

demandé un peu plus de 14 000 livres parcours. Elles ont été invitées, par le biais d'un formulaire en ligne, à tenir un registre des personnes auxquelles elles ont remis ce libre parcours "solidarité".

Comme le rappelle le GIEC, ces inondations sont une conséquence claire du dérèglement climatique. Certains d'entre nous pensaient que ce dérèglement climatique toucherait ailleurs et plus tard mais il frappe malheureusement ici et maintenant. De telles catastrophes risquent de se reproduire. Face à ce constat, l'inaction n'est plus une option et il est désormais clair que la lutte contre le dérèglement climatique est un enjeu de sécurité nationale et que le train à un rôle majeur à y jouer. Je suppose que je ne dois pas vous en convaincre.

03.08 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, bedankt voor uw uitgebreid antwoord. Ik ben blij dat er snel gereageerd is. In alle eerlijkheid, ik heb er alle vertrouwen in dat het dossier op een goede manier wordt aangepakt. Ik neem aan dat wij hierop nog zullen terugkomen.

03.09 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik was even afwezig, want ik moest stemmen in een andere commissie. Ik zal uw antwoord zeker opnieuw beluisteren.

Ik wil vooral een woord van dank uitspreken aan alle medewerkers van Infrabel en van de NMBS, die zo snel als mogelijk in gang zijn geschoten om de problemen aan te pakken.

03.10 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik wil ook het personeel bedanken, dat zich heel hard ingezet heeft. Het was heel veel werk, dus een dikke merci aan al de personeelsleden, zowel van Infrabel als van de onderaannemers, die ervoor gezorgd hebben dat de getroffen sporen zo snel weer hersteld waren.

Hoe dan ook maken wij ons toch zorgen over de onderfinanciering van Infrabel, een thema waarover we straks debatteren. Infrabel krijgt onzes inziens te weinig middelen om te doen wat het moet doen over heel het land.

03.11 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, ik zal het verslag nog eens grondig nalezen, want u hebt een zeer uitgebreid antwoord gegeven, waarvoor dank.

Ook ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om het personeel van Infrabel en de NMBS op het terrein en het personeel van de onderaannemers

te bedanken om in die uitzonderlijke omstandigheden paraat te staan.

03.12 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, op mijn beurt richt ik een woordje van dank aan de talrijke medewerkers van de NMBS en Infrabel. Er is weinig bestand tegen de ruwe kracht van de natuur. Wij kunnen alleen maar de handen in mekaar slaan om tot een snelle oplossing te komen.

03.13 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor een zeer uitgebreid antwoord.

Mijn hartelijke dank gaat zeker ook uit naar al wie in die omstandigheden heel zwaar werk heeft geleverd.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Débat d'actualité sur les parkings de la SNCB et questions jointes de

- **Katrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La politique de parking de la SNCB" (55020272C)

- **Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La politique tarifaire des parkings SNCB" (55020323C)

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Le stationnement gratuit dans les parkings de gare" (55020340C)

- **Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Les recettes générées par les parkings de la SNCB" (55020434C)

- **Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Le stationnement payant à proximité des gares" (55020548C)

- **Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La politique de stationnement de la SNCB" (55020611C)

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La facilitation de la combinaison train-auto" (55020634C)

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La politique de stationnement dans les parkings de la SNCB" (55020663C)

04 Actualiteitsdebat over de NMBS-parkings en toegevoegde vragen van

- **Katrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "Het parkeerbeleid van de NMBS" (55020272C)

- **Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "Het tariefbeleid voor de parkings van de NMBS" (55020323C)

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "Het gratis parkeren op

stationsparkings" (55020340C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opbrengsten van de NMBS-parkings" (55020434C)

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het betalend parkeren aan stations" (55020548C)

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het parkeerbeleid bij de NMBS" (55020611C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De facilitering van de combinatie trein-auto" (55020634C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het parkeerbeleid in de NMBS-parkings" (55020663C)

04.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *"La crise du Covid-19 a mis une grande partie des employés belges en télétravail pendant plus d'un an. Le télétravail a maintenant trouvé sa place dans notre manière de travailler et s'implante à raison de quelques jours par semaine. Bien que ce soit positif en matière d'écologie, certains s'en trouvent toutefois pénalisés. C'est ainsi le cas des navetteurs en télétravail à temps partiel qui doivent maintenant payer plus cher le prix du parking à la SNCB que lorsqu'ils travaillent à 100 % en présentiel. En effet, travaillant à temps partiel, les navetteurs n'ont plus droit à un abonnement parking annuel ni même un abonnement adapté à leur abonnement de train. La SNCB invoque l'argument de garantir une place aux abonnés.*

Voici donc mes questions :

- La SNCB a-t-elle prévu de proposer des formules adaptées aux nouvelles réalités du télétravail en matière d'offre de parking ?

