

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

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

Dinsdag

21-01-2025

Namiddag

Mardi

21-01-2025

Après-midi

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 56 0000/000	Parlementair stuk van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document parlementaire de la 56 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	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)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigeleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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

INHOUD

SOMMAIRE

Actualiteitsdebat over de nieuwe tarieven bij de NMBS en toegevoegde vragen van	1	Débat d'actualité sur la nouvelle grille tarifaire de la SNCB et questions jointes de	1
- Sofie Merckx aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe tariefsysteem van de NMBS" (56001635C)	1	- Sofie Merckx à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle grille tarifaire de la SNCB" (56001635C)	1
- Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe tariefensysteem van de NMBS" (56001678C)	1	- Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle grille tarifaire de la SNCB" (56001678C)	1
- Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe tarieven van de NMBS" (56001950C)	1	- Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouveaux tarifs de la SNCB" (56001950C)	1
- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hervorming van de gereguleerde NMBS-tarieven" (56001954C)	1	- Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réforme des tarifs régulés de la SNCB" (56001954C)	1
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe tarieven bij de NMBS en de gevolgen voor senioren" (56002010C)	1	- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouveaux tarifs de la SNCB et leurs conséquences pour les seniors" (56002010C)	1
- Staf Aerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe NMBS-tarieven" (56002012C)	1	- Staf Aerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouveaux tarifs de la SNCB" (56002012C)	1
<i>Sprekers: Farah Jacquet, Dorien Cuylaerts, Xavier Dubois, Frank Troosters, Staf Aerts, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Farah Jacquet, Dorien Cuylaerts, Xavier Dubois, Frank Troosters, Staf Aerts, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De regelgeving betreffende het veeervoer" (56001604C)	5	Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réglementation du transport de bétail" (56001604C)	5
<i>Sprekers: Benoît Piedboeuf, voorzitter van de MR-fractie, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Benoît Piedboeuf, président du groupe MR, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Vraag van Dimitri Legasse aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De controles door Securail" (56001636C)	7	Question de Dimitri Legasse à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les contrôles de Securail" (56001636C)	7
<i>Sprekers: Dimitri Legasse, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Dimitri Legasse, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Samengevoegde vragen van	8	Questions jointes de	8
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inhuiliging van het station Bergen" (56001651C)	8	- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'inauguration de la gare de Mons" (56001651C)	8
- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan het station Bergen" (56001724C)	8	- Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le chantier de la gare de Mons" (56001724C)	8
- Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inhuiliging van het nieuwe station in Bergen" (56001764C)	8	- Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'inauguration de la nouvelle gare de Mons" (56001764C)	8
<i>Sprekers: Frank Troosters, Xavier Dubois, Dorien Cuylaerts, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Frank Troosters, Xavier Dubois, Dorien Cuylaerts, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking van de spoorvakbonden op 12 en 13 januari 2025" (56001685C)	11	Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève des syndicats des chemins de fer les 12 et 13 janvier 2025" (56001685C)	11
<i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problemen bij het	12	Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes liés à	12

inschrijven van voertuigen in fusiegemeenten" (56001686C)

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

l'immatriculation de véhicules dans les communes fusionnées" (56001686C)

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

Samengevoegde vragen van
- Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stiptheid van de treinen in 2024" (56001717C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De prestaties inzake stiptheid en afgeschafte treinen bij de NMBS" (56001773C)

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

Questions jointes de
- Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ponctualité des trains en 2024" (56001717C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les résultats de la SNCB en matière de ponctualité et de suppression des trains" (56001773C)

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

Vraag van Hervé Cornillie aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bereikbaarheid van Pairi Daiza per trein" (56001736C)

Sprekers: **Hervé Cornillie, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Hervé Cornillie à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accès par train au parc Pairi Daiza" (56001736C)

Orateurs: **Hervé Cornillie, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Hervé Cornillie aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Laadpalen op de parkings van de NMBS" (56001737C)

Sprekers: **Hervé Cornillie, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Hervé Cornillie à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les bornes de recharge pour les voitures électriques sur les parkings de la SNCB" (56001737C)

Orateurs: **Hervé Cornillie, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Hervé Cornillie aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het aantal motorfietsen op de Belgische wegen en de gevolgen ervan op het vlak van de mobiliteit" (56001741C)

Sprekers: **Hervé Cornillie, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Hervé Cornillie à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nombre de motos en circulation sur le territoire belge et les conséquences pour la mobilité" (56001741C)

Orateurs: **Hervé Cornillie, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Hervé Cornillie aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beoordeling van de rijgeschiktheid van personen met een handicap" (56001742C)

Sprekers: **Hervé Cornillie, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Hervé Cornillie à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation de l'aptitude à conduire des personnes en situation de handicap" (56001742C)

Orateurs: **Hervé Cornillie, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Hervé Cornillie aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De motorsportbeoefenaars en de minimumleeftijd voor het rijbewijs voor motorfietsen in België" (56001743C)

Sprekers: **Hervé Cornillie, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Hervé Cornillie à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'âge minimal pour l'obtention du permis moto en Belgique au regard des disciplines sportives" (56001743C)

Orateurs: **Hervé Cornillie, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Hervé Cornillie aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken betreffende de afschaffing van overwegen in België" (56001744C)

Sprekers: **Hervé Cornillie, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Hervé Cornillie à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état des lieux de la suppression des passages à niveau en Belgique" (56001744C)

Orateurs: **Hervé Cornillie, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Gilles Foret aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het onderhoud van stations en de transparantie over en controle op de kosten van het spoorbeheer" (56001880C)

Sprekers: **Gilles Foret, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Gilles Foret à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'entretien des gares et la clarté et le contrôle des coûts dans la gestion ferroviaire" (56001880C)

Orateurs: **Gilles Foret, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Gilles Foret aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het benutten van ongebruikte ruimtes in stations, in het bijzonder in het station Ans" (56001881C)	22	Question de Gilles Foret à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La valorisation des espaces inutilisés dans les gares et notamment dans la gare d'Ans" (56001881C)	22
<i>Sprekers: Gilles Foret, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Gilles Foret, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Samengevoegde vragen van	23	Questions jointes de	23
- Gilles Foret aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbetering van de reizigersbeleving in de NMBS-treinen" (56001884C)	23	- Gilles Foret à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'amélioration de l'expérience passager à bord des trains de la SNCB" (56001884C)	23
- Gilles Foret aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verbeteren en optimaliseren van de verbinding met een mobiel netwerk in de treinen" (56001886C)	23	- Gilles Foret à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'amélioration et l'optimisation de la connectivité dans les trains" (56001886C)	23
<i>Sprekers: Gilles Foret, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Gilles Foret, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Vraag van Gilles Foret aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kosten van de veiligheid in stations en de middelen voor een efficiënte en duurzame aanpak" (56001887C)	24	Question de Gilles Foret à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le coût de la sécurité dans les gares et les moyens pour garantir l'efficacité et la pérennité" (56001887C)	24
<i>Sprekers: Gilles Foret, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Gilles Foret, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Vraag van Gilles Foret aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ambities van de NMBS en Infrabel inzake open data bij het spoor" (56001888C)	26	Question de Gilles Foret à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les ambitions de la SNCB et d'Infrabel en ce qui concerne l'open data ferroviaire" (56001888C)	26
<i>Sprekers: Gilles Foret, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Gilles Foret, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Samengevoegde vragen van	27	Questions jointes de	27
- Alain Yzermans aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Spoorlijn 20" (56001892C)	27	- Alain Yzermans à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire 20" (56001892C)	27
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Spoorlijn 20" (56002009C)	27	- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire 20" (56002009C)	27
<i>Sprekers: Alain Yzermans, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Alain Yzermans, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Vraag van Gilles Foret aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de treinen en een gegarandeerde inclusieve mobiliteit voor allen" (56001894C)	29	Question de Gilles Foret à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité des trains et la garantie d'une mobilité inclusive pour tous" (56001894C)	29
<i>Sprekers: Gilles Foret, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Gilles Foret, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Samengevoegde vragen van	30	Questions jointes de	30
- Gilles Foret aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verbeteren van de afvalscheiding in stations" (56001895C)	31	- Gilles Foret à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le renforcement du tri des déchets dans les gares" (56001895C)	31
- Gilles Foret aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afvalscheiding in de stations" (56001898C)	31	- Gilles Foret à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le tri des déchets dans les gares" (56001898C)	31
<i>Sprekers: Gilles Foret, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Gilles Foret, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Vraag van Gilles Foret aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De daklozen in stations" (56001897C)	32	Question de Gilles Foret à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le sans-abrisme dans les gares" (56001897C)	32
<i>Sprekers: Gilles Foret, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Gilles Foret, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	

Vraag van Barbara Pas aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De belofde verbeteringswerken aan het station Dendermonde" (56001913C)	33	Question de Barbara Pas à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La promesse de travaux d'amélioration pour la gare de Termonde" (56001913C)	33
<i>Sprekers:</i> Barbara Pas , voorzitter van de VB-fractie, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Barbara Pas , présidente du groupe VB, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Vraag van Aurore Tourneur aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het beheer van de NMBS-parkings bij stations" (56001925C)	34	Question de Aurore Tourneur à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gestion des parkings SNCB aux abords des gares" (56001925C)	34
<i>Sprekers:</i> Aurore Tourneur , Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Aurore Tourneur , Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Vraag van Aurore Tourneur aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beveiliging van overwegen" (56001940C)	36	Question de Aurore Tourneur à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurisation des passages à niveau" (56001940C)	36
<i>Sprekers:</i> Aurore Tourneur , Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Aurore Tourneur , Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Vraag van Aurore Tourneur aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van het station Dinant voor personen met een beperkte mobiliteit" (56001947C)	37	Question de Aurore Tourneur à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la gare de Dinant aux personnes à mobilité réduite" (56001947C)	37
<i>Sprekers:</i> Aurore Tourneur , Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Aurore Tourneur , Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toiletten in het station van Hasselt" (56001961C)	38	Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les toilettes de la gare de Hasselt" (56001961C)	38
<i>Sprekers:</i> Frank Troosters , Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Frank Troosters , Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De negatieve gevolgen van het nieuwe vervoersplan" (56001962C)	39	Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences négatives du nouveau plan de transport" (56001962C)	39
<i>Sprekers:</i> Frank Troosters , Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Frank Troosters , Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Vraag van Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De slechte bereikbaarheid van het station Ottignies" (56001980C)	39	Question de Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'inaccessibilité de la gare d'Ottignies" (56001980C)	39
<i>Sprekers:</i> Farah Jacquet , Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Farah Jacquet , Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Vraag van Staf Aerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekenning van rijpaden voor het treinverkeer" (56002013C)	41	Question de Staf Aerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'octroi de sillons pour le trafic ferroviaire" (56002013C)	41
<i>Sprekers:</i> Staf Aerts , Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Staf Aerts , Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Vraag van Staf Aerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problemen op de treinverbindingen van en naar de Kempen" (56002014C)	42	Question de Staf Aerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes sur les liaisons ferroviaires desservant la Campine" (56002014C)	42
<i>Sprekers:</i> Staf Aerts , Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Staf Aerts , Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Vraag van Britt Huybrechts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidsoverlast rond	43	Question de Britt Huybrechts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores autour	43

Zaventem" (56002020C)

Sprekers: **Britt Huybrechts, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

de Zaventem" (56002020C)

Orateurs: **Britt Huybrechts, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

DINSDAG 21 JANUARI 2025

Namiddag

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

du

MARDI 21 JANVIER 2025

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.16 uur en voorgezeten door de heer Frank Troosters.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 16 par M. Frank Troosters, président.

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

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

01 Actualiteitsdebat over de nieuwe tarieven bij de NMBS en toegevoegde vragen van
 - Sofie Merckx aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe tariefsysteem van de NMBS" (56001635C)
 - Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe tariefensysteem van de NMBS" (56001678C)
 - Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe tarieven van de NMBS" (56001950C)
 - Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hervorming van de gereguleerde NMBS-tarieven" (56001954C)
 - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe tarieven bij de NMBS en de gevolgen voor senioren" (56002010C)
 - Staf Aerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe NMBS-tarieven" (56002012C)

01 Débat d'actualité sur la nouvelle grille tarifaire de la SNCB et questions jointes de
 - Sofie Merckx à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle grille tarifaire de la SNCB" (56001635C)
 - Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle grille tarifaire de la SNCB" (56001678C)
 - Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouveaux tarifs de la SNCB" (56001950C)
 - Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réforme des tarifs régulés de la SNCB" (56001954C)
 - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouveaux tarifs de la SNCB et leurs conséquences pour les seniors" (56002010C)
 - Staf Aerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouveaux tarifs de la SNCB" (56002012C)

01.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): *De NMBS heeft beslist haar tariefbeleid te herzien in 2025. Verenigingen van treinreizigers hebben u gewaarschuwd voor het risico dat jongeren, gezinnen en senioren meer zouden moeten betalen voor hun tickets. U hebt geantwoord dat er een maximumtarief zou gelden.*

01.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): *La SNCB a décidé de revoir sa grille tarifaire en 2025. Les associations de défense des usagers vous ont alerté du risque que les jeunes, les familles et les seniors paient plus cher leur ticket. Vous avez répondu qu'il y aurait un plafonnement des tarifs.*

Hoe staat het met die nieuwe tarieven? Kunt u beloven dat niemand meer zal moeten betalen voor zijn ticket?

Où en est cette nouvelle grille tarifaire? Vous engagez-vous à ce que personne ne paie plus cher son ticket?

01.02 Dorien Cuylaerts (N-VA): In het raam van de

01.02 Dorien Cuylaerts (N-VA): Dans le cadre de

aanpassing van de tarieven van de NMBS vanaf 1 februari 2025 ontving ik graag meer informatie over de voordeelkaart voor senioren vanaf 65 jaar en over het jongerentarief.

la modification des tarifs de la SNCB à partir du 1^{er} février 2025, je souhaiterais obtenir des précisions sur la carte avantage destinée aux personnes âgées de 65 ans et plus ainsi que sur le tarif jeunes.

Hoeveel zal de voordeelkaart voor senioren kosten en welke kortingen kunnen ze daarmee krijgen? Hoe staat het met de plannen voor een jongerentarief?

Quel sera le prix de la carte avantage pour les seniors et à quelles réductions donnera-t-elle droit? Qu'en est-il du tarif prévu pour les jeunes?

01.03 Xavier Dubois (Les Engagés): Het openbaredienstcontract van de NMBS is sinds 1 januari 2023 van kracht. Daarin staat dat de nieuwe tarieven uiterlijk 26 maanden na de inwerkingtreding van het contract ingaan, dat is dus uiterlijk over een maand. U mag dan wel zeggen dat reizigers geen nadelige gevolgen van die hervorming zullen ondervinden, maar we weten daar nog steeds het fijne niet van.

01.03 Xavier Dubois (Les Engagés): Le contrat de service public de la SNCB est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2023. Il prévoit que la nouvelle offre soit proposée dans les 26 mois maximum; il reste donc un mois. Même si vous dites que les voyageurs ne seront pas lésés par cette réforme, nous ignorons toujours certaines informations.

Hoeveel zal de voordeelkaart kosten en op welke kortingen zal deze recht geven? Hoeveel zal het maximumtarief bedragen? Wanneer zullen de reizigers over de nieuwe tarieven geïnformeerd worden?

Combien coûtera la carte avantage et à quelles réductions donnera-t-elle droit? Quel sera le plafond tarifaire? Quand informera-t-on les voyageurs des nouveaux tarifs?

01.04 Frank Troosters (VB): De nieuwe tariefplannen van de NMBS zouden reizen over langere afstanden voor senioren flink duurder maken.

01.04 Frank Troosters (VB): Avec les nouveaux projets tarifaires de la SNCB, les trajets sur de longues distances seraient beaucoup plus coûteux pour les personnes âgées.

Zijn de details van die nieuwe tarieven al bekend? Hoeveel voordeel zal de voordeelkaart bieden voor senioren die reizen buiten de piekuren? Komt er een aangepaste regeling voor senioren die tijdens de piekuren vertrekken voor een langere reis die verder grotendeels tijdens de daluren verloopt?

Les détails de ces nouveaux tarifs sont-ils déjà connus? Quel bénéfice les seniors retireront-ils de la carte avantage lorsqu'ils voyagent en dehors des heures de pointe? Y aura-t-il un système particulier pour les seniors qui commencent leur voyage pendant les heures de pointe mais dont le trajet se poursuit en grande partie pendant les heures creuses?

01.05 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Bijna een jaar geleden maakte de NMBS de grote lijnen van haar tariefhervorming bekend, maar meer details zijn er nog altijd niet. Ondertussen heeft de aangekondigde afschaffing van de voordeelkaart al wel voor de nodige onrust gezorgd. De seniorenverenigingen vrezen in de toekomst met duurdere treintickets te worden geconfronteerd en betreuren het gebrek aan afstemming met het seniorenabonnement van De Lijn, de TEC en de MIVB.

01.05 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Il y a près d'un an, la SNCB a annoncé les grandes lignes de sa réforme tarifaire, mais nous n'en connaissons toujours pas les détails. Dans l'intervalle, la suppression annoncée de la carte avantage a suscité un certain émoi. Les associations de personnes âgées craignent que les billets coûtent plus cher à l'avenir et déplorent le manque de coordination avec l'abonnement senior de De Lijn, du TEC et de la STIB.

Hoever staat de NMBS met de uitvoering van de tariefhervorming? Heeft zij daarover met u overlegd? Welke stappen kunt u nog ondernemen? Welk toekomstperspectief ziet u voor een aantrekkelijk combi-abonnement voor senioren, geldig op de trein, de tram, de bus en de metro?

Où en est la SNCB dans la mise en œuvre de la réforme des tarifs? Vous a-t-elle consulté à ce sujet? Quelles démarches pouvez-vous encore entreprendre? Quelles perspectives d'avenir voyez-vous pour un abonnement combiné attractif pour les seniors, valable pour le train, le tram, le bus et le métro?

01.06 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): Ik ben net zo ongeduldig als u. De tariefhervorming die de NMBS momenteel voorbereidt, zal de trein toegankelijker maken door toepassing van verschillende principes die in de pers en in deze commissie al voorgesteld werden.

Er zullen kortingen ingevoerd worden voor de min 26-jarigen (wat ongezien is) en voor de senioren en de rechthebbenden op de verhoogde tegemoetkoming. Ook zullen er hoge tariefverminderingen toegekend worden aan de reizigers die tijdens de daluren de trein nemen.

(*Nederlands*) Die kortingen zijn cumulatief. Daarnaast komt er een maximumtarief voor lange afstanden. Het doel is om meer mensen op de trein te krijgen.

(*Frans*) De tarieven zullen niet stijgen, maar integendeel zelfs aantrekkelijker worden dan ze vandaag al zijn, vooral voor korte trajecten, kleine groepen en tijdens de daluren – en dat is nieuw.

De precieze kortingspercentages, de prijzen van de voordeelkaarten en de maximumprijs voor langeafstandstickets moeten nog bepaald worden, met bijzondere aandacht voor jongeren, senioren en rechthebbenden op de verhoogde tegemoetkoming.

De NMBS is zich bewust van mijn verwachtingen op dat vlak, zeker nu ze dankzij het nieuwe openbaredienstcontract over meer autonomie beschikt om haar tariefbeleid te bepalen, wat verder gaat dan alleen de gebruikelijke tarieven.

(*Nederlands*) Volgens het openbaredienstcontract moet het nieuwe tariefaanbod uiterlijk in februari 2025 worden vastgelegd. Het zal van kracht worden in de loop van het jaar, samen met de modernisering van de verkoopkanalen. De NMBS heeft bevestigd dat ze haar verbintenissen volgens schema zal nakomen.

(*Frans*) De beslissing valt uiterlijk in februari, en het nieuwe tariefaanbod treedt in 2025 in werking. Er zal een communicatiecampagne moeten volgen.

Als dit dossier tot een goed einde gebracht wordt – wat nu ongeveer het geval is –, zal de trein aantrekkelijker worden. Er staan nog projecten op stapel, zoals de langverwachte tariefintegratie met de andere vervoersmodi (wordt al uitgevoerd in de zone Brussel) en de zomerabonnementen voor jongeren. Deze uitstekende hervorming zal revolutionaire gevolgen hebben voor de tarieven van de NMBS. Mijn boodschap aan de NMBS is: geen al

01.06 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Je partage votre impatience. La réforme tarifaire que la SNCB prépare renforcera l'accessibilité du train avec divers principes déjà présentés dans la presse et dans cette commission.

Des réductions bénéficieront aux jeunes de moins de 26 ans (c'est inédit) et aux aînés et bénéficiaires d'intervention majorée; des réductions importantes s'appliqueront aux voyageurs utilisant le train aux heures creuses.

(*En néerlandais*) Ces réductions sont cumulatives. En outre, un tarif maximal est prévu pour les longues distances. L'objectif de cette réforme est d'inciter davantage de personnes à prendre le train.

(*En français*) Loin d'être en augmentation, les tarifs seront encore plus attractifs qu'aujourd'hui, notamment pour des trajets courts, des petits groupes, ou en heures creuses – ce qui est neuf.

Reste à déterminer les pourcentages exacts de réduction, les prix des cartes avantage ou le prix maximum du billet longues distances, avec une attention pour les jeunes, les aînés et les bénéficiaires d'intervention majorée (BIM).

La SNCB est consciente de mes attentes à ce niveau, sachant que via le nouveau contrat de service public elle aura une plus grande autonomie tarifaire au-delà des tarifs réguliers.

(*En néerlandais*) Le contrat de service public impose qu'une nouvelle offre tarifaire soit fixée en février 2025, au plus tard. Elle entrera en vigueur dans le courant de l'année, en même temps que la modernisation des canaux de vente. La SNCB a confirmé qu'elle respectera ses engagements selon le calendrier fixé.

(*En français*) La décision est pour février au plus tard et l'entrée en vigueur en 2025. Une campagne de communication s'imposera.

Si ce dossier aboutit – c'est quasi le cas –, il renforcera l'attractivité du rail. Il restera encore des chantiers comme la très attendue intégration tarifaire avec les autres modes de transport (déjà en cours dans la zone de Bruxelles) et les abonnements estivaux pour les jeunes. Cette très bonne réforme révolutionnera les tarifs de la SNCB. Mon message à celle-ci est d'avoir des maximums pas trop élevés, une carte au prix avantageux et des formules aisées

te hoge maximumprijzen, een voordeelkaart tegen een aantrekkelijk tarief en laagdrempelige formules. Nieuwigheden geven soms aanleiding tot ongerustheid, maar ik ben blij met de interesse van de senioren voor een hervorming die voor iedereen een goede zaak is.

01.07 Farah Jacquet (PVDA-PTB): U lijkt zeker van uzelf. U hebt echter de mogelijkheid om uw volle gewicht in de schaal te werpen om het openbaar vervoer toegankelijker te maken voor jongeren, pendelaars en senioren: toon dat u ambitie hebt en streef naar betaalbare prijzen, zodat mensen voor de trein kiezen in plaats van voor de auto!

01.08 Dorien Cuylaerts (N-VA): Over exact tien dagen treden de nieuwe tarieven in werking, en nog steeds ontbreekt het ons aan duidelijke informatie. Een goede communicatiecampagne kan nochtans veel onrust wegnemen. Het blijft onduidelijk welke prijs senioren en jongeren zullen moeten betalen en ook de maximumprijs kennen we nog steeds niet.

Ik blijf ook bezorgd over de gebruiksvriendelijkheid van de nieuwe kaart voor senioren, die niet allemaal digitaal geletterd zijn. Die kaart moet op een eenvoudige manier toegang geven tot het voordeligste tarief.

01.09 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De beslissing over de tarieven moet worden genomen voor eind februari 2025. De tarieven zullen wellicht in werking treden in mei of juni 2025. Er is dus nog voldoende tijd om te communiceren over het nieuwe tariefbeleid.

01.10 Xavier Dubois (Les Engagés): Dit is een langverwachte hervorming, maar het verbaast me dat het niet mogelijk is om preciezere informatie te krijgen over de tarieven of de kortingen, nu de beslissingen eind februari genomen moeten worden.

Werd er met name in het openbaredienstcontract een termijn vastgesteld voor de implementatie van de beslissing die eind februari genomen moet worden? Hoeveel autonomie heeft de NMBS op dat vlak? Het is belangrijk om over de termijn te communiceren. De wijzigingen wekken bezorgdheid, omdat sommigen denken dat ze onmiddellijk doorgevoerd zullen worden.

01.11 Minister Georges Gilkinet (Frans): Er moet een beslissing genomen worden tegen eind februari en enkele maanden later zal ze uitgevoerd worden. Wellicht zal dat tegen juni zijn. Zo zullen de reizigers uitvoering geïnformeerd kunnen worden. Er zijn

d'accès. Même si la nouveauté peut inquiéter, je me réjouis de l'intérêt des aînés pour une réforme positive pour tous.

01.07 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Vous semblez sûr de vous. Mais vous avez l'occasion de peser pour que les transports en commun soient plus accessibles aux jeunes, aux travailleurs, aux séniors: faites preuve d'ambition et visez des prix abordables, afin que les gens délaissent la voiture au profit du train!

01.08 Dorien Cuylaerts (N-VA): Alors que les nouveaux tarifs entreront en vigueur dans dix jours exactement, il nous manque toujours des informations claires. Une campagne de communication efficace pourrait pourtant éliminer de nombreuses inquiétudes. Le flou règne toujours quant au prix que devront payer les séniors et les jeunes, et nous ne connaissons toujours pas le prix maximal.

Je ne suis toujours pas rassurée quant à la facilité d'utilisation de la nouvelle carte destinée aux séniors, qui ne maîtrisent pas tous les outils numériques. Cette carte devrait donner accès au tarif le plus avantageux d'une manière simple.

01.09 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La décision relative aux tarifs devra être prise avant la fin du mois de février 2025. Les tarifs entreront probablement en vigueur en mai ou en juin 2025. Il reste donc suffisamment de temps pour organiser la communication sur la nouvelle politique tarifaire.

01.10 Xavier Dubois (Les Engagés): Cette réforme est très attendue, mais je m'étonne que, s'agissant de décisions qui doivent être prises fin février, il ne soit pas possible d'obtenir des informations plus précises sur le prix ou le montant de la réduction.

La décision doit intervenir fin février... Un délai est-il prévu pour l'entrée en vigueur, notamment dans le contrat de service public? Quelle est l'autonomie de la SNCB sur ce point? Il est important de communiquer sur le délai. Ces modifications suscitent des craintes car certains pensent qu'elles vont entrer en vigueur immédiatement.

01.11 Georges Gilkinet, ministre (en français): Une décision doit être prise pour fin février. L'entrée en vigueur aura lieu quelques mois plus tard, sans doute vers le mois de juin, ce qui permettra d'informer les voyageurs. Des discussions sont en

gesprekken aan de gang. Als die verlopen volgens de beginselen waarover we met de NMBS gepraat hebben, zullen ze in een uitstekende hervorming uitmonden.

01.12 Xavier Dubois (Les Engagés): Men zou de bevolking moeten informeren over de beoogde termijn.

01.13 Frank Troosters (VB): Ik betreur dat we na een jaar nog steeds zo weinig concrete antwoorden krijgen. Dit thema beroert immers heel veel mensen.

01.14 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Wij steunen de algemene principes van de hervorming, maar pas uit de details zal blijken of ze werkelijk een verbetering inhoudt voor de senioren. Ik roep dan ook alle politieke partijen die vertegenwoordigd zijn in de raad van bestuur op om de zaak daar op te volgen. Daar zal de beslissing immers worden genomen.

Daarnaast dring ik er bij de NMBS op aan om ook voldoende tijd uit te trekken voor de communicatie aan de treinreizigers. Zij zijn gebaat bij een brede communicatiecampagne.

Ten slotte hoop ik dat het een eenvoudig systeem wordt, waarbij men niet allerlei abonnementsformules moet gaan vergelijken om het goedkoopste tarief te achterhalen.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De regelgeving betreffende het veevervoer" (56001604C)

02.01 Benoît Piedboeuf (MR): Voor de sector die instaat voor het vervoer van vleesvee naar de slachthuizen in Wallonië en het Groothertogdom Luxemburg geldt de regelgeving inzake het gebruik van de tachograaf, wat betekent dat de chauffeurs verplicht pauzes in acht moeten nemen. Het betreft evenwel levende dieren. Rijpauzes kunnen in dat geval gelijkgesteld worden met dierenmishandeling. Wanneer de transportbedrijven de FAVV-richtlijnen in acht willen nemen, worden ze streng bestraft door de FOD Mobiliteit. Moet de wet voorrang krijgen op het dierenwelzijn?

Waarom wordt op het vervoer van dieren niet dezelfde regelgeving toegepast als op het vervoer naar het vilbeluik of zuivelbedrijf – die transporten mogen gedurende 15 uur per dag worden uitgevoerd –, terwijl het vervoer van levende dieren beschouwd wordt als goederenvervoer en niet verzekeraar is in

cours. Si elle suit les principes dont nous avons discuté, ce sera une excellente réforme.

01.12 Xavier Dubois (Les Engagés): Il faudrait informer la population du délai envisagé.

01.13 Frank Troosters (VB): Je regrette qu'après un an, nous recevions toujours si peu de réponses concrètes. Ce sujet touche en effet de très nombreuses personnes.

01.14 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Nous soutenons les principes généraux de la réforme, mais il faudra attendre d'en connaître les détails pour savoir si elle représente une réelle amélioration pour les seniors. J'appelle dès lors tous les partis politiques représentés au conseil d'administration à y suivre le dossier de près. En effet, c'est là que la décision sera prise.

Par ailleurs, je demande instamment à la SNCB de consacrer suffisamment de temps à la communication à l'égard des voyageurs. Une vaste campagne de communication leur sera bénéfique.

Enfin, j'espère qu'il s'agira d'un système simple ne nécessitant pas de comparer toutes sortes de formules d'abonnement pour connaître le tarif le moins cher.

L'incident est clos.

02 Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réglementation du transport de bétail" (56001604C)

02.01 Benoît Piedboeuf (MR): Le secteur du transport de bétail viandeux vers les abattoirs de Wallonie et du Grand-Duché de Luxembourg est soumis à la réglementation du tachygraphe imposant des pauses aux conducteurs. Or, il s'agit en l'occurrence de bétail vivant pour lequel les pauses peuvent être assimilées à de la maltraitance. Le secteur respecte les directives de l'AFSCA mais est sanctionné sévèrement par le SPF Mobilité. Faut-il faire passer la loi avant le bien-être animal?

Pourquoi la même réglementation n'est-elle pas appliquée au transport d'animaux que le clos ou la laiterie – qui peuvent rouler quinze heures par jour – alors que le transport d'animaux vivants est considéré comme du transport de marchandises et est non assurable en Belgique?

België?

02.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): De Europese verordening nr. 561/2006 van 15 maart 2006 heeft betrekking op de rij- en rusttijden. De verordening nr. 1/2005 van 22 december 2004 gaat over het vervoer van levende dieren. Die twee verordeningen vullen elkaar aan. De ene strekt ertoe de verkeersveiligheid, eerlijke concurrentie en het welzijn van de bestuurders te bevorderen, terwijl de andere zich op het dierenwelzijn richt. Een bestuurder mag de rusttijden niet onder het mom van dierenwelzijn verwaarlozen.

Verordening nr. 561 staat de lidstaten toe vrijstellingen in te voeren voor de voertuigen die dieren van de boerderijen naar de lokale markten en omgekeerd vervoeren, of van de markten naar de slachthuizen in een straal van 100 km. Onze nationale wetgeving voorziet in die vrijstelling bij artikel 40 m) van het koninklijk besluit van 17 oktober 2016. Overeenkomstig het arrest van het Hof van Cassatie van 25 april 2017 moet die vrijstelling zeer restrictief geïnterpreteerd worden en is ze niet van toepassing op het vervoer van de boerderijen naar de slachthuizen.

Het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft die uitspraak bevestigd in zijn arrest van 7 februari 2019.

Voor eender welke andere vorm van veevervoer geldt de door Europa opgelegde rij- en rusttijdenregeling: er mag niet langer dan viereneenhalf uur ononderbroken gereden worden. Chauffeurs moeten hun rit dus voorbereiden. Die vereiste van organisatie en voorbereiding is vastgelegd in de verordening inzake de bescherming van dieren. Vermits het vervoer van een of meer boerderijen naar een slachthuis wellicht niet langer dan viereneenhalf uur in beslag neemt, is er geen probleem voor chauffeurs die van tevoren gerust hebben.

De kosten zijn voor iedereen gelijk, dus van concurrentievervalsing is er geen sprake. Opdrachtgevers kunnen vervolgd worden als ze het vervoer tegen ongeoorloofd lage prijzen laten uitvoeren of als ze instructies geven die ertoe leiden dat de voorschriften inzake de rij- en rusttijden niet in acht genomen worden.

02.03 **Benoît Piedboeuf** (MR): De situatie blijft echter absurd, aangezien de regelgeving verschilt van die voor het vervoer van dode dieren en het vervoer van zuivelproducten, en levende dieren als levenloze goederen beschouwd worden. Er is dus sprake van een tegenstrijdigheid tussen twee wetgevingen.

02.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Le règlement européen n° 561/2006 du 15 mars 2006 porte sur les temps de conduite et de repos. Le règlement n° 1/2005 du 22 décembre 2004 porte sur le transport d'animaux vivants. Ces deux réglementations se complètent. L'une promeut la sécurité routière, la concurrence loyale et le bien-être des conducteurs, et l'autre vise le bien-être animal. Un chauffeur ne peut négliger les temps de repos sous prétexte du respect du bien-être animal.

Le règlement n° 561 autorise les États membres à créer des exemptions pour les véhicules qui transportent des animaux des fermes aux marchés locaux, et vice versa, ou des marchés aux abattoirs dans un rayon de 100 km. Notre droit national contient cette exemption dans l'article 40 m) de l'arrêté royal du 17 octobre 2016. L'arrêt du 25 avril 2017 de la Cour de cassation précise que cette exemption doit être interprétée très restrictivement et qu'elle n'est pas applicable au transport des fermes aux abattoirs.

Cette décision a été confirmée par l'arrêt du 7 février 2019 de la Cour de justice de l'Union européenne.

Pour tout autre transport de bétail, le régime de temps de conduite et de repos imposé par l'Europe s'applique: la conduite ininterrompue ne peut excéder quatre heures et demie. Le conducteur doit donc préparer son trajet. Cette exigence d'organisation et d'anticipation figure au règlement relatif à la protection des animaux. Comme le temps de transport depuis une ou plusieurs fermes jusqu'à un abattoir ne dépasse probablement pas quatre heures et demie, un conducteur qui s'est reposé avant n'aura aucun problème.

Les coûts sont identiques pour tous, il n'y a pas de distorsion de concurrence. Les donneurs d'ordre sont punissables s'ils font exécuter un transport pour un prix abusivement bas ou s'ils donnent des instructions entraînant le non-respect des prescriptions relatives au temps de conduite et de repos.

02.03 **Benoît Piedboeuf** (MR): Nous n'en sommes pas moins face à une absurdité, puisque les réglementations diffèrent entre le clos et la laiterie, que les bêtes vivantes sont considérées comme de simples marchandises inertes, et qu'il y a donc contradiction entre deux législations.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van Dimitri Legasse aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De controles door Securail" (56001636C)

03 Question de Dimitri Legasse à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les contrôles de Securail" (56001636C)

03.01 Dimitri Legasse (PS): De opdrachten van de Securailagenten werden uitgebreid tot het controleren van de treintickets vóór het opstappen. Die agenten verhogen het veiligheidsgevoel op het spoor. Op sociale media wordt er evenwel gewag gemaakt van overdreven strenge en soms zelfs agressieve controles, waarbij er sprake zou zijn van etnische profilering. Als die feiten blijken te kloppen, moet u, als voogdijminister van die dienst, kordaat optreden.

03.01 Dimitri Legasse (PS): On a étendu les missions des agents de Securail au contrôle des billets avant l'embarquement. Ces agents accentuent le sentiment de sécurité sur le rail. Or les réseaux sociaux révèlent des contrôles zélés, voire agressifs et motivés par un délit de faciès. Si de tels faits sont avérés, ils méritent une réaction ferme de la tutelle que vous exercez sur ce service.

Draagt u kennis van klachten wegens discriminatie door Securailagenten? Zo ja, welke tuchtmaatregelen worden er genomen?

Êtes-vous informé de plaintes pour discrimination par des agents de Securail? Si oui, quelles sont les mesures disciplinaires prises?

Langs welke weg kunnen reizigers een klacht indienen en welk gevolg wordt er daaraan gegeven?

Par quels canaux les voyageurs peuvent-ils porter plainte et quelles sont les suites?

Wordt er in de opleiding van de agenten aandacht besteed aan zulk onaanvaardbaar gedrag, teneinde het te voorkomen?

La formation des agents traite-t-elle de ces comportements inacceptables pour les éviter?

03.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Elke vorm van discriminatie is ontoelaatbaar. In 2024 heeft de NMBS via haar *customer service* vijf klachten van reizigers over mogelijke discriminatie door agenten van Securail ontvangen. In vier gevallen is men tot de conclusie gekomen dat de agenten geen enkele fout begaan hadden. De vijfde klacht wordt nog onderzocht.

03.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Toute forme de discrimination est intolérable. En 2024, la SNCB a enregistré cinq plaintes de voyageurs via son *customer service* concernant de possibles faits de discrimination de la part d'agents de Securail, dont quatre ont abouti à la conclusion que ces derniers n'avaient pas commis de faute. La cinquième est en cours d'analyse.

Zoals bij alle klachten start de *corporate security service* van de NMBS steeds een intern onderzoek op. Als er een fout begaan werd, worden er interne maatregelen voorgesteld, zoals een sanctie tegen de agent of een remediëringstraject, via deelneming aan een opleiding.

Comme pour toute plainte, le *corporate security service* de la SNCB démarre toujours une enquête interne. Si une faute a été commise, des mesures internes sont proposées, telles qu'une sanction contre l'agent ou un trajet de remédiation, via la participation à une formation.

De NMBS moet er altijd op toezien dat de veiligheidsagenten aan het bij de wet op de private veiligheid bedoelde profiel beantwoorden. Elke strafrechtelijke inbreuk wordt aan de FOD Binnenlandse Zaken gemeld, die toeziet op de toepassing van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

La SNCB doit toujours veiller à ce que ses agents de sécurité répondent au profil légal sur la sécurité privée. Toute infraction pénale est signalée au SPF Intérieur, qui contrôle l'application de la loi du 2 octobre 2017 sur la sécurité privée et particulière.

De reizigers kunnen de *customer service* een kwaliteitsbeoordeling van de dienstverlening bezorgen. Binnen vijf dagen ontvangt de klager informatie over de dienst die de klacht behandelt, en binnen twee maanden een antwoord. Als de reiziger

L'appréciation qualité des voyageurs peut être partagée auprès du *customer service*. Le plaignant reçoit dans les cinq jours les coordonnées du service traitant la plainte, ainsi qu'une réponse dans les deux mois. Si le voyageur n'est pas satisfait, il peut

niet tevreden is, kan hij contact opnemen met de ombudsdienst voor de treinreizigers, een onafhankelijke instantie.

De NMBS moet haar diensten afstemmen op de diverse verwachtingen van reizigers. Securailagenten moeten zich dan ook professioneel gedragen ten aanzien van de klanten en worden daar systematisch in opgeleid. Ze moeten zo goed mogelijk met een divers publiek kunnen omgaan, ethische normen hanteren tijdens hun interventies en potentiële conflicten ontwijken. Die principes moeten strikt in acht genomen worden.

03.03 Dimitri Legasse (PS): Door de sociale media wordt het fenomeen wellicht uitvergroot, en men mag dergelijk gedrag niet veralgemenen voor alle agenten. Niettemin werden er vijf klachten ingediend, waarvan er vier zonder gevolg bleven. Laten we ervan uitgaan dat de situatie zal verbeteren.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inhuldiging van het station Bergen" (56001651C)
- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan het station Bergen" (56001724C)
- Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inhuldiging van het nieuwe station in Bergen" (56001764C)

04.01 Frank Troosters (VB): Op 31 januari 2025 wordt het vernieuwde station van Bergen officieel ingehuldigd. Het kostte de belastingbetaler uiteindelijk zo'n 480 miljoen, in plaats van de oorspronkelijk geraamde 37 miljoen.

Vindt u, in het licht daarvan, het organiseren van een officieel inhuldigingsmoment gepast? Hoeveel heeft het project precies gekost? Zult u aanwezig zijn op de inhuldiging? Zult u dan een kritische boodschap brengen?

04.02 Xavier Dubois (Les Engagés): De buitensporige kostprijs van het project voor de renovatie van het station Bergen, die tot 500 miljoen euro oploopt terwijl het op 37 miljoen euro geraamd werd, is een schande voor de overheidsbeheerders. Ik hoop dat dit soort problemen zich dankzij de evolutie van de projectbeheermethode niet meer zal voordoen. In 2021 heeft het Rekenhof op grote problemen gewezen bij de oorspronkelijke aanstelling van de ontwerper van het project, het bureau Calatrava, dat informatie zou toegespeeld gekregen hebben, waardoor het bevoordeeld werd.

s'adresser au médiateur pour les voyageurs ferroviaires, qui est une instance indépendante.

La SNCB doit pouvoir adapter ses services aux attentes diverses des voyageurs. Les agents Securail doivent dès lors se comporter de manière professionnelle vis-à-vis des clients et sont systématiquement formés en ce sens. Ils doivent interagir au mieux avec un public diversifié, privilégier l'éthique lors de leurs interventions et désamorcer les conflits potentiels. Ces principes doivent être strictement respectés.

03.03 Dimitri Legasse (PS): Les réseaux sociaux amplifient probablement le phénomène et il ne faut pas généraliser ce comportement à l'ensemble des agents. Néanmoins, sur cinq plaintes, quatre n'ont pas abouti. Gageons que la situation s'améliorera.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'inauguration de la gare de Mons" (56001651C)
- Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le chantier de la gare de Mons" (56001724C)
- Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'inauguration de la nouvelle gare de Mons" (56001764C)

04.01 Frank Troosters (VB): La nouvelle gare de Mons sera officiellement inaugurée le 31 janvier 2025. Elle aura finalement coûté quelque 480 millions d'euros aux contribuables, alors que le coût initial avait été évalué à 37 millions.

Dans ce contexte, est-il opportun, selon vous, d'organiser une cérémonie d'inauguration officielle? Combien le projet a-t-il coûté exactement? Serez-vous présent à l'inauguration? Y adresserez-vous un message critique?

04.02 Xavier Dubois (Les Engagés): Le coût démesuré du chantier de la gare de Mons, qui approche les 500 millions d'euros alors que le projet de rénovation était évalué à 37 millions, est indigne de la part de gestionnaires publics. J'espère qu'avec l'évolution de la méthodologie de gestion de projets, ce genre de problème ne se reproduira pas. En 2021, la Cour des comptes a pointé d'importants problèmes dans la désignation initiale de l'auteur de projet, le bureau Calatrava, qui aurait bénéficié d'informations l'avantageant. Lors de l'évolution du projet, il aurait également fallu remettre en

Toen het project evolueerde, had men ook een nieuwe mededingingsprocedure voor de ontwerper moeten opstarten, wat niet gebeurd is.

concurrence l'auteur de projet, ce qui n'a pas été le cas.

We hebben het verslag zorgvuldig gelezen. We hebben de verantwoordelijken van de NMBS en uzelf bevraagd. Ik heb u gevraagd het dossier voor de rechtbank te brengen, wat u geweigerd hebt. In de pers hebt u gemeld dat de verantwoordelijkheden niet konden worden vastgesteld. Dat is echter net de taak van de rechtbanken, niet de uwe.

Nous avons lu le rapport avec attention. Nous avons interpellé les responsables de la SNCB et vous-même. Je vous ai demandé de déposer ce dossier devant la justice, ce que vous avez refusé. Dans la presse, vous avez indiqué que les responsabilités ne pouvaient pas être établies. C'est pourtant précisément le rôle de la justice et pas le vôtre.

Is uw standpunt geëvolueerd? Zult u het dossier aan de rechtbank bezorgen zodat kan worden nagegaan wie verantwoordelijk is? Zo niet, zal ik dat doen. Ik verzoek u dan ook me alle bewijsstukken met betrekking tot de gunning van die overheidsopdracht te bezorgen.

Votre position a-t-elle évolué? Allez-vous transmettre le dossier à la justice pour identifier les responsables? Dans la négative, je m'engage à le faire. Je vous demande dès lors de me transmettre toutes les pièces justificatives en lien avec l'attribution de ce marché.

04.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Volgende week wordt het station van Bergen ingehuldigd. De renovatiewerken liepen maar liefst 10 jaar vertraging op en gingen gepaard met enorme budgetoverschrijdingen.

04.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): La semaine prochaine, la gare de Mons sera inaugurée. Les travaux de rénovation ont pris pas moins de 10 ans de retard et se sont accompagnés d'énormes dépassements budgétaires.

Kunt u een overzicht geven van de totale kosten, met een opdeling per financierende partij? Hoeveel bedragen de onderhoudskosten? Hoeveel kost de officiële inhuldiging en wie betaalt er? Komt er een evaluatie om de meerwaarde te bepalen in verhouding tot de kosten?

Pouvez-vous fournir un aperçu du coût total, avec une ventilation par financeur? À combien s'élèvent les coûts d'entretien? Quel est le coût de l'inauguration officielle et par qui est-il supporté? Une évaluation aura-t-elle lieu afin de déterminer la valeur ajoutée par rapport au coût?

04.04 Minister Georges Gilkinet (Frans): De uitgangspunten voor dit dossier werden ten tijde van de haalbaarheidsstudie uit 2004 vastgesteld. Sindsdien hebben zich niet minder dan zeven ministers, onder wie geen enkele Ecolominister, over het dossier ontfemd vóór ik het voorgeschoteld kreeg.

04.04 Georges Gilkinet, ministre (en français): Les prémisses du dossier datent de l'étude de faisabilité de 2004. Depuis lors, pas moins de sept ministres, qui n'étaient pas Ecolo, se sont succédé avant moi.

Bij het begin van de legislatuur leken twee aspecten me essentieel: ten eerste dat de gestarte werken beëindigd konden worden, want we konden het station niet in een onafgewerkte staat laten, en dat dit kon gebeuren zonder verdere budgettaire ontsporingen; ten tweede dat het beleid van de NMBS inzake investeringen in stations en stopplaatsen volledig herzien zou worden opdat er veel efficiëntere keuzes gemaakt zouden worden en de toegankelijkheid van verschillende plaatsen verbeterd zou worden – ik denk dan met name aan het station Doornik, waarover ik regelmatig vragen gekregen heb.

Au début de la législature, deux choses me paraissaient essentielles: que les travaux entamés soient terminés, car on ne pouvait pas laisser le chantier inachevé, et cela sans dérapage budgétaire supplémentaire; que la politique d'investissement de la SNCB dans ses gares et points d'arrêt soit totalement revue afin de réaliser des choix beaucoup plus efficaces et d'intervenir dans l'accessibilité de multiples endroits – je pense notamment à la gare de Tournai, à propos de laquelle j'ai été régulièrement interrogé.

U kent mijn mening: de aanvankelijk gemaakte keuzes hebben geleid tot het oneigenlijk gebruik van overheidsgeld, ten bate van één enkel project, dat er weliswaar spectaculair uitziet, maar totaal buiten alle

Vous connaissez mon avis: les choix posés initialement ont conduit à une utilisation inadéquate des moyens publics, au profit d'un seul projet, certes spectaculaire mais démesuré par rapport aux

proportie is in vergelijking met de noden.

Mijnheer Dubois, alle elementen zijn terug te vinden in het dossier dat aan het Rekenhof bezorgd werd in het kader van het onderzoek dat op verzoek van een parlements lid van de groenen ingesteld werd. Krachtens artikel 33 van het Reglement van orde van het Rekenhof kunnen de Kamerleden die stukken raadplegen of er afschriften van krijgen. Wie geen deel uitmaakt van de Kamer heeft evenwel geen inzage recht en dat geldt dus ook voor een minister.

Ik meen begrepen te hebben dat u een dergelijk verzoek tot inzage hebt ingediend, wat ik zelf ook meermaals heb gedaan toen ik parlements lid was.

Ik beschik momenteel niet over andere documenten of bewijsstukken met betrekking tot de gunning van de opdracht voor de modernisering van het station Bergen aan de betrokken architect, die dateren van na de haalbaarheidsstudie van 2004.

(Nederlands) Voor de kosten verwijs ik naar het verslag van het Rekenhof en naar de uitleg van de NMBS tijdens de hoorzitting van 19 november 2024. Zij worden voor 63,7 % door de NMBS betaald, voor 23,1 % door Infrabel, voor 9,6 % door Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) en voor 3,6 % door de stad Bergen. De jaarlijkse onderhoudskosten worden op 1.040.000 euro geraamd.

De opening van een nieuw station van deze omvang is voor de NMBS een uitzonderlijke gebeurtenis. Het is dus logisch dat er een officiële inhuldiging volgt. Het zal geen groot spektakel worden. Er worden schermen en receptietafels gehuurd en de 180 genodigden krijgen een drankje en een broodje aangeboden.

(Frans) Als ik op 31 januari nog minister van Mobiliteit ben, zal ik daar aanwezig zijn en het woord nemen, waarbij ik de kritiek niet zal sparen. Als ik destijds minister was geweest, had ik actie ondernomen om te voorkomen dat geld zo wordt weggesmeten. Nu het station er is, zie ik echter geen reden om het niet in te huldigen, in gebruik te nemen en de spectaculaire architectuur ervan te erkennen.

04.05 Frank Troosters (VB): Uit het rapport van het Rekenhof blijkt dat de regelgeving niet altijd werd nageleefd. Onze vragen over wie daarvoor verantwoordelijk is werden niet beantwoord op de hoorzitting. Wij vinden de inhuldiging misplaatst. Ik reken erop dat u zich daar kritisch zult uitlaten over het hele project.

besoins.

Monsieur Dubois, tous les éléments figurent dans le dossier remis à la Cour des comptes dans le cadre de l'enquête diligentée à la demande d'un député écologiste. Selon l'article 33 du Règlement, les membres de la Chambre peuvent les consulter et en obtenir copie. Par contre, toute personne étrangère à la Chambre, y compris donc un ministre, n'y a pas accès.

J'ai cru comprendre que vous aviez introduit cette demande de consultation, comme je l'ai fait plusieurs fois lorsque j'étais député.

À ce stade, je ne dispose pas d'autres documents ou pièces justificatives relatives à l'attribution du marché de modernisation de la gare de Mons à l'architecte concerné, dès l'étude de faisabilité de 2004.

(En néerlandais) En ce qui concerne les coûts, je renvoie au rapport de la Cour des comptes et aux explications fournies par la SNCB au cours de l'audition qui s'est tenue le 19 novembre 2024. Ils sont pris en charge à hauteur de 63,7 % par la SNCB, de 23,1 % par Infrabel, de 9,6 % par l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) et de 3,6 % par la ville de Mons. Les coûts d'entretien annuels sont estimés à 1 040 000 euros.

L'ouverture d'une nouvelle gare de cette taille constitue un événement exceptionnel pour la SNCB. Il est donc logique qu'une inauguration officielle soit prévue. Il ne sera pas question d'un spectacle grandiose. Des écrans et des tables de réception seront loués et les 180 invités se verront offrir une boisson et un sandwich.

(En français) Si je suis encore en fonction le 31 janvier, je serai présent et je prendrai la parole, de façon critique. Si j'avais été ministre à l'époque, j'aurais agi pour éviter un tel gaspillage. Maintenant qu'elle existe, je ne vois pas de raison de ne pas l'inaugurer, l'utiliser et reconnaître le geste architectural spectaculaire.

04.05 Frank Troosters (VB): Il ressort du rapport de la Cour des comptes que la réglementation n'a pas toujours été respectée. Nos questions visant à savoir qui en est responsable sont restées sans réponse lors de l'audition. Nous estimons que l'inauguration est déplacée. Je compte sur vous pour y exprimer vos critiques sur l'ensemble du projet.

04.06 Xavier Dubois (Les Engagés): Ook al hebben verscheidene ministers beslissingen genomen, u was degene die aan het roer stond toen het verslag van het Rekenhof in 2021 gepubliceerd werd en u was degene die de informatie over onregelmatigheden bij de gunning van de opdrachten ontving. U had toen moeten reageren.

Ook al kon u, als minister, niet vragen om inzage te krijgen in het dossier van het Rekenhof, u was wel de voogdijminister van de NMBS en had in 2021 al aan uw commissaris moeten vragen om de documenten te bezorgen of moeten vragen om een omstandig verslag.

Aangezien ik bij het Rekenhof gewerkt heb, ken ik de procedures. Ik wacht dus op het antwoord op mijn verzoek om inzage te krijgen in de documenten waarmee de verantwoordelijkheden eindelijk verduidelijkt zullen kunnen worden. De burgers hebben het recht om te weten hoe de vork aan de steel zit wat betreft dat dossier inzake de gunning van een overheidsopdracht aan het bureau Calatrava.

04.07 Dorien Cuylaerts (N-VA): Het prijskaartje van 480 miljoen euro staat in schril contrast met het beperkte aantal reizigers in dat station, namelijk minder dan 10.000 per dag. Met de helft van dat bedrag hadden alle treinen kunnen worden uitgerust met wifi. Ik ben blij dat u ook kritisch naar dit dossier kijkt en ben benieuwd naar uw toespraak op de inhuldiging.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking van de spoorvakbonden op 12 en 13 januari 2025" (56001685C)

05.01 Frank Troosters (VB): *Uit vrees voor een aanpassing van de pensioenvoorwaarden organiseerden de spoorwegvakbonden een staking op 13 januari 2025.*

Vindt u die actie bevorderlijk voor het vertrouwen van de reizigers? Hoeveel spoorstakingen waren er sinds oktober 2020?

05.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De spoorwegarbeiders namen in groten getale deel aan de staking tegen de plannen van de toekomstige arizonameerderheid. Er zijn veel zaken die hen zorgen baren, waaronder ook de aangekondigde en onrechtvaardige pensioenplannen. Het spoorwegpersoneel is de hoeksteen van ons

04.06 Xavier Dubois (Les Engagés): Même si divers ministres ont pris diverses décisions, c'est vous qui étiez en charge lorsque le rapport de la Cour des comptes est sorti en 2021 et qui avez eu l'information relative à des irrégularités dans l'attribution des marchés. C'était à vous d'agir à ce moment-là.

Même si, en tant que ministre, vous ne pouviez demander l'accès au dossier de la Cour des comptes, vous avez la tutelle sur la SNCB et auriez dû demander, dès 2021, à votre commissaire de transmettre les documents ou demander un rapport détaillé.

Étant issu de la Cour des comptes, je connais ses procédures. J'attends donc la réponse à ma demande d'accès aux documents qui permettront d'enfin faire la lumière sur les responsabilités. La population est en droit de connaître ce qui s'est passé dans ce dossier d'attribution d'un marché public au bureau Calatrava.

04.07 Dorien Cuylaerts (N-VA): Le coût de 480 millions d'euros contraste fortement avec le nombre limité de voyageurs qui fréquentent cette gare, à savoir moins de 10 000 par jour. La moitié de ce montant aurait permis d'équiper de wi-fi tous les trains du pays. Je me réjouis de voir que vous portez, vous aussi, un regard critique sur ce dossier et je suis impatiente de prendre connaissance du discours d'inauguration que vous prononcerez.

L'incident est clos.

05 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève des syndicats des chemins de fer les 12 et 13 janvier 2025" (56001685C)

05.01 Frank Troosters (VB): *Par crainte d'une modification des conditions de départ à la retraite, les syndicats des chemins de fer ont organisé une grève le 13 janvier 2025.*

Estimez-vous que cette action favorise la confiance des voyageurs? Combien de grèves du rail ont-elles eu lieu depuis octobre 2020?

05.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les cheminots ont été très nombreux à participer à la grève contre les projets de la future majorité Arizona. De nombreux points les préoccupent, dont les projets inéquitables annoncés en matière de pensions. Le personnel du rail constitue la pierre angulaire de notre système

spoorstelsel. Hun werk is allerm minst evident. Ik sta aan hun zijde, maar ik ontken niet dat een staking ongemakken veroorzaakt. Sinds oktober 2020 waren er negen nationale spoorstakingen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problemen bij het inschrijven van voertuigen in fusiegemeenten" (56001686C)

06.01 Frank Troosters (VB): *Begin dit jaar waren er problemen met het inschrijven van nieuwe voertuigen voor personen uit fusiegemeenten.*

Wat was de precieze oorzaak? Zijn de problemen opgelost? Hoeveel mensen werden getroffen? Zullen zij een compensatie krijgen?

06.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De FOD Mobiliteit was tijdig klaar met de voorbereidingen, maar ontving de nieuwe adressen van het Rijksregister en de Kruispuntbank van Ondernemingen niet vooraf. De ICT-dienst van de FOD werkte snel een oplossing uit, zodat voertuigen uit de fusiegemeenten vanaf 8 januari 2025 opnieuw konden worden ingeschreven. Er wordt niet in een compensatie voorzien, omdat de oorzaak van het probleem niet bij de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen lag.

06.03 Frank Troosters (VB): Het is vreemd dat dit is gebeurd, want dit was niet de eerste fusie.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van
- Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stiptheid van de treinen in 2024" (56001717C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De prestaties inzake stiptheid en afgeschafte treinen bij de NMBS" (56001773C)

07.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Volgens de officiële cijfers steeg de stiptheid van de treinen in 2024 tot 89,5 %. Daarbij wordt echter geen rekening gehouden met het aantal afgeschafte treinen, dat ook steeg.

Worden er in 2025 maatregelen genomen om zowel de stiptheid als het aantal geschrapte treinen aan te

ferroviaire. Leur travail est loin d'être facile. Je suis à leurs côtés, mais je ne nie pas qu'une grève entraîne des désagréments. Neuf grèves nationales ont été organisées sur le rail depuis octobre 2020.

L'incident est clos.

06 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes liés à l'immatriculation de véhicules dans les communes fusionnées" (56001686C)

06.01 Frank Troosters (VB): *Au début de cette année, les personnes provenant de communes fusionnées ont été confrontées à des problèmes liés à l'immatriculation de nouveaux véhicules.*

Quelle a été la cause exacte de ces problèmes? Ont-ils été résolus? Combien de personnes ont été touchées par ces problèmes? Recevront-elles une compensation?

06.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le SPF Mobilité avait terminé les préparatifs à temps, mais il n'a pas reçu préalablement les nouvelles adresses du Registre national et de la Banque-Carrefour des Entreprises. Le service informatique du SPF a rapidement élaboré une solution pour que les véhicules des communes fusionnées puissent à nouveau être immatriculés à partir du 8 janvier 2025. Une compensation n'est pas prévue car la cause du problème n'était pas imputable à la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules.

06.03 Frank Troosters (VB): Il est étrange que cela se soit produit, car il ne s'agissait pas de la première fusion.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de
- Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ponctualité des trains en 2024" (56001717C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les résultats de la SNCB en matière de ponctualité et de suppression des trains" (56001773C)

07.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Selon les chiffres officiels, la ponctualité des trains est remontée à 89,5 % en 2024. Ce pourcentage ne tient toutefois pas compte du nombre de trains supprimés, qui a augmenté également.

Des mesures seront-elles prises en 2025 pour remédier à la fois aux retards et aux suppressions de

pakken? Worden problemen zoals defect rollend materieel en personeelstekorten aangepakt?

07.02 Frank Troosters (VB): *De stiptheid bij de NMBS steeg licht, maar blijft onaanvaardbaar laag en ook het aantal afgeschafte treinen ging de hoogte in.*

Liggen de resultaten in lijn met de ambities van uw beleid? Welke maatregelen plant u om de cijfers te verbeteren?

07.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De stiptheid bereikte in 2024 89,7 %, een verbetering met 2,2 % in vergelijking met 2023. Sinds september 2024 worden ook de kleine vertragingen en de oorzaken ervan gepubliceerd. De verbetering van de stiptheid is voor meer dan de helft toe te schrijven aan de NMBS. Vooral tijdens de avondspits is er een verbetering, omdat de vertragingen die zich voordeden tijdens de ochtendspits kunnen worden ingelopen dankzij verbeteringen van de operationele procedure, een doeltreffender beheer van incidenten en optimaliseringen van de dienstregelingen.

Voor het begin van 2024 was een moeilijke periode door het winterse weer. Spoorlopers en persoonsaanrijdingen leidden tot bijna 100.000 minuten vertraging. Het afgelopen jaar bevestigt een structurele verbetering van de stiptheid sinds 2010. De NMBS en Infrabel blijven werken aan de verbetering van de stiptheid om de doelstellingen te behalen.

07.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): Ik kreeg geen antwoord op mijn vraag welke maatregelen er zullen worden genomen om de stiptheid te verbeteren. De NMBS communiceert dat de stiptheid is verbeterd, maar de reizigers krijgen te maken met afgeschafte of overvolle treinen. Dagelijks zijn er mensen die niet (tijdig) op hun werk geraken. Er moeten structurele oplossingen worden gezocht.

07.05 Frank Troosters (VB): Ik sluit mij daarbij aan. Dat we het 2 % minder slecht deden dan het jaar voordien, leidt bijna tot een hoerastemming. Maar niet alle vertragingen worden meegeteld en er worden nog steeds massaal treinen afgeschaft. In december 2020 hadden we nog een stiptheid van 95,1 %.

07.06 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Er zijn wel degelijk maatregelen genomen, zoals de inzet van de nieuwe M7-treinen. Daarnaast werd de keuze gemaakt om blijvend te investeren in de infrastructuur, die verouderd is ten gevolge van

trains? Et des actions seront-elles entreprises pour lutter contre les problèmes de matériel roulant défectueux et de manque de personnel?

07.02 Frank Troosters (VB): *La ponctualité à la SNCB a augmenté légèrement, mais demeure intolérablement médiocre et le nombre de trains supprimés est également en hausse.*

Les résultats sont-ils conformes aux ambitions de votre politique? Quelles mesures envisagez-vous de prendre pour améliorer ces chiffres?

07.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La ponctualité s'élevait à 89,7 % en 2024, soit une amélioration de 2,2 % par rapport à 2023. Depuis septembre 2024, les retards légers et leurs causes sont également publiés. Plus de la moitié de l'amélioration de la ponctualité est attribuable à la SNCB. L'amélioration concerne principalement l'heure de pointe du soir, parce que les retards accumulés durant l'heure de pointe du matin peuvent être rattrapés grâce à des améliorations de la procédure opérationnelle, une gestion plus efficace des incidents et des optimisations des horaires.

Le début de l'année 2024 en particulier a été une période difficile en raison des conditions météorologiques hivernales. Les intrusions sur les voies et les accidents de personnes ont entraîné près de 100 000 minutes de retard. L'année écoulée a vu se confirmer une amélioration structurelle de la ponctualité, et ce depuis 2010. La SNCB et Infrabel continuent de travailler au renforcement de la ponctualité afin d'atteindre les objectifs fixés.

07.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question concernant les mesures qui seront prises pour améliorer la ponctualité. La SNCB annonce que la ponctualité est en hausse, mais les voyageurs doivent faire face à des trains supprimés ou bondés. Chaque jour apporte son lot d'usagers qui n'atteignent pas leur lieu de travail (à l'heure). Il faut rechercher des solutions structurelles.

07.05 Frank Troosters (VB): Je suis d'accord. Le fait que les chiffres soient 2 % moins mauvais que l'année précédente suscite presque l'euphorie. Mais tous les retards ne sont pas comptabilisés et des suppressions massives de trains sont toujours opérées. En décembre 2020, la ponctualité était encore de 95,1 %.

07.06 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Des mesures ont bel et bien été prises, telles que la mise en service des nouveaux trains M7. Par ailleurs, il a été choisi d'investir de façon continue dans les infrastructures, qui sont devenues

budgettaire keuzes uit het verleden. De toekomstige regering moet op deze weg verdergaan.

07.07 Dorien Cuylaerts (N-VA): In het verleden werden er inzake investeringen inderdaad verkeerde keuzes gemaakt.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van Hervé Cornillie aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bereikbaarheid van Pairi Daiza per trein" (56001736C)

08.01 Hervé Cornillie (MR): Pairi Daiza in Brugelette is een belangrijke toeristische trekpleister voor buitenlanders en werd uitgeroepen tot beste dierentuin van Europa. In 2023 telde het park 2,3 miljoen bezoekers. Toegankelijkheid is dan ook een cruciaal punt, vooral omdat omwonenden klagen over de hinder die ze ondervinden van het autoverkeer naar het park. De Waalse regering heeft een investering van 14,7 miljoen euro aangekondigd om de mobiliteit in de omgeving te verbeteren. Er ligt overigens een alternatieve route op tafel. De trein nemen zou een zeer aantrekkelijk alternatief zijn, met het voordelige combiticket van de NMBS. Het station Cambron-Casteau, dat op 1 km van het park ligt, is echter te ver weg en de bewegwijzerde route naar het station is niet zo gebruikersvriendelijk. Sinds 2015 pleit de oprichter van het park voor een hst-halte zoals bij Disneyland Parijs, maar daar is men niet op ingegaan.

Wat is de officiële voorgeschiedenis van dit dossier? Is er de afgelopen tien jaar niets veranderd?

Heeft men naar het verzoek van de oprichter van het park geluisterd? Hoe staat u daartegenover? Wat zijn de mogelijkheden voor de aanleg van een hst-station in de buurt van het park? Werden er studies uitgevoerd? Zijn er locaties die daarvoor in aanmerking zouden komen?

Er is geen sprake van een station of een vaste halte.

08.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De NMBS heeft over een periode van 5 jaar een toename van bijna 25 % vastgesteld voor de zomeruitjes met de trein. De aanstaande tariefwijziging zou die trend nog verder moeten versterken.

Dierenparken, pretparken en plaatsen voor sportieve vrijetijdsbesteding zijn de favoriete bestemmingen van de reizigers.

In 2024 kwam uit een studie van de Waalse regering

obsolètes en raison de choix budgétaires opérés dans le passé. Le futur gouvernement devra poursuivre sur cette voie.

07.07 Dorien Cuylaerts (N-VA): En effet, dans le passé, de mauvais choix ont été opérés en matière d'investissements.

L'incident est clos.

08 Question de Hervé Cornillie à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accès par train au parc Pairi Daiza" (56001736C)

08.01 Hervé Cornillie (MR): Attraction touristique phare pour les étrangers, située à Brugelette, le parc Pairi Daiza est classé meilleur zoo d'Europe. Avec 2,3 millions de visiteurs en 2023, son accessibilité est un enjeu crucial, d'autant que les riverains se plaignent de nuisances du trafic automobile vers le parc. Le gouvernement wallon a annoncé 14,7 millions d'euros pour améliorer la mobilité à proximité. Le contournement est d'ailleurs en débat. Le recours au train serait une alternative bien intéressante avec le ticket combiné de la SNCB au tarif avantageux. Située à 1 km du parc, la gare de Cambron-Casteau en est cependant trop éloignée et le parcours balisé qui y conduit inconfortable. Depuis 2015, le fondateur du parc souhaite un arrêt TGV comme à Disney, mais rien n'a été fait.

Quels sont les rétroactes officiels dans ce dossier? Depuis dix ans, rien n'a-t-il évolué?

A-t-on entendu la demande du fondateur du parc? Quelle est votre position? Quelles sont les possibilités de développer une gare TGV à proximité du site? Des études existent-elles? Y a-t-il des sites potentiels?

Il n'est pas question d'une gare ni d'un arrêt permanent.

08.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): La SNCB a enregistré une augmentation de près de 25 % des voyages de loisirs estivaux sur une période de cinq ans. La prochaine réforme tarifaire devrait encore renforcer cette tendance.

Les parcs animaliers, les parcs d'attractions et les lieux de loisirs sportifs sont les destinations les plus prisées par les usagers.

En 2024, une étude du gouvernement wallon a

naar voren dat bezoekers van Pairi Daiza niet graag met de trein naar dat dierenpark gaan – terwijl de huidige spoorcapaciteit volstaat voor ongeveer 10 % van die bezoeken –, omdat het voetgangerstraject tussen het station Cambron-Casteau en de ingang van Pairi Daiza niet erg aantrekkelijk is, in het bijzonder voor personen met een beperkte mobiliteit. Er wordt bekeken hoe dat probleem kan worden opgelost.

Het investeringsplan van de NMBS voorziet niet in de bouw van een hst-station.

Het komt dan ook de hst-operators toe om te beoordelen of dat wenselijk is. Ik vind het jammer dat het station van Bergen, dat daar niet veraf ligt, zoveel van de beschikbare publieke middelen heeft verzwolgen.

08.03 Hervé Cornillie (MR): Men ervaart die kilometer tussen het station Cambron-Casteau en Pairi Daiza als een onaangename en gevaarlijke wandeling, terwijl mensen er juist toe aangemoedigd zouden moeten worden om de trein te nemen. Door bepaalde werkzaamheden zal dat wandelpad verbeterd worden. U hebt niet geantwoord op mijn vraag over een hst-station; ik zal daar dan ook later op terugkomen. De NMBS moet oog hebben voor het spoor in al zijn aspecten, want dat heeft een invloed op de werkgelegenheid en levenskwaliteit van omwonenden.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van Hervé Cornillie aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Laadpalen op de parkings van de NMBS" (56001737C)

09.01 Hervé Cornillie (MR): In het najaar heeft de NMBS een offerteaanvraag uitgeschreven om de stationsparkings met een netwerk van laadpalen voor elektrische wagens uit te rusten. Deze nieuwe laadpalen zullen de laadstations aanvullen die het Nederlandse bedrijf Allego al sinds 2020 op 35 parkings geïnstalleerd heeft. Er zouden nog eens 2.500 laadpalen bijkomen, wat het totaal tegen 2032 op 5.000 zou brengen.

Hoe staat het met die overheidsopdracht? Welke stations zullen ermee uitgerust worden? Blijft het voorkeurtarief voor de treinreizigers geldig? Welk percentage van de voertuigen wordt er door treinreizigers opgeladen?

09.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De NMBS heeft een Request for Information (RFI) opgestart en nog geen offerteaanvraag uitgeschreven voor de

montré que la réticence des visiteurs de Pairi Daiza à utiliser le train, alors que la capacité ferroviaire actuelle pourrait couvrir environ 10 % de ces visites, est liée à la faible attractivité du trajet piéton entre la gare de Cambron-Casteau et l'entrée de Pairi Daiza, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Des solutions sont à l'étude à ce sujet.

Le plan d'investissement de la SNCB ne prévoit pas la construction d'une gare de train à grande vitesse.

Il revient dès lors aux opérateurs d'en évaluer l'opportunité. Je regrette que la gare de Mons, toute proche, ait mobilisé une part importante des moyens publics disponibles.

08.03 Hervé Cornillie (MR): Ce kilomètre piéton est perçu comme inconfortable et dangereux, alors qu'il faut encourager la population à prendre le train. Les travaux vont améliorer ce tronçon. Vous n'avez pas répondu à ma question sur la gare TGV, donc je reviendrai sur le sujet. La SNCB doit se préoccuper du train dans toutes ses dimensions, car des emplois et la qualité de vie des riverains en dépendent.

L'incident est clos.

09 Question de Hervé Cornillie à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les bornes de recharge pour les voitures électriques sur les parkings de la SNCB" (56001737C)

09.01 Hervé Cornillie (MR): À l'automne, la SNCB a lancé un appel d'offres pour équiper les parkings des gares d'un réseau de bornes de recharges pour voitures électriques. Ces nouvelles bornes compléteront celles déjà installées dans 35 parkings depuis 2020 par la société néerlandaise Allego. On envisagerait de déployer 2 500 bornes supplémentaires, pour atteindre un total de 5 000 en 2032.

Qu'en est-il de l'avancement de ce marché public? Quelles gares seront-elles équipées? Le tarif préférentiel pour les usagers du rail est-il maintenu? Quel est le taux de véhicules rechargés par ces derniers?

09.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): La SNCB a lancé un *Request for Information* (RFI) et pas encore un appel d'offres pour l'installation et

installatie en exploitatie van een laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de stationsparkings. De resultaten bevestigen de richting die de NMBS in overleg met mijn kabinet ingeslagen is.

Het bestek is klaar en de gunning is voor 2025 gepland. In de potentieelstudie van de NMBS wordt de vraag op 2.500 laadpalen geraamd, wat neerkomt op 5.000 oplaadpunten over tien jaar. De werkelijke uitrol zal afhangen van de werkelijke vraag, die lager of hoger dan de ramingen kan zijn. De kandidaten zullen een investeringsplan moeten indienen.

Het is dus nog niet bekend welke stations binnenkort toegerust zullen worden. Deze concessie voor laadpalen zal geen impact hebben op de tarieven voor het gebruik van de parking. Het voorkeurtarief voor treinreizigers zal dus behouden blijven.

09.03 **Hervé Cornillie** (MR): Ik dank u voor de verduidelijking met betrekking tot het tijdpad voor de uitvoering van dit project. Ik zal hier in de loop van 2025 op terugkomen om een stand van zaken op te maken.

Het incident is gesloten.

10 **Vraag van Hervé Cornillie aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het aantal motorfietsen op de Belgische wegen en de gevolgen ervan op het vlak van de mobiliteit" (56001741C)**

10.01 **Hervé Cornillie** (MR): *De motorfiets is aan een opmars bezig als vervoersmiddel, met name omdat men er tijd mee kan winnen in de files. Sinds 2022 gaat het aantal inschrijvingen en rijbewijzen in stijgende lijn. Op het Brusselse autosalon gaat er veel aandacht naar motorfietsen.*

Beschikt de FOD Mobiliteit over cijfers, nu de resultaten van de mobiliteitsenquêtes van 2022 en 2023 gepubliceerd werden? Is de voornoemde stijgende trend merkbaar in die cijfers? Welk antwoord zal ons land bieden op de mobiliteitsuitdagingen en de uitdagingen die gepaard zullen gaan met het aanpassen van de infrastructuur aan motorfietsen? Legt de FOD zich toe op deze kwestie?

10.02 **Minister Georges Gilkinet** (Frans): De resultaten van de enquête 2024 van de FOD Mobiliteit over de vervoersmodi zullen begin 2025 gepubliceerd worden. Tussen 6 en 7 % van de Belgen gebruikt de motorfiets, en tussen 2 en 3 % doet dit minstens één keer per week. Aangezien de gewesten bevoegd zijn voor de infrastructuur, verwijs ik u naar de bevoegde overheden.

l'exploitation d'une infrastructure de recharge pour véhicules électriques dans les parkings de gare. Les résultats ont confirmé les orientations prises par la SNCB en concertation avec mon cabinet.

Le cahier des charges est finalisé et l'attribution est prévue pour 2025. L'étude de potentiel de la SNCB estime la demande à 2 500 bornes, soit 5 000 points de recharge dans les dix ans. Le déploiement effectif se fera en fonction de la demande réelle, inférieure ou non aux estimations. Les candidats devront proposer un plan d'investissement.

Les gares prochainement équipées ne sont donc pas encore connues. Cette concession pour les bornes de recharge n'affectera pas les tarifs d'utilisation du parking. Le tarif préférentiel des utilisateurs du rail sera donc maintenu.

09.03 **Hervé Cornillie** (MR): Merci de ces précisions sur le calendrier d'exécution. J'y reviendrai courant 2025 pour faire le point.

L'incident est clos.

10 **Question de Hervé Cornillie à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nombre de motos en circulation sur le territoire belge et les conséquences pour la mobilité" (56001741C)**

10.01 **Hervé Cornillie** (MR): *La moto est un moyen de transport qui gagne en popularité, notamment parce qu'elle permet de gagner du temps dans les files. Le nombre d'immatriculations et de permis est en hausse depuis 2022. Le Salon de l'auto de Bruxelles lui fait la part belle.*

Puisque les enquêtes de mobilité de 2022 et de 2023 ont été publiées, le SPF Mobilité dispose-t-il de chiffres pour 2024? Cette tendance s'y retrouve-t-elle? Comment la Belgique répondra-t-elle aux défis de mobilité et d'adaptation de l'infrastructure aux motos? Le SPF y travaille-t-il?

10.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en français): Les résultats de l'enquête 2024 du SPF Mobilité sur les modes de déplacement seront publiés début 2025. Entre 6 et 7 % des Belges utilisent la moto, et entre 2 et 3 % le font au moins une fois par semaine. L'infrastructure relevant des régions, je vous renvoie vers les autorités compétentes.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van Hervé Cornillie aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beoordeling van de rijgeschiktheid van personen met een handicap" (56001742C)

11.01 Hervé Cornillie (MR): Mensen met een handicap worden minder afhankelijk en zelfredzamer als hun mobiliteit bevorderd wordt dankzij aangepast vervoer. Jaarlijks geeft het Agence wallonne pour la Sécurité routière (AWSR) honderden mensen met een handicap de toestemming om een voertuig te besturen. Sinds 2019 voert het jaarlijks een beoordeling uit van de rijgeschiktheid van 2.000 bestuurders van wie de rijvaardigheid is afgenomen als gevolg van een ongeval, een ziekte of ouderdom. 95 % van hen wordt onder bepaalde voorwaarden rijgeschikt verklaard.

Sinds 2024 kunnen ook motorrijders een rijgeschiktheidsbeoordeling aanvragen. Zo kunnen personen die een amputatie hebben ondergaan opnieuw de baan op na een beoordeling aan de hand van een rijsimulator.

Bestaat een dergelijk systeem ook in de andere gewesten? Wat zijn de statistieken inzake de rijgeschiktheid van mensen met een handicap? Welke faciliteiten biedt de FOD Mobiliteit?

11.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Dat systeem bestaat in elk gewest. In Vlaanderen en Brussel is het rijgeschiktheidscentrum CARA van Vias institute hiervoor bevoegd.

Ik zal u schriftelijk de cijfers bezorgen inzake de rijgeschiktheid van personen met een handicap in Vlaanderen.

De gewesten zijn bevoegd voor het controleren van de rijgeschiktheid van bestuurders met een verminderde functionele vaardigheid. Het komt hen toe om op dat gebied te sensibiliseren en de gepaste faciliteiten te verlenen.

In goede samenwerking met de gewesten hebben we gezamenlijke mobiliteitsprojecten opgezet.

In dezen zijn de gewesten rechtstreeks bevoegd. Ik kan u enkel de cijfers van Vias geven.

11.03 Hervé Cornillie (MR): Ik ontvang graag die gegevens.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Question de Hervé Cornillie à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation de l'aptitude à conduire des personnes en situation de handicap" (56001742C)

11.01 Hervé Cornillie (MR): Faciliter la mobilité des handicapés par des transports adaptés augmente leur autonomie. L'Agence wallonne pour la Sécurité Routière (AWSR) permet à des centaines de handicapés de conduire un véhicule. Depuis 2019, elle évalue annuellement l'aptitude à conduire de 2 000 conducteurs dont les capacités diminuent suite à un accident, à une maladie ou à l'âge; 95 % sont déclarés aptes, moyennant des conditions.

Depuis 2024, les motards bénéficient aussi de cette évaluation. Ainsi, des personnes amputées peuvent rouler grâce à un dispositif de simulation.

Celui-ci existe-t-il dans les autres régions du Royaume? Quels sont les chiffres d'aptitude à la conduite des handicapés? Quelles facilités le SPF Mobilité propose-t-il?

11.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Ce dispositif existe dans chaque région. En Flandre et à Bruxelles, c'est le centre d'aptitude à la conduite (CARA) de Vias institute qui est compétent.

Je vous fournirai par écrit les chiffres de