUV-modellen getest, met bovengemiddelde afmetingen en een bovengemiddeld gewicht, waardoor de vraag rijst of ze wel representatief zijn. In de studie wordt het niveau van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen niet ter discussie gesteld, maar wel het niveau van de uitstoot van broeikasgasemissies.

Ondanks dit voorbehoud wordt er in de studie op gewezen dat het CO₂-emissieniveau van hybride voertuigen met een oplaadbare batterij varieert afhankelijk van de rijstijl en de rijomstandigheden. De autonomie in de elektrische modus moet zo

les performances du moteur électrique doivent être maximisées. Il est essentiel de recharger la batterie aussi souvent que possible. L'utilisation du moteur électrique devrait être systématique en milieu urbain et lors des accélérations.

Il est utile de vérifier si le cadre fiscal permet effectivement de favoriser les technologies et usages les plus vertueux afin d'éviter le retour à la niche fiscale des fausses hybrides.

Comme le prévoit notamment la contribution fédérale au Plan national Énergie-Climat adopté l'an dernier, le renforcement des mesures fiscales encadrant les véhicules hybrides rechargeables sera examiné pour verdier le parc des voitures de société. Afin que leur impact environnemental réel soit pris en compte, j'entends y travailler avec mon collègue le ministre des Finances.

Au niveau européen, je veillerai, avec ma collègue du Climat, de l'Environnement et du Développement durable et du Green Deal, à ce que les valeurs d'émissions de CO₂ officielles des véhicules hybrides rechargeables soient dans le futur davantage représentatives dans le cadre de la révision des normes d'émissions de CO₂.

Des échanges à ce propos avec les collègues en charge des Finances et de l'Énergie sont à mon programme de travail 2021.

17.03 Malik Ben Achour (PS): Nous sommes sur la même longueur d'ondes: il faut éviter les effets d'aubaine avec des effets fiscaux et environnementaux pervers. Vous évoquiez le coût environnemental et le manque à gagner fiscal des voitures-salaires. Tous ces aspects doivent être intégrés dans la réflexion sur la réforme fiscale.

L'incident est clos.

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

18.01 Malik Ben Achour (PS): En 2014, Infrabel rehaussait le tunnel souterrain de la gare de Verviers pour permettre la circulation des wagons à deux étages. De nombreux habitants souhaitaient un réaménagement de l'esplanade devant la gare qui est, depuis des années, un triste parking pour les bus extra-urbains. Il n'en fut rien! Pire, Infrabel

groot mogelijk zijn en de prestaties van de elektrische motor moeten gemaximaliseerd worden. Het is essentieel dat de batterij zo vaak mogelijk weer opgeladen wordt. In een stedelijk milieu en tijdens het optrekken moet er systematisch van de elektrische motor gebruik gemaakt worden.

Het is nuttig om na te gaan of het fiscale kader inderdaad ook geschikt is om de zuinigste technologieën en het zuinigste autogebruik te bevorderen, teneinde te voorkomen dat we weer een fiscale regeling uitwerken zoals die voor de valse hybrides.

Zoals voorzien in met name de federale bijdrage aan het Nationaal Energie- en Klimaatplan dat vorig jaar goedgekeurd werd, zal de versterking van de fiscale maatregelen voor de plug-inhybriden bestudeerd worden om het bedrijfswagenpark groener te maken. Teneinde rekening te houden met de reële milieu-impact van die wagens, ben ik van plan om daar samen met mijn collega van Financiën aan te werken.

Op het Europese niveau zal ik er samen met mijn collega van Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal op toezien dat de officiële CO₂-emissiewaarden van de plug-inhybriden in de toekomst representatiever zullen zijn in het kader van de herziening van de CO₂-emissienormen.

Besprekingen hierover met mijn collega's van Financiën en Energie staan op mijn programma voor 2021.

17.03 Malik Ben Achour (PS): We zitten op dezelfde golflengte. *Windfall profits* met perverse fiscale en milieugevolgen moeten vermeden worden. U hebt met betrekking tot de salariswagens naar de milieukosten en de gedeelde belastingontvangsten verwezen. Al die aspecten moeten in de gedachteoefening over de belastinghervorming meegenomen worden.

Het incident is gesloten.

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

18.01 Malik Ben Achour (PS): In 2014 heeft Infrabel de tunnel onder het station Verviers verhoogd opdat er ook dubbeldeksrijtuigen door zouden kunnen rijden. Vele bewoners waren vragende partij voor een heraanleg van het stationsplein, dat sedert jaren een troosteloze parking voor de bussen van het buitenstedelijke net

informa les autorités communales de la perte des pierres des anciens escaliers magistraux. Tout cela sans permis d'urbanisme! La solution fut la pose d'une dalle pour la circulation des bus sans sécurisation pour les piétons.

Une étude Eurogare devait examiner la valorisation des abords du site, notamment une nouvelle zone pour les bus. Ses conclusions n'ont jamais été rendues. Les deux réunions prévues en 2020 entre la ville et la SNCB ont été annulées par cette dernière.

Comment la SNCB envisage-t-elle la suite? Comment aménagera-t-elle le parvis? Qu'en est-il des escaliers perdus? Comment cette perte peut-elle être compensée? Eurogare reprendra-t-elle son étude?

18.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Le rail a trop longtemps souffert d'un désinvestissement chronique, comme en témoigne le délabrement de nombreuses gares. Mon ambition pour les gares est double. À court terme, il faut rénover quand c'est nécessaire. C'est le cas d'Ottignies, de Verviers et d'autres gares. À long terme, je veux repenser leurs aménagements, afin de rendre les gares plus sûres, plus multimodales, plus accessibles.

Concernant Verviers, une rencontre a eu lieu le 14 janvier entre la commune, Infrabel et la SNCB. Les projets d'aménagement du parvis persistent mais impliquent la concertation entre de nombreux acteurs.

C'est Infrabel qui a révisé les travaux du parvis temporaire et connaît l'emplacement des pierres perdues. La SNCB devrait intégrer dans le nouveau projet la récupération des pierres, tout en veillant l'accessibilité, qui n'a pas toujours été respectée.

L'étude d'Eurogare doit être réactualisée pour répondre aux objectifs et aux contraintes techniques. La reprise des discussions a permis d'entamer l'actualisation de cette étude pour poursuivre le travail avec les acteurs concernés.

is. Daar kwam niets van in huis! Erger nog, Infrabel bracht de gemeentelijke overheden ervan op de hoogte dat de stenen van de oude magistrale trap verloren zouden gegaan zijn. Dat alles zonder stedenbouwkundige vergunning! De oplossing bestond erin een platform voor het busverkeer te bouwen, zonder enige aandacht voor de veiligheid van de voetgangers.

Tegelijk liep er ook een studie van Eurogare om te onderzoeken hoe de omgeving van de site opgewaardeerd zou kunnen worden, meer bepaald door de inrichting van een nieuwe zone voor de bussen. De conclusies van die studie werden nooit voorgesteld. De twee vergaderingen tussen de stad en de NMBS die in 2020 hadden moeten plaatsvinden, werden door de spoorwegmaatschappij geannuleerd.

Hoe moet het volgens de NMBS verder met dit dossier? Hoe zal ze het stationsplein inrichten? Hoe zit het met de verloren gegane trap? Hoe zal dat verlies gecompenseerd worden? Zal Eurogare zijn studie verder afwerken?

18.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): Het spoor heeft te lang geleden onder een chronisch gebrek aan investeringen, zoals mag blijken uit de vervallen staat van vele stations. Met betrekking tot de stations heb ik een dubbele ambitie. Op korte termijn moet er gerenoveerd worden waar dat nodig is. Dat is het geval voor de stations in Ottignies, Verviers en enkele andere plaatsen. Op lange termijn wil ik de stationsinrichting opnieuw bekijken om de stations veiliger en toegankelijker te maken en ze om te vormen in echte multimodale hubs.

Over het station Verviers vond er op 14 januari een ontmoeting plaats tussen de gemeente, Infrabel en de NMBS. De plannen voor de inrichting van het stationsplein blijven behouden, maar er zal overleg nodig zijn tussen talrijke stakeholders.

Infrabel heeft de werkzaamheden aan het tijdelijke stationsplein herzien en weet waar de verloren stenen zich bevinden. De NMBS zou het hergebruik van de stenen in de nieuwe plannen moeten integreren en tegelijk de toegankelijkheid garanderen. In het verleden was die toegankelijkheid niet altijd gewaarborgd.

De studie van Eurogare moet opnieuw worden geüpdatet om aan de doelstellingen en technische randvoorwaarden te beantwoorden. Dankzij de hervatting van de gesprekken kon er een begin gemaakt worden met de update van die studie, zodat het werk met de stakeholders kan worden voortgezet.

18.03 Malik Ben Achour (PS): Il faut maintenant accélérer. L'actualisation du plan communal de mobilité est arrivée. Eurogare a disparu et a été repris au sein de la SNCB, avec des interlocuteurs mal identifiés. Beaucoup de choses sont à revoir. Tout cela s'est fait sans permis.

Me confirmez-vous que la localisation de l'escalier monumental est connue?

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

18.05 Malik Ben Achour (PS): D'accord. Mais la réponse avait été communiquée à la ville, il y a plusieurs années: ils ont perdu l'escalier. J'espère qu'on va le retrouver. Mais surtout, avançons le plus rapidement possible au service de la multimodalité.

L'incident est clos.

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

19.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Nous fêtons cette année le 175^{ème} anniversaire de la toute première liaison ferroviaire entre Paris et Bruxelles.

Quelles initiatives seront-elles prises en Belgique dans le cadre de l'année européenne du rail? Le point de contact pour la coordination des projets a-t-il déjà été institué?

19.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La Commission européenne a proclamé 2021 'année européenne du rail'. Dans son exposé des motifs, elle invoque le Pacte vert, où le rail doit produire un effet levier pour concrétiser les ambitions écologiques. Le développement du rail dans tous les domaines est la pierre angulaire de ma politique. Je profiterai de l'impulsion donnée par l'année européenne du rail pour me concerter avec mes collègues européens.

La Commission européenne demande aux États membres de mettre en place un organe de coordination. Nous avons déjà désigné une personne de contact. Une première rencontre entre les personnes de contact des États membres et la Commission aura lieu le 22 janvier.

Plusieurs entreprises ferroviaires belges m'ont déjà

18.03 Malik Ben Achour (PS): Nu moeten we een versnelling hoger schakelen. Het gemeentelijk mobiliteitsplan werd bijgewerkt. Eurogare is verdwenen en werd overgenomen door de NMBS, met vage gesprekspartners. Er moeten veel zaken herzien worden. Dit alles is zonder vergunning gebeurd.

Kunt u bevestigen dat men weet waar de monumentale trap zich bevindt?

18.04 Minister Georges Gilkinet (Frans): Ik heb u gezegd dat Infrabel verantwoordelijk was en dat er hierover een vraag aan Infrabel gesteld werd. Ik heb het antwoord op die vraag nog niet ontvangen.

18.05 Malik Ben Achour (PS): In orde. Het antwoord werd echter enkele jaren geleden aan de stad meegedeeld. De trap is verlorengegaan. Ik hoop dat men hem terugvindt. Het belangrijkste is evenwel dat men ten dienste van de multimodaliteit zo snel mogelijk vooruitgang boekt.

Het incident is gesloten.

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

19.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Dit jaar vieren we de 175^{ste} verjaardag van de allereerste spoorverbinding tussen Parijs en Brussel.

Welke initiatieven zullen in ons land plaatsvinden in het kader van het Europese jaar van het spoor? Is het contactpunt voor de coördinatie van de projecten al opgericht?

19.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De Europese Commissie heeft 2021 uitgeroepen tot het European Year of Rail. Zij verwijst in haar motivatie naar de Green Deal, met het spoor als hefboom voor de groene ambities. De ontwikkeling van het spoor op alle vlakken is de hoeksteen van mijn beleid. Ik zal het momentum van het European Year of Rail aangrijpen om te overleggen met mijn Europese collega's.

De Europese Commissie vraagt de lidstaten om een coördinatieorgaan te installeren. Wij hebben al een nationaal contactpersoon aangesteld. Een eerste ontmoeting tussen de contactpersonen van de lidstaten en de Commissie vindt plaats op 22 januari.

Verschillende Belgische spoorwegbedrijven hebben

informé qu'elles planifiaient des activités mais tout dépendra bien sûr de la crise du covid. Europalia a déjà choisi les chemins de fer comme thème pour cette année. Je rencontrerai l'initiateur du projet d'ici quelques jours.

19.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Bien que 2021 ne sera certainement pas une année record pour le rail, je suis heureuse d'entendre que des initiatives seront tout de même prises pour mettre à l'honneur le train, ses accompagnateurs et toutes les personnes qui font en sorte que les trains continuent de rouler. Nous devons attendre les prochains développements au niveau du covid-19 pour voir ce qu'il est possible de faire mais je me réjouis de l'ambition dont fait preuve le ministre, et en particulier, de son engagement en faveur de la collaboration européenne à ce niveau.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55012227C de M. Prévot est transformée en question écrite. Les questions n°s 55011554C, 55011917C, 55012149C, 55012232C et 55012537C de M. Raskin sont reportées.

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

20.01 Tomas Roggeman (N-VA): Quel est l'état d'avancement des préparatifs concernant la réactivation de la ligne ferroviaire 52 entre Termonde et Puurs? L'assiette de la voie unique, qui est actuellement utilisée pour un train touristique à vapeur, peut-elle être élargie en une double voie? Quelle solution Infrabel prévoit-il pour le croisement de la ligne ferroviaire avec la N41? Est-il possible de combiner l'activation de la ligne ferroviaire avec l'aménagement de la voie d'évitement et de la cyclostrade. À quels projets va-t-on donner la priorité?

20.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La procédure d'adjudication pour la désignation du bureau d'études qui sera chargé de réaliser l'étude de faisabilité est encore en cours. Un groupe de pilotage a été mis sur pied pour les études de faisabilité. Nous attendons les pronostics de *Bouw-Vlaanderen* concernant le trafic d'ici la fin de ce mois. L'étude de faisabilité examinera également la conditionnalité et les problèmes éventuels concernant la piste cyclable rapide. Les choix en faveur d'une voie unique ou double et les arrêts éventuels font également partie de l'étude.

Les mesures topographiques ont déjà été

mij al laten weten dat ze activiteiten plannen, maar alles hangt natuurlijk af van de covidcrisis. Europalia heeft alvast het spoor als thema voor dit jaar gekozen. Ik ontmoet de initiatiefnemer over enkele dagen.

19.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Hoewel 2021 geen recordjaar zal worden voor het spoor, ben ik blij te horen dat er toch initiatieven zullen zijn om de trein, zijn begeleiders en iedereen die ervoor zorgt dat de treinen blijven rijden, in de bloemetjes te zetten. We moeten de ontwikkeling van COVID-19 afwachten om te zien wat mogelijk is, maar ik ben blij met de ambitie van de minister, niet in het minst met zijn inzet voor Europese samenwerking.

Het incident is gesloten.

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

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

20.01 Tomas Roggeman (N-VA): Wat is de stand van zaken van de voorbereidingen rond de heractivering van spoorlijn 52 tussen Dendermonde en Puurs? Kan de bedding van het enkelspoor, dat nu gebruikt wordt voor een toeristische stoomtrein, worden uitgebreid tot een dubbelspoor? Hoe wil Infrabel de kruising van de spoorlijn met de N41 aanpakken? Is het mogelijk om zowel de spoorlijn te heractiveren als het uitwijkspoor en de fietssnelweg aan te leggen? Welke projecten krijgen voorrang?

20.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De aanbestedingsprocedure voor de aanduiding van een studie bureau om een haalbaarheidsstudie uit te voeren, loopt nog. Er is een stuurgroep opgericht voor de haalbaarheid studies. Eind deze maand verwachten we de trafiekprognose van Bouw-Vlaanderen. In de haalbaarheidsstudie wordt ook gekeken naar de randvoorwaarden en de eventuele knelpunten voor de fietssnelweg. De keuzes voor een enkel- of dubbelspoor en de mogelijke haltes maken eveneens deel uit van de studie.

De topografische opmetingen zijn al gebeurd en de

effectuées et les photos par drones déjà prises. À la hauteur de la N41, la voie d'évitement et la piste cyclable rapide sont compatibles. Quant à l'intersection dans la Driebeekstraat, un accord a déjà été trouvé avec Termonde. Nous recherchons une solution qui permettra de rendre la réouverture de la ligne 52 compatible avec la voie d'évitement et la piste cyclable rapide.

20.03 Tomas Roggeman (N-VA): Je me réjouis qu'après trois ans, ce projet soit entré dans une phase de lancement. J'attends avec intérêt la suite. Il s'agit de projets en un lieu unique. Les conditions sont ce qu'elles sont, nous ne pouvons pas élargir l'espace d'un coup de baguette magique.

L'incident est clos.

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

21.01 Tomas Roggeman (N-VA): Dans de nombreuses gares, des sans-abris recherchent un refuge temporaire, étant donné qu'il s'agit d'espaces publics. C'est précisément pour cette raison que d'un point de vue légal, en raison du couvre-feu applicable en Flandre entre minuit et 5h et en Wallonie et à Bruxelles entre 22h et 6h, plus personne ne peut être présent dans ces espaces sans motif de déplacement valable.

La SNCB constate-t-elle que le respect du couvre-feu pose problème dans ses gares, sur les quais et dans ses trains? Certains endroits posent-ils plus particulièrement problème? Combien d'amendes ont-elles été infligées par Securail? Dans combien de cas la police a-t-elle été contactée? Quelles sont les instructions données par Securail aux agents de sécurité en ce qui concerne l'approche à adopter à l'égard des personnes présentes dans les espaces précités durant le couvre-feu sans motif de déplacement valable? Le ministre s'est-il déjà concerté avec la ministre de l'Intérieur?

21.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les services de police de tout le pays ont reçu l'instruction de se montrer quelque peu tolérants vis-à-vis des sans-abris qui ne peuvent s'en tenir au couvre-feu. Il s'agit d'une bonne position et d'une approche correcte.

Les règles sanitaires relatives au couvre-feu sont contrôlées exclusivement par la police. Le personnel de la SNCB qui est témoin d'une infraction à ces règles a reçu l'instruction de prévenir les services de police via le Security

dronefoto's zijn al gemaakt. Ter hoogte van de N 41 zijn het uitwijkspoor en de fietssnelweg compatibel. Over de knip in de Driebeekstraat is al een akkoord met Dendermonde. Wij streven naar een oplossing waarbij de heropening van de lijn 52 compatibel is met het uitwijkspoor en de fietssnelweg.

20.03 Tomas Roggeman (N-VA): Ik ben blij dat het project na drie jaar toch al in de opstartfase zit. Ik benieuwd naar het vervolg. Het gaat om drie projecten op één plaats. De omstandigheden zijn wat ze zijn, we kunnen geen extra ruimte bij toveren.

Het incident is gesloten.

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

21.01 Tomas Roggeman (N-VA): In vele stations zoeken mensen zonder dak boven hun hoofd een tijdelijk onderdak, aangezien het een publieke ruimte betreft. Net daarom mogen er wettelijk gezien door de avondklok in Vlaanderen tussen 00.00 uur en 05.00 en in Wallonië & Brussel tussen 22.00 uur en 06.00 uur geen mensen meer aanwezig zijn zonder geldige verplaatsingsreden.

Stelt de NMBS vast dat de naleving van de avondklok een probleem is in haar stations, op de perrons en op haar treinen? Zijn er probleemlocaties? Hoeveel boetes schreef Securail uit? In hoeveel gevallen werd de politie gecontacteerd? Welke opdracht krijgen de veiligheidsagenten van Securail indien mensen zonder geldige verplaatsingsreden aanwezig zijn na de avondklok? Heeft de minister reeds overlegd met de minister van Binnenlandse Zaken?

21.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De politiediensten kregen in het hele land de opdracht om zich enigszins tolerant op te stellen ten aanzien van daklozen die zich niet aan de avondklok kunnen houden. Dat is een goed standpunt en een correcte aanpak.

De coronaregels over de avondklok worden uitsluitend door de politiediensten gecontroleerd. Het NMBS-personeel dat getuige is van een inbreuk hierop, heeft via het Security Operations Center van de NMBS de opdracht gekregen om de

Operations Center de la SNCB. Les missions de Securail à cet égard restent les mêmes qu'en temps normal: ils demandent seulement aux voyageurs de quitter la gare après la fermeture.

Rien ne change non plus pour les experts de terrain de la SNCB. Ils continuent de s'adresser aux sans-abris pour les mettre en contact avec les services d'aide spécialisés. La SNCB entretient des contacts avec plusieurs services sociaux actifs dans les gares ou aux alentours de celles-ci.

L'incident est clos.

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

22.01 François De Smet (DéFI): Le tribunal de première instance francophone de Bruxelles a rendu une ordonnance le 9 décembre dans laquelle il condamne à nouveau l'État belge pour l'exploitation de trois routes aériennes en infraction de l'arrêté "Bruit" de 1999. Le rapport sollicité après le jugement de 2019 n'était pour le tribunal qu'une étude d'incidence sans valeur scientifique comparée aux modèles opérationnels alternatifs. Il était en outre incomplet, ne reprenant aucune donnée acoustique. Un rapport complet doit être remis en juin 2022.

Cette ordonnance affirme encore une fois que le respect des normes de bruit bruxelloises est une obligation légale à laquelle l'État doit se conformer et que celui-ci n'a pris aucune mesure depuis le jugement de 2019 pour résoudre le problème des nuisances sonores. En outre, elle fustige "une atteinte organisée au sommeil de la population qui touche à la santé publique et ce faisant, à l'ordre public".

Quelles suites réserverez-vous à l'exécution de cette décision de justice? Va-t-on dresser un véritable cadastre du bruit?

22.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Il me tient à cœur de voir avancer ce dossier si particulier.

Certains de mes prédécesseurs ont pris des décisions qui n'ont pas aidé à y voir plus clair. Vous n'ignorez pas les actions judiciaires multiples, aux

politiediensten te verwittigen. De opdrachten van Securail zijn in die context dezelfde als wanneer er geen pandemie is: zij vragen mensen enkel na sluitingstijd om het station te verlaten.

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

Het incident is gesloten.

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

22.01 François De Smet (DéFI): De Franstalige rechtbank van eerste aanleg van Brussel heeft op 9 december een beschikking gewezen waarin de Belgische Staat opnieuw veroordeeld wordt voor de exploitatie van drie vliegroutes die in strijd is met het besluit "Vliegtuiglawaai" van 1999. Het na het vonnis van 2019 bestelde verslag was voor de rechtbank niet meer dan een impactstudie zonder wetenschappelijke waarde in vergelijking met de alternatieve operationele modellen. Het was bovendien onvolledig, aangezien er geen geluidsmetingen in werden opgenomen. In juni 2022 moet er een volledig verslag ingediend worden.

In die beschikking wordt nog maar eens bevestigd dat de naleving van de Brusselse geluidsnormen een wettelijke verplichting is waaraan de Staat zich moet houden en dat België na het vonnis van 2019 geen enkele maatregel genomen heeft om het probleem van de geluidsoverlast op te lossen. Bovendien hekelt de rechtbank de georganiseerde aanslag op de slaap van de bevolking, hetgeen een impact heeft op de volksgezondheid en dientengevolge op de openbare orde.

Hoe zult u aan die rechterlijke beslissing gevolg geven? Zal er een geluidsoverlastkadaster opgemaakt worden?

22.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Het ligt me na aan het hart dat er vooruitgang geboekt wordt in dit bijzondere dossier.

Een aantal van mijn voorgangers hebben beslissingen genomen die de zaken zeker niet hebben vergemakkelijkt. U draagt ongetwijfeld

décisions parfois contradictoires. J'accueille favorablement l'ordonnance du TPI de Bruxelles qui réclame que l'étude d'incidence d'Envisa soit complétée, en particulier la section consacrée à l'évaluation de l'impact sonore.

J'ai demandé au SPF Mobilité de prendre les contacts nécessaires à la relance de ce travail. Je veillerai à ce que la qualité de l'étude complémentaire réponde aux attentes des parties. Elle devrait être une pierre de touche d'une solution équitable et pérenne. Cette solution devra s'appuyer sur le cadre juridique fédéral mais aussi régional, normes de bruit comprises.

La sécurité aérienne sera toujours le facteur déterminant, mais il faudra tenir compte de la santé et de l'environnement. Le temps du "tout à l'économie" est révolu.

22.03 François De Smet (DéFI): Après des années d'inertie, nous attendons beaucoup d'un ministre issu d'un parti n'ayant pas été aux responsabilités depuis longtemps. Je suis ravi de vous entendre mentionner le respect du cadre juridique fédéral et régional.

L'incident est clos.

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

23.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le péage urbain continue d'animer les débats. Le gouvernement bruxellois – avec le PS – veut l'instaurer, mais Paul Magnette – du PS – y est opposé. Le péage urbain inquiète pourtant nos concitoyens.

Le ministre s'est-il déjà concerté, à ce sujet, avec le gouvernement bruxellois? Que pense le ministre du péage urbain?

23.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Jusqu'à nouvel ordre, je ne suis pas membre du PS, ni du gouvernement bruxellois. Je n'ai dès lors aucun commentaire à faire sur les déclarations de M. Magnette. Je partage les observations du gouvernement bruxellois en ce qui concerne la paralysie du trafic routier et les conséquences qu'elle entraîne. Je veux proposer des solutions. La situation doit également être objectivée, ce qui

kennis van de verschillende rechtszaken in dit dossier, waarin soms tegenstrijdige vonnissen werden gevelde. Ik sta positief tegenover de beschikking van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel, waarin wordt gesteld dat de impactstudie van het studiebureau Envisa, vooral dan het gedeelte over de geluidsimpactmeting, moet worden aangevuld.

Ik heb de FOD Mobiliteit gevraagd de nodige contacten te leggen om dat werk te hervatten. Ik zal erop toezien dat de kwaliteit van de bijkomende studie voldoet aan de verwachtingen van de partijen. Deze studie moet een toetssteen worden voor een billijke en duurzame oplossing. Deze oplossing moet stoelen op het federale, maar ook het gewestelijke juridische kader, met inbegrip van de geluidsnormen.

De luchtverkeersveiligheid zal altijd de doorslaggevende factor zijn, maar we moeten ook rekening houden met de volksgezondheid en het milieu. De tijd dat alles moest wijken voor de economie is voorbij.

22.03 François De Smet (DéFI): Na jaren van stilstand verwachten we veel van een minister van een partij die lange tijd geen beleidsverantwoordelijkheid heeft gehad. Ik ben zeer blij dat u sprak over de inachtneming van het federale en gewestelijke juridische kader.

Het incident is gesloten.

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

23.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De stadstol blijft rondtollen. De Brusselse regering – met de PS – wil die invoeren, maar Paul Magnette – van de PS – is tegenstander. De mensen liggen nochtans wakker van de stadstol.

Had de minister hierover al overleg met de Brusselse regering? Wat vindt de minister van de stadstol?

23.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik ben nog steeds geen lid van de PS, noch van de Brusselse regering. Ik heb dan ook geen commentaar te geven op de verklaringen van de heer Magnette. Ik deel de bevindingen van de Brusselse regering inzake het vastlopende autoverkeer en de gevolgen ervan. Ik wil oplossingen aanreiken. De situatie moet ook geobjectiveerd worden, wat een van de taken is van

constitue l'une des tâches de la structure de concertation ad hoc mise en place par le Comité de concertation.

23.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Une concertation avec les différents acteurs a-t-elle déjà eu lieu?

23.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Elle sera menée au sein de la structure de concertation ad hoc.

23.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il est regrettable que le ministre ne donne pas son avis. S'il est un fait qu'il faut remédier au problème de la mobilité bruxelloise, recourir à des impôts n'est pas une solution judicieuse.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55012400C de Mme Verhaert est reportée.

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

24.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le Vitirover, un robot-tondeuse fonctionnant à l'énergie solaire, pourrait remplacer le train de désherbage qui répand chaque année 5 000 kilos de pesticides sur les voies et leurs abords.

Infrabel a-t-il déjà mené une étude sur ce robot-tondeuse? Quels objectifs Infrabel se fixe-t-il pour bannir les pesticides? Des dispositions en ce sens seront-elles incluses dans le nouveau contrat de services?

24.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Infrabel mise pleinement sur la recherche de nouvelles techniques qui permettraient de remplacer le glyphosate et examine également les possibilités offertes par les robots-tondeuses. Des études portent également sur la manière d'aménager les sentiers de sécurité pour qu'ils puissent être entretenus par de tels robots. Dans son plan d'action 2019-2023 visant à réduire le recours aux pesticides, Infrabel s'engage à respecter quatre objectifs, à savoir assurer la traçabilité des traitements mis en oeuvre, réduire la surface traitée aux herbicides, mettre en place des techniques alternatives et protéger les zones vulnérables. Selon Infrabel, aucune technique alternative ne permet encore une utilisation à grande échelle sur le domaine ferroviaire.

de ad-hocoverlegstructuur die door het Overlegcomité werd opgezet.

23.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Was er al overleg met de verschillende spelers?

23.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Dat zal gebeuren binnen de ad-hocoverlegstructuur.

23.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het is spijtig dat de minister zijn standpunt niet geeft. Er moet wat gedaan worden aan de Brusselse mobiliteit, maar het is geen goed idee om met belastingen te werken.

Het incident is gesloten.

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

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

24.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De Vitirover, een robotmaaier op zonne-energie, zou een oplossing kunnen zijn voor de giftrein die jaarlijks 5.000 kg pesticiden op of rond de sporen sproeit.

Heeft Infrabel al onderzoek uitgevoerd naar deze robotmaaier? Welke doelstellingen legt Infrabel zichzelf op om pesticiden te bannen? Zal dit deel uitmaken van het nieuwe dienstverleningscontract?

24.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Infrabel zet volop in op de zoektocht naar alternatieve technieken voor de vervanging van glyfosaat, waarbij ook de mogelijkheden van de robotmaaiers worden bekeken. Er wordt ook onderzocht hoe de veiligheidspaden aangelegd kunnen worden, zodat ze onderhouden kunnen worden door robotmaaiers. Infrabel schuift in het actieplan pesticidevermindering 2019-2023 vier engagementen naar voren, met name de traceerbaarheid van de uitgevoerde behandelingen, de vermindering van het met herbiciden behandelde oppervlak, de implementatie van alternatieve technieken en de bescherming van kwetsbare gebieden. Volgens Infrabel zijn er nog geen alternatieve technieken beschikbaar die op grote schaal op het spoorwegdomein kunnen worden ingezet.

Infrabel prend toutes sortes d'initiatives pour développer ces techniques et j'espère des progrès rapides. L'objectif est d'intégrer une série de dispositions relatives au développement durable et à la protection de l'environnement dans les contrats de prestation de service.

24.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Toutes les autres administrations publiques ont déjà dû fortement réduire l'utilisation de pesticides. Je comprends qu'il ne soit pas évident de trouver une solution meilleur marché et aussi rapide. Nous ne pouvons plus attendre. Il existe des alternatives. Veillons à réduire le recours aux pesticides.

L'incident est clos.

25 Questions jointes de

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les règles tarifaires complexes de la SNCB" (55012531C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique de ticketing à la SNCB" (55012778C)

25.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): On a pu lire récemment dans la presse le récit de deux voyageurs qui voulaient prendre le trajet le plus rapide jusqu'à la côte depuis leur domicile, mais pour qui ce trajet s'avérait être l'option la plus longue, ce qui impliquait également l'achat un billet supplémentaire. Le porte-parole de la SNCB a précisé que le trajet le plus rapide est parfois plus cher, le prix étant toujours calculé en fonction du nombre de kilomètres.

Le ministre partage-t-il cette logique de la SNCB ou fera-t-il examiner s'il est également possible de recourir à un système qui ne ferait pas supporter des frais supplémentaires aux voyageurs lorsqu'ils optent pour le trajet le plus rapide? Comment la SNCB peut-elle, par le biais d'une adaptation tarifaire, convaincre un plus grand nombre de nos concitoyens à prendre le train? Pour quand pouvons-nous attendre un système tarifaire simplifié où le voyageur bénéficierait toujours du tarif le plus avantageux?

25.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Je me rallie à ces questions. Il n'est d'ailleurs pas rare que la SNCB complique la vie de ses voyageurs. Ainsi, l'app de la SNCB propose pas moins de 23 options pour un billet, sans toutefois conseiller quel billet est le plus avantageux à quel moment.

Les conditions d'utilisation des différents titres de transport posent également problème. Il est

Infrabel neemt tal van initiatieven om die technieken te ontwikkelen en ik hoop op een snelle vooruitgang. Het is de bedoeling om in de dienstverleningscontracten een aantal bepalingen rond duurzaamheid en milieubescherming op te nemen.

24.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Alle andere openbare besturen hebben het gebruik van pesticiden al fors moeten terugdringen. Ik begrijp dat het niet evident is om een goedkopere en even snelle oplossing te vinden. We mogen niet meer wachten. Er zijn alternatieven. Laten we ervoor zorgen dat het pesticidegebruik wordt teruggedrongen.

Het incident is gesloten.

25 Samengevoegde vragen van

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De complexe tariefregels van de NMBS" (55012531C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het ticketbeleid bij de NMBS" (55012778C)

25.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Recent werd in de pers bericht over twee reizigers die vanuit hun woonplaats de snelste rit naar de kust wilden nemen, maar dat was tevens de langste optie waarvoor ze ook een extra ticket moesten kopen. De woordvoerder van de NMBS heeft verduidelijkt dat de snelste route soms meer kost omdat de prijs steeds wordt berekend volgens het aantal kilometers.

Deelt de minister die logica van de NMBS of zal hij laten nagaan of men ook een systeem kan hanteren dat de reizigers niet opzadelt met extra kosten als zij de snelste route kiezen? Hoe kan de NMBS via een tariefaanpassing meer mensen naar de trein lokken? Wanneer mogen we een vereenvoudigd tariefsysteem met altijd het voordeligste tarief voor de reiziger verwachten?

25.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Ik sluit me aan bij deze vragen. De NMBS maakt het haar reizigers trouwens wel vaker moeilijk. Zo biedt de app van de NMBS maar liefst 23 opties voor een ticket, maar adviseert men niet welk ticket het best kan worden genomen op welk moment.

Ook in de gebruiksvoorwaarden van de verschillende vervoersbewijzen schort er iets. Men

désormais également possible d'acheter des billets via Payconiq, mais les titres de transport achetés par le biais d'une application ou d'un site *web* ne sont jamais remboursés ni échangés, à l'inverse des billets vendus à un distributeur. Le ministre ne pense-t-il pas que la SNCB doit simplifier sa politique en matière de billets et l'orienter davantage vers le client? Quelles sont ses suggestions? Comment la SNCB indiquera-t-elle aux voyageurs la formule la plus avantageuse? La SNCB ne doit-elle pas uniformiser les conditions de vente pour tous les billets? Comment avance la SNCB par rapport aux solutions éventuelles?

25.03 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Le cas évoqué ne donne effectivement pas une bonne publicité. Des trajectoires alternatives vers une même destination devraient pouvoir bénéficier du même tarif. Ce n'est pas moi qui ai élaboré les règles actuelles. Pour la SNCB, la distance est le critère le plus logique pour calculer le prix d'un billet. Un détour n'est malheureusement pas pris en compte dans la logique du prix d'un billet basé sur la distance. J'examinerai avec la SNCB si un ajustement est possible.

À l'heure actuelle, en ce qui concerne ses tarifs, la SNCB est toujours liée par le contrat de gestion de 2008. L'offre de produits est peu transparente. C'est pourquoi la SNCB souhaite simplifier son offre de produits et son offre tarifaire. Le calendrier de cette simplification dépendra du nouveau contrat de gestion. Je suis en train d'analyser avec la SNCB ce que nous pouvons entreprendre dans l'intervalle. Conformément à l'accord de gouvernement, le gouvernement et la SNCB mettront en place un projet visant à proposer le meilleur tarif à chaque voyageur.

Dans la nouvelle version de son application pour smartphones, la SNCB a inclus la possibilité de créer un profil My SNCB, qui permet au voyageur de recevoir différents produits sur mesure en fonction de son profil lorsqu'il désire acheter un ticket. L'offre comprend également les options Ticket et Multi.

Une différenciation des prix entre les canaux de vente constitue une tendance de plus en plus importante dans toutes sortes de secteurs. Les tickets électroniques coûtent moins cher à l'entreprise et peuvent donc selon moi être proposés à un tarif plus économique. Il est en effet également important de maintenir des tickets non électroniques à un tarif avantageux.

25.04 Joris Vandenbroucke (sp.a): Le ministre affirme ainsi qu'il n'est pas partisan de l'idée qu'il

kan nu ook via Payconiq tickets kopen, maar wat wordt aangekocht via app of website wordt nooit terugbetaald of omgeruild, in tegenstelling tot tickets die aan een automaat worden gekocht. Vindt de minister niet dat de NMBS haar ticketbeleid moet vereenvoudigen en klantgericht maken? Welke suggesties doet hij? Hoe zal de NMBS reizigers wijzen op de voordeligste formule? Moet de NMBS geen uniforme verkoopsvoorwaarden voor alle tickets hanteren? Hoever staat de NMBS met mogelijke oplossingen?

25.03 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Het aangehaalde geval is inderdaad geen reclame. Andere trajecten naar eenzelfde bestemming zouden moeten kunnen tegen dezelfde prijs. De huidige regels heb ik niet uitgewerkt. Voor de NMBS is de afstand het meest logische criterium om de prijs van een ticket te berekenen. Een omweg past helaas niet in de logica achter de ticketprijs op basis van afstand. Ik zal samen met de NMBS bekijken of een aanpassing mogelijk is.

Voor haar tarieven is de NMBS op dit moment nog steeds gebonden door het beheerscontract van 2008. Vandaag is er een weinig doorzichtig productaanbod en daarom wil de NMBS het product- en tariefaanbod vereenvoudigen. De timing daarvoor hangt samen met een nieuw beheerscontract. Ik onderzoek nu met de NMBS wat we inmiddels al kunnen doen. Conform het regeerakkoord zal de regering samen met de NMBS een project uitwerken om in de toekomst aan elke reiziger het beste tarief aan te bieden.

In haar vernieuwde app voor smartphones heeft de NMBS de mogelijkheid ingebouwd om een My NMBS-profiel aan te maken, via hetwelk de reiziger bij de aankoop van zijn ticket verschillende producten op maat van zijn profiel krijgt aangeboden. Daarnaast komen ook Ticket en Multi in het aanbod.

Een prijsdifferentiatie tussen verkoopkanalen is een groeiende trend in allerlei sectoren. Digitale tickets zijn goedkoper voor een bedrijf en daarom kunnen die volgens mij dus goedkoper worden aangeboden. Het is inderdaad belangrijk om ook niet-digitale tickets te behouden aan een aantrekkelijk tarief.

25.04 Joris Vandenbroucke (sp.a): De minister zegt dus dat hij niet vindt dat een meerprijs moet

faillie payer un supplément pour bénéficier de l'option la plus rapide et qu'il entend réformer ce système. Les tarifs doivent en effet être simplifiés et devenir plus logiques.

25.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le fait de proposer un billet au prix le plus bas ou de faciliter le trajet choisi contribue à améliorer le confort du voyageur. Le développement d'un profil personnalisé sur l'appli est en tout état de cause un pas dans la bonne direction. Je partage également la logique de la différenciation tarifaire en fonction des plateformes. En ce qui concerne le nouveau contrat de services, nous devons peut-être aussi inclure dans la réflexion les conditions de remboursement des billets.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55012587C de M. Colebunders est transformée en question écrite.

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

26.01 Pieter De Spiegeleer (VB): L'ouverture de l'ancienne gare de formation de Schaerbeek-Josaphat était prévue dans le cadre du RER (Réseau Express Régional). Dans ce cas, la gare d'Evere disparaîtrait.

Quel est l'état d'avancement de ce projet?

26.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): À mon initiative, le comité de pilotage du RER a repris ses travaux. La SNCB fait savoir que le réaménagement des quais à la gare d'Evere a été intégré dans les documents relatifs au planning. L'arrêt actuel d'Evere fera l'objet d'un redéveloppement afin de permettre un accès du côté de Schaerbeek-Josaphat et du côté d'Evere. Le quai sera déplacé à cet effet. Ces travaux ont été longuement étudiés et budgétés au sein de la SNCB.

L'incident est clos.

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

27.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Infrabel a abattu récemment 100 arbres le long de la ligne ferroviaire 50A à Sint-Denijs-Westrem, et cela sans

worden betaald voor de snelste optie en dat hij dat wil hervormen. Het moet inderdaad allemaal logischer en eenvoudiger.

25.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Een ticket aan de laagst mogelijk prijs of een eenvoudiger keuzetraject voor de reizigers draagt ook bij tot hun comfort. Een persoonlijk profiel op een app is zeker een stap in de goede richting. Ik volg ook de logica van de prijsdifferentiatie volgens de verschillende platformen. Met het oog op het nieuwe dienstverleningscontract moeten we misschien ook nadenken over de terugbetalingsvoorwaarden voor tickets.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55012587C van de heer Colebunders wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

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

26.01 Pieter De Spiegeleer (VB): De opening van het voormalige vormingsstation Schaarbeek-Josaphat was gepland in het raam van het GEN (Gewestelijk Expressnet). Het station Evere zou dan verdwijnen.

Hoe staat het met die plannen?

26.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De GEN-stuurgroep heeft zijn werkzaamheden op mijn initiatief hervat. De NMBS deelt mee dat de herinrichting van de perrons in het station Evere in de planningsdocumenten is opgenomen. De huidige halte Evere wordt herontwikkeld om de toegang mogelijk te maken aan de kant van Schaarbeek-Josaphat en aan de kant van Evere. Daartoe zal het perron worden verplaatst. Die werken werden lange tijd binnen de NMBS bestudeerd en gebudgetteerd.

Het incident is gesloten.

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

27.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Infrabel kapte onlangs 100 bomen langs spoorlijn 50A in Sint-Denijs-Westrem. Dat gebeurde zonder enig overleg

la moindre concertation avec les riverains. Pour des raisons de sécurité, Infrabel serait habilitée à abattre des arbres sans autorisation sur ses propres terrains jusqu'à 20 mètres des voies. Sint-Denijs-Westrem n'est certes pas un cas isolé. Cette approche suscite beaucoup d'incompréhension au sein des pouvoirs locaux et parmi les riverains. Cette procédure contraste aussi fortement avec la brochure d'Infrabel relative à sa politique environnementale, où il est question de gestion écologique des accotements et de concertation avec les parties intéressées.

Que pense le ministre de l'approche d'Infrabel? Plaidera-t-il en faveur d'une forme plus équilibrée de gestion écologique, qui réserve une place à la concertation et accorde de l'attention à la conservation de la nature? Combien d'hectares de verdure gère Infrabel? La société développe-t-elle une vision en matière de gestion des espaces de verdure et des accotements? L'approche esquissée est-elle conforme à cette vision?

27.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): On peut lire dans l'accord de gouvernement que les entreprises publiques doivent donner le bon exemple, y compris sur le plan de la durabilité et de la protection de l'environnement.

Infrabel confirme que les arbres qui bordent la Sint-Denijslaan à Gand devaient être abattus pour des raisons de sécurité étant donné qu'ils étaient devenus très grands et que certains, qui se trouvaient aux abords d'une des lignes ferroviaires les plus fréquentées du réseau, commençaient à pencher. Une autorisation s'est avérée nécessaire pour un tronçon situé en zone naturelle et a été demandée de façon rétroactive. J'ai fait savoir au gestionnaire des infrastructures que je n'accepterais plus de telles erreurs.

Infrabel est responsable de l'entretien et de la gestion de l'infrastructure ferroviaire, des talus et des zones contiguës. Pour des raisons de sécurité, il est nécessaire de procéder régulièrement à des élagages. Dans ce cadre, Infrabel tient compte au maximum de la valeur écologique et esthétique des talus et confirme qu'il est conscient de la valeur de la faune, de la flore et de la biodiversité aux abords des lignes.

Le gestionnaire de l'infrastructure a dès lors élaboré diverses actions spécifiques de préservation de la faune et de la flore en prenant à chaque fois en considération les circonstances locales.

27.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Ces plans d'action sont une bonne chose mais à Gand, la

met de omwonenden. Infrabel zou om veiligheidsredenen zonder vergunning op eigen terrein tot op 20 meter van het spoor mogen kappen. Sint-Denijs-Westrem is zeker geen alleenstaand geval. Bij lokale bestuurders en omwonenden stuit die aanpak op veel onbegrip. Die gang van zaken staat ook in schril contrast met de brochure van Infrabel over milieubeleid, waarin er sprake is van ecologisch bermbeheer en overleg met belanghebbenden.

Wat vindt de minister van de aanpak van Infrabel? Zal hij een evenwichtiger vorm van groenbeheer bepleiten, met ruimte voor overleg en oog voor natuurbehoud? Hoeveel hectare groen beheert Infrabel? Bestaat er een visie op groen- en bermbeheer bij Infrabel? Past de geschetste aanpak in die visie?

27.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Volgens het regeerakkoord moeten overheidsbedrijven het goede voorbeeld geven, ook op het vlak van duurzaamheid en milieubescherming.

Infrabel bevestigt dat de bomen langs de Sint-Denijslaan in Gent gekapt moesten worden om veiligheidsredenen omdat ze erg groot waren geworden en sommige scheef hingen in de directe omgeving van een van de drukste spoorlijnen. Voor één zone in natuurgebied bleek toch een vergunning noodzakelijk, die achteraf retroactief werd aangevraagd. Ik heb de infrastructuurbeheerder laten weten dat ik dergelijke uitschuivers niet meer zal aanvaarden.

Infrabel is verantwoordelijk voor het onderhoud en het beheer van de spoorweginfrastructuur, ook voor het beheer van de bermen en de aangrenzende zones. Om veiligheidsredenen moet er regelmatig worden gesnoeid. Infrabel houdt daarbij zoveel mogelijk rekening met de ecologische en esthetische waarde van de bermen en bevestigt zich bewust te zijn van de waarde van de fauna, flora en biodiversiteit langs de spoorlijnen.

De infrastructuurbeheerder heeft daarom een aantal specifieke acties uitgewerkt ter vrijwaring van fauna en flora, telkens rekening houdend met de lokale omstandigheden.

27.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Die actieplannen zijn goed, maar in Gent werd de

zone verte a tout simplement été fauchée. De plus, cette opération a eu lieu sans l'autorisation d'abattage nécessaire pour la zone située dans la réserve naturelle. Un tel scénario ne peut plus se reproduire.

L'incident est clos.

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

28 Questions jointes de

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

28.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Dans une enquête de l'institut Vias, 6 % des conducteurs admettent rouler après avoir inhalé du gaz hilarant. La possession de ce gaz n'est pas interdite et aucun test ne permet par ailleurs de le détecter.

Quelles conclusions le ministre en tire-t-il? Comment la population sera-t-elle sensibilisée aux risques de son utilisation sur la route?

28.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Existe-t-il un plan d'approche par rapport à l'abus de gaz hilarant sur la route? Une campagne de dissuasion a-t-elle déjà été lancée? Un test a-t-il ou va-t-il être mis au point? S'agit-il d'un phénomène international? Quelles mesures le ministre prévoit-il de prendre?

28.03 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): On observe une recherche constante de nouvelles substances euphorisantes. Il ressort également de l'enquête que l'utilisation de gaz hilarant est généralement combinée à d'autres stupéfiants. Il y a donc de fortes chances que des traces d'alcool ou de drogues soient trouvées chez ces conducteurs à l'occasion d'un contrôle. La seule utilisation de gaz hilarant peut toutefois également donner lieu à des sanctions. Le gaz hilarant n'est pas détectable au moyen d'un test salivaire. En cas de surdosages, il pourrait être détecté dans le sang. Le gaz hilarant disparaît très rapidement du corps et est, de ce fait, difficilement détectable.

Je ne dispose pas d'informations à ce sujet mais je

groene zone gewoon gekapt. Bovendien gebeurde dat zonder de nodige kapvergunning voor de zone in natuurgebied. Dat is niet voor herhaling vatbaar.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55012624C van de heer Arens wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

28 Samengevoegde vragen van

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

28.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): In een enquête van Vias geeft 6 % van de bestuurders toe te rijden na het inhaleren van lachgas. Het bezit van lachgas is niet verboden en het kan ook niet gedetecteerd worden met een test.

Welke conclusies trekt de minister? Hoe zal de bevolking bewust gemaakt worden van de risico's van het gebruik in het verkeer?

28.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Is er een plan van aanpak rond het misbruik van lachgas in het verkeer? Loopt er al een ontradingcampagne? Bestaat er een test of is die in ontwikkeling? Is dit een internationaal fenomeen? Welke maatregelen plant de minister?

28.03 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Er worden telkens nieuwe roesmiddelen gebruikt. Uit de enquête blijkt ook dat het gebruik van lachgas meestal gecombineerd wordt met andere verdovende middelen. De kans is dus groot dat er bij deze bestuurders wel sporen van alcohol of drugs aangetroffen worden bij een controle. Ook als het alleen gaat over het gebruik van lachgas, kan dat bestraft worden. Lachgas kan niet worden opgespoord met een speekseltest. In het geval van overdoseringen zou het in het bloed kunnen worden opgespoord. Lachgas verdwijnt erg snel uit het lichaam en is daardoor moeilijk opspoorbaar.

Ik heb er geen informatie over, maar ik neem aan

suppose que la situation dans les pays voisins n'est pas très différente de la nôtre.

(En français) Il faut d'abord sensibiliser. Cela relève des Régions. Les consommateurs de gaz hilarant n'ont peut-être pas encore conscience que ce récent phénomène peut avoir des conséquences dramatiques. Son effet euphorique est court mais l'étourdissement peut durer plusieurs heures. De plus, les conducteurs consommateurs peuvent être contrôlés et condamnés pour conduite sous influence.

J'ai demandé à mon administration de contacter le Centrex Circulation routière pour définir les contrôles de ce phénomène par les services de police. Le gaz hilarant n'est pas facilement détectable. Cette matière dépend des ministres de l'Intérieur et de la Justice.

28.04 Joris Vandenbroucke (sp.a): Je remercie le ministre pour cette réponse intéressante. Entre-temps, Joe Biden vient de prêter serment en tant que président. Il nous est donc à nouveau permis de rire.

Le **président**: Dont acte.

28.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Je me réjouis que nous nous concertions à ce sujet. La sensibilisation et la prévention sont des éléments importants.

L'incident est clos.

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

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

29.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Le Comité européen des régions a demandé à la Commission européenne de réintroduire les auto-trains dans l'optique d'un tourisme durable.

Qu'en pense le ministre? Le secteur est-il demandeur dans notre pays? Les opérateurs de transport de marchandises ont-ils des suggestions?

29.02 Georges Gilkinet, ministre *(en néerlandais)*: Le train constitue le mode de transport idéal en vue d'une politique de transport plus durable. Je suis

dat de situatie in onze buurlanden niet zoveel verschilt van de onze.

(Frans) Eerst moeten we sensibiliseren. Dat is een bevoegdheid van de Gewesten. De gebruikers van lachgas zijn er zich misschien nog niet bewust van dat dit recente verschijnsel dramatische gevolgen kan hebben. Het euforisch effect is kort, maar de bedwelming kan meerdere uren aanhouden. Bovendien kunnen bestuurders die lachgas gebruikt hebben gecontroleerd en veroordeeld worden voor rijden onder invloed.

Ik heb mijn administratie gevraagd contact op te nemen met Centrex Wegverkeer om te bepalen hoe de politiediensten het best dit verschijnsel kunnen controleren. Lachgas is niet gemakkelijk op te sporen. Deze materie valt onder de bevoegdheid van de ministers van Binnenlandse Zaken en van Justitie.

28.04 Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik dank de minister voor dit interessante antwoord. Ondertussen heeft Joe Biden de eed afgelegd als president. We kunnen opnieuw lachen.

De **voorzitter**: Waarvan akte.

28.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het is goed dat er overlegd wordt. Sensibilisering en preventie zijn belangrijk.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55012669C van de heer Parent wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

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

29.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Het Europees Comité van de Regio's heeft de Europese Commissie gevraagd om met het oog op een duurzaam toerisme de autotrein opnieuw te introduceren.

Wat vindt de minister hiervan? Is de sector in ons land vragende partij? Hebben de goederenvervoersoperatoren suggesties?

29.02 Minister Georges Gilkinet *(Nederlands)*: De trein is de ideale vervoersmodus in het streven naar een duurzamer transportbeleid. Ik ben blij dat de

heureux que la Commission partage cet avis. Un transfert modal vers le rail est nécessaire. Il est crucial, à cet égard, de disposer de meilleures liaisons internationales au moyen de trains à grande vitesse et trains de nuit. Les auto-trains n'ont pas encore été discutés avec les partenaires européens, mais une coopération existe en vue de la création d'un réseau ferroviaire international comme alternative aux vols de courte distance. Ce cadre général me semble plus important, à l'heure actuelle, qu'un produit de niche spécifique. Il va de soi que nous assisterons le mieux possible les candidats, mais nous n'avons jusqu'à présent reçu aucun signal indiquant un intérêt éventuel.

L'incident est clos.

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

30.01 Theo Francken (N-VA): Vilvorde est une très belle ville, mais pas une ville facile. Un des problèmes qu'elle rencontre est sa gare en piteux état. Tous les politiciens de Vilvorde ont déjà essayé d'améliorer la situation mais rien n'y fait. J'appelle le ministre à enfin s'atteler au dossier de la gare.

Quels projets envisage-t-il pour la gare de Vilvorde?

30.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La gare n'est en effet pas en très bon état. Je l'ai visitée avec Mme Soors. Il est donc positif que la SNCB et la ville de Vilvorde mettent ensemble un projet au point pour les travaux à la gare. Elles se concertent étroitement au sujet des prochaines étapes. La SNCB prévoit que le nouveau passage souterrain de la gare sera prêt fin 2021. Les autres travaux aux quais, l'actuel passage souterrain et les escaliers roulants seront terminés en 2024. Il est en outre prévu de lancer en 2021 la construction de nouveaux abris à vélos et le réaménagement de la gare.

30.03 Theo Francken (N-VA): Je poserai au ministre des questions écrites pour chaque gare et chaque ville du Brabant flamand. Vilvorde est un symbole des infrastructures décrépies de la SNCB dans notre province et illustre ce à quoi une gare ne devrait pas ressembler. La ville est en outre confrontée à beaucoup de délinquance juvénile et est en butte à des difficultés en raison des combattants revenus de Syrie et du trafic de drogue. Le bourgmestre, Hans Bonte, fait réellement tout son possible pour combattre ces fléaux, mais il reste du pain sur la planche. Une

Commissie die mening deelt. Een modal shift naar het spoor is nodig. Betere internationale verbindingen met hogesnelheidstreinen en nachttreinen zijn hierbij cruciaal. Autotreinen werden nog niet besproken met de Europese partners, maar er wordt samengewerkt aan een internationaal treinennetwerk als alternatief voor kortereafstandsvluchten. Dat grote plaatje lijkt mij momenteel belangrijker dan een specifiek nicheproduct. Kandidaten zullen we uiteraard zo goed mogelijk bijstaan, maar we kregen nog geen signalen over mogelijke interesse.

Het incident is gesloten.

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

30.01 Theo Francken (N-VA): Vilvoorde is een prachtige, maar geen gemakkelijke stad. Een van de pijnpunten is het station dat in erbarmelijke staat verkeert. Alle politici in Vilvoorde hebben dit al proberen te verbeteren, maar het is nog altijd niet beter. Ik roep de minister op om het station eindelijk aan te pakken.

Wat zijn zijn plannen met het station Vilvoorde?

30.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het station verkeert inderdaad niet in de beste staat. Ik heb het bezocht met mevrouw Soors. Het is dan ook goed dat de NMBS en de stad Vilvoorde voor de werken aan het station samen een project opzetten. Zij zijn in nauw overleg over de verschillende stappen. De NMBS verwacht dat de nieuwe onderdoorgang van het station tegen einde 2021 klaar zal zijn. De overige werken aan de perrons, de bestaande onderdoorgang en de roltrappen zullen zijn afgerond tegen 2024. Bovendien is gepland om in 2021 te starten met de bouw van nieuwe fietsstallingen en met de heraanleg van het station.

30.03 Theo Francken (N-VA): Ik zal de minister over elk station en elke stad in Vlaams-Brabant schriftelijk vragen stellen. Vilvoorde staat in onze provincie symbool voor de aftandse infrastructuur van de NMBS en hoe een station niet hoort te zijn. De stad kent ook heel wat jongerencriminaliteit en heeft problemen met Syriëstrijders en drugshandel. Burgemeester Bonte doet echt zijn best om daartegen te vechten, maar er is nog werk aan de winkel. Een proper station en een mooie infrastructuur en architectuur zorgen voor minder problemen. Ik roep de minister op om de perrons

gare propre, une belle infrastructure et une belle architecture permettraient de limiter l'ampleur des problèmes. J'appelle le ministre à accélérer la rénovation des quais et à utiliser Vilvorde comme porte-étendard du Brabant flamand. Il peut compter sur notre soutien.

vroeger aan te pakken en Vilvoorde echt te gebruiken als vlaggenschip van Vlaams-Brabant. Hij kan op onze steun rekenen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.05 uur.