- Des expériences pilotes sont-elles prévues en ce sens à l'instar du projet de flex abonnement ?

- Quelle a été l'évolution du taux de saturation des parkings ces derniers mois dans les principales gares du pays ?"

04.02 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, jaar na jaar worden alsmaar meer stationparkings betalend, ook al hoort men daar af en toe een andere stem over. Zo pleitte navetteurs.be in augustus nog voor gratis parkings voor regelmatige reizigers, waaronder ik de dan werkende pendelaar begriep.

Natuurlijk is de NMBS autonoom wanneer het gaat over het beleid met betrekking tot haar parkings en de tarifiering ervan. Eerder verklaarde de NMBS dat het gebruik van de stationsparkings niet zou verminderen door het betalend maken

ervan. Dat zou mij echter verwonderen, want wanneer wij daarover vragen stellen hier in de Kamercommissie, luidt traditioneel het antwoord dat de NMBS geen data bekendmaakt over de bezettingsgraad van haar parkeerlocaties, aangezien dat commercieel gevoelig zou liggen.

Aangezien men dan alsnog verklaringen aflegt in de pers, had ik er graag duidelijkheid over verkregen van u. Als de NMBS daarover verklaringen kan afleggen aan journalisten, dan kunt u dat als minister zeker en vast ook aan het Parlement.

Ten tweede, wat vindt u eigenlijk van het standpunt van navetteurs.be? Bent u het ermee eens dat frequente pendelaars zouden moeten kunnen genieten van een voordeliger tarief? Neemt u die suggestie mee in de gesprekken over het aankomende beheerscontract?

Aansluitend heb ik een vraag met betrekking tot het advies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad over het aankomende beheerscontract. Daarin focust men zich op heel wat thema's, waaronder in het bijzonder op de stationsparkings. Ook zij stellen dat er toch een oplossing moet gevonden worden die in de richting gaat van voordeligere tarieven voor pendelende voltijdse en deeltijdse werknemers.

Daarover had ik een aantal cijfergerichte vragen. Hoeveel bedraagt het gemiddelde parkeertarief? Wordt er een maximum- en een minimumtarief gehanteerd? Over hoeveel parkeerplaatsen beschikt de NMBS in het totaal? Zult u inderdaad, zoals verschillende partners vragen, de tarieven van de B-Parkings wijzigen? Bent u voorstander van een halftijds parkeerabonnement overeenkomstig de dagelijkse praktijk?

04.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het parkeerbeleid van de NMBS werd al herhaaldelijk aan de orde gesteld. Een goede parkeerplaats is goud waard, dat heeft de NMBS goed begrepen. De NMBS-parkings liggen vaak in het hart van de stad gezien de historische ligging van onze treinstations. Dat maakt de NMBS-parkings interessant voor wie er munt uit wil slaan.

Dat er munt uit geslagen wordt, hebben we intussen al gemerkt. Ik heb hierover een tijd geleden een schriftelijke vraag ingediend. De cijfers liegen er niet om. In 2015 brachten de NMBS-parkings de treinmaatschappij 8,5 miljoen euro op. Dat bedrag steeg jaar na jaar tot maar liefst 15 miljoen in 2019, een stijging met 75 % op

vijf jaar tijd. Dat is enorm. Ik kreeg wel geen antwoord op mijn schriftelijke vraag naar de inkomsten per NMBS-parking. De verdeling van de totaalinkomsten is nochtans ook interessant.

Uit een bevraging van de FOD Mobiliteit blijkt dat 50 % van wie dagelijks de wagen gebruikt, het gebrek aan betaalbare parkeerplaatsen als een drempel ziet om de trein te nemen. Dat is niet min. Willen we zoveel mogelijk pendelaars aantrekken, dan zijn hoge parkeertarieven geen goede zaak. Voor de PVDA moeten, om zoveel mogelijk pendelaars te verleiden de trein te nemen, de parkings gratis zijn.

De betalende NMBS-parkings hebben nog een ander pervers effect, namelijk dat ze er tijdens het weekend en tijdens verlofperiodes vaak verlaten bij liggen, terwijl ze evengoed gebruikt zouden kunnen worden als openbare parking of als activiteitzone ten voordele van de maatschappij.

Waarom geeft de NMBS geen antwoord op de jaarlijkse inkomsten per parking? Kunnen we die alsnog krijgen om zo een beter beeld te hebben van de problematiek?

Wat vindt u zelf van de prijzenpolitiek van de NMBS? Is de forse stijging van de parkeerinkomsten te verklaren door het gestegen aantal reizigers of zijn er andere redenen?

Wat is de toekomstvisie van de NBMS op de betalende auto- en fietsparking?

Heeft de NMBS een financiële doelstelling met het betalend parkeren? Wanneer zal het genoeg zijn?

Hoeveel betalende parkings uitgebaat door de NMBS, zijn er bijgekomen sinds 2015? Welke NMBS-parkings zullen nog dit jaar en in 2022 betalend worden?

04.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het onderwerp werd al regelmatig besproken in onze commissie, omdat alsmaar meer reizigers te horen krijgen dat parkeren aan stations voortaan betalend zal worden. In een stadscentrum met een groot station en een sterk aanbod van bussen en trams zijn betalende parkings een logische keuze, maar ze zijn veel minder evident in kleinere steden of gemeenten waar er gewoonweg geen aansluiting met bus of tram is. In dat laatste geval riskeren we om meer reizigers opnieuw in de auto te jagen voor hun volledige traject, wat nooit de bedoeling kan zijn.

Mijnheer de minister, op welke studie baseert de

NMBS zich voor de uitrol van het parkeerbeleid? Welke parkings werden en worden dit en volgend jaar betalend gemaakt? Legt u het thema van de betalende parkings ook op tafel in de onderhandeling over de nieuwe beheersovereenkomst?

04.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, voorafgaandelijk treed ik mijn collega's Vindevoghel en Roggeman bij wanneer zij aanklagen hoe moeilijk het is om van de NMBS cijfers te krijgen; collega Van den Bergh had het in dat verband zelfs over non-antwoorden. Ik vraag mij af waarom de NMBS precieze cijfers weigert over het gebruik van haar parkings. In welke zin is de informatie over het aantal auto's op een parking en de eruit voortvloeiende inkomsten concurrentieel belangrijke en geheime informatie?

Ten gronde, bent u van oordeel dat het door de NMBS gehanteerde beleid voor haar parkings de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer ten goede komt?

Welke visie of aanpak met betrekking tot het gebruik van de NMBS-parkings zult u nastreven bij de opmaak van een nieuwe beheersovereenkomst met de NMBS?

Le président: Monsieur le ministre, nous avons terminé la liste des intervenants. Je vous invite à répondre aux questions.

04.06 **Minister Georges Gilkinet:** Ik heb al meermaals kunnen spreken over het parkeerbeleid bij de NMBS, onder andere tijdens de vergadering van de commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen op 13 juli.

La crise sanitaire nous a tous et toutes poussés à repenser nos habitudes de déplacement. Le covid a accéléré la tendance au télétravail qui avait commencé dans de nombreuses entreprises et qui se développe aujourd'hui plus que jamais.

Nos concitoyens demandent plus de flexibilité dans leur mobilité. On le voit, par exemple, dans le budget Mobilité qui se développe dans de nombreuses entreprises, même si elles pourraient être plus nombreuses encore. Afin que la mobilité soit une liberté, la SNCB doit constituer la colonne vertébrale de notre mobilité de demain. C'est en ce sens que nous développons, avec la SNCB, la formule Flex-abo, l'abonnement flexible domicile-travail pour les travailleurs et travailleuses se déplaçant deux ou trois jours par semaine vers leur lieu de travail et travaillent à domicile le reste

du temps, évolution positive dont je me réjouis tout autant que de ce nouveau produit qui sera disponible au public dans les prochains mois.

En matière de parking, la SNCB propose déjà plusieurs produits flexibles en fonction de l'usage effectif des places de parking. Chaque produit parking est lié à un produit train: un navetteur ayant un abonnement de train peut acheter un abonnement pour le parking qui est chargé sur sa carte MOBIB. Un utilisateur occasionnel régulier peut quant à lui acheter une carte de dix accès et les clients très occasionnels peuvent prendre un ticket à l'entrée du parking, comme cela se fait pour accéder à un parking classique.

Rappelons que les frais de parking des gares peuvent être pris en charge par l'employeur et sont déductibles fiscalement.

Heel wat pendelaars wachten op de evolutie van de gezondheidsmaatregelen en de modaliteiten van telewerken om te beslissen hoe zij hun reis naar het station en naar het werk zullen organiseren. We werken nu al samen met de NMBS aan de ontwikkeling van nieuwe producten die rekening houden met nieuwe mobiliteitsgewoonten. Daarom werd zopas een nieuw product gelanceerd op de NMBS-toepassing. Hiermee kunt u een eendagsparkeerkaart kopen via de NMBS-app. De NMBS bestudeert nieuwe gecombineerde producten, trein plus parkeren, om beter tegemoet te komen aan de veranderende behoeften van pendelaars. Binnen een jaar zullen nieuwe producten het gamma vervolledigen.

De NMBS constateert een stijging van de bezettingsgraad van haar parkings sinds september. Zoals ik reeds heb meegedeeld, bevindt het parkeerbeleid zich in een concurrentiële omgeving. Het is dus normaal dat de NMBS geen precieze gegevens per parking publiek wil maken. Bovendien beslis ik als minister van Mobiliteit niet zelf welke parking al dan niet betalend is. Die keuze behoort in het kader van het huidige beheerscontract tot de autonomie van de NMBS. Trouwens, de inkomsten uit betalende autoparkings dienen ook voor de financiering van de ontwikkeling van fietsenstallingen. Ik heb de NMBS gevraagd erover te waken dat haar nieuwe parkings in de toekomst gemakkelijk kunnen worden omgevormd voor een ander gebruik. De hoogte ervan is bijvoorbeeld belangrijk.

Er zijn momenteel meer dan honderd parkings en een dertigtal stationsfietsenstallingen uitgerust met toegangscontrole. Elk jaar worden een tiental

fietsenstallingen en autoparkings uitgerust met toegangscontrole. De gemeentelijke autoriteiten worden ongeveer twaalf maanden op voorhand op de hoogte gebracht om het mobiliteitsplan in verband met de installatie van de toegangscontrole te coördineren. Alle inlichtingen over parkeren aan het station zijn beschikbaar op de website van de NMBS.

Indien wij meer mensen uit de auto willen halen en op de trein krijgen, is het belangrijk om ook de *first mile* en de *last mile* aantrekkelijk te maken. Behalve een fiets-treinstrategie werk ik daarom nu ook met de NMBS aan een strategische visie 2021-2032 voor meer intermodaliteit, zodat een reiziger vlotter kan overstappen van de trein naar andere vervoermiddelen.

Ik ben ervan overtuigd dat de combinatie van duurzame verplaatsingen, dus verplaatsingen te voet, per fiets, met de bus of de trein, de allerbeste manier is om van mobiliteit een echte vrijheid te maken.

Parkeerfaciliteiten voor fietsen en auto's maken deel uit van de intermodale strategie. Het zal u niet verbazen dat mijn voorkeur uitgaat naar het gebruik van de fiets en in het bijzonder naar de combinatie van fiets en trein. Daarom hebben wij samen met de NMBS een fiets-plus-treinstrategie ontwikkeld, die voorziet in een toename van het aantal fietsparkeerplaatsen in de stations met 50 %. De bevordering van het fietsen in het dagelijks leven is ook het doel van het nieuwe federale fietsplan B-Cyclist. De uitdaging bestaat erin een aanbod van alternatieven voor de auto, zoals de fiets en de trein, te creëren.

Dans les zones urbaines, une politique de parking voiture gratuit peut avoir des effets néfastes sur la mobilité. Si vous me permettez la comparaison, en ville, un parking gratuit fonctionne un peu comme un aspirateur à voitures avec tous les impacts négatifs que l'on connaît en matière d'embouteillages et de qualité de l'air.

Néanmoins, habitant moi-même une commune rurale, je me rends bien compte que la voiture reste indispensable pour certaines personnes, pour se rendre à la gare par exemple. Je pense qu'il faut pouvoir adapter la politique de parking de la SNCB, pour les vélos ou les voitures, à la réalité vécue par la population. Le vélo partout où cela sera possible. Les transports en commun également. Et la voiture seulement là où elle est nécessaire.

Permettez-moi de conclure en vous rappelant que

l'actuel contrat de gestion a été négocié en 2008, qu'il est échu depuis 2012, et que le futur contrat de gestion de la SNCB, qui deviendra un contrat de service public, est en cours de négociation, vous le savez.

Dans ce futur contrat de service public, les catégories de gare seront définies sur la base de critères objectifs. Comme vous avez pu le lire dans le cahier des charges publié en avril 2021, le futur contrat de service public déterminera notamment les normes d'équipement, les formes de la présence physique ou encore la gamme des services offerts aux voyageurs. Il y aura également des exigences en termes d'accessibilité et d'intermodalité. Dans tous ces domaines, j'ai demandé à mon équipe de convenir d'objectifs ambitieux avec la SNCB. Il en va de même pour les facilités de stationnement, tant pour les vélos que pour les voitures.

Le **président**: Monsieur le ministre, vous êtes à nouveau dans les temps. Vous voyez que c'est tout à fait possible!

04.07 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, merci pour vos réponses. Je vais évidemment me limiter à la thématique de ma question, qui était plus spécifique.

En ce qui concerne les formules d'abonnement, vous avez bien fait de rappeler qu'il y a des formules à la semaine ou journalières, mais elles sont globalement moins intéressantes que les formules d'abonnement au parking annuelles.

Je me réjouis d'entendre que la SNCB travaille et réfléchit à l'adoption de nouveaux produits pour intégrer cette question, notamment de la hausse du télétravail et du fait que les gares ne sont plus fréquentées nécessairement tous les jours. Le parking a un coût, mais ce coût doit aussi pouvoir financer l'innovation. À l'instar du Flex-abo, je pense qu'il faut aussi une politique tarifaire adaptée aux nouvelles réalités qui ont été engendrées par la crise sanitaire. Je serai aussi attentif au suivi concernant cette thématique.

04.08 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik ben het met een aantal van uw stellingen niet eens. Wat de betrouwbaarheid van de gegevens betreft, u stelt dat het parkeerbeleid opereert in een concurrentiële omgeving. Dat is niet waar. In de meeste stationsomgevingen is er maar één grote parking aanwezig. Vaak is die in eigendom van de NMBS, die de facto een monopolie heeft in de onmiddellijke omgeving. Als er concurrentie

aanwezig was, zou ik nog kunnen begrijpen dat men geen inzicht wil geven in de tariefzetting. Logischerwijs – dit leid ik af uit uw antwoord - is dat dus wel mogelijk voor de locaties waar de NMBS in de onmiddellijke omgeving geen concurrentie ondervindt. Daar ga ik in een volgende vraag graag op door.

Ten tweede zegt u dat we de *last mile* aantrekkelijker moeten maken om mensen op de trein te krijgen. Daar ben ik het volledig mee eens, maar de realiteit is dat de NMBS die evolutie tegenwerkt door parkings duurder te maken. Ik ondersteun de ambitie om mensen op de fiets te krijgen en om via zachte verkeersmodi stations beter te ontsluiten, maar de realiteit is dat heel wat pendelaars niet of niet altijd gebruik kunnen maken van de fiets en dat ook voor de auto de nodige onthaalinfrastructuur aanwezig moet zijn, nu en in de toekomst.

Bovendien lijkt het mij logisch, met het oog op een geïntegreerd mobiliteitsbeleid, dat er overleg is met de wegbeheerders, met de lokale overheden en dat loopt soms verkeerd. De NMBS heeft de gewoonte om zelfs diametraal tegen de ambities of de beleidsintenties van lokale overheden in het betalend parkeren in te voeren.

Maar uit een vorig debat heb ik onthouden dat het mogelijk is voor een gemeentebestuur om spoorwegeigendommen te onteigenen. Misschien moeten we dat denkspoor eens uitdiepen.

04.09 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u hebt op de meeste vragen eigenlijk geen antwoord gegeven. U gebruikt het aspect van de concurrentiële omgeving om op heel wat opmerkingen geen antwoord te geven. Ik ben het daar niet mee eens.

Ik kreeg afgelopen week een mail van een bedrijf dat parkings verhuurt en dat daarover zegt dat daarmee veel geld te verdienen is. Dat is de omgekeerde wereld, denk ik dan.

Mijnheer de minister, het is goed dat er meer mensen zich met de fiets verplaatsen, maar werknemers in ploegen kunnen geen gebruikmaken van het openbaar vervoer en anderen kunnen dan weer helemaal niet de fiets nemen, maar moeten met de auto naar het station. Het is toch de bedoeling dat meer mensen de trein nemen.

Zelfs de FOD Mobiliteit beaamt dat pendelaars de trein niet nemen wegens de dure parkings. In Luik is het bijvoorbeeld heel duur in vergelijking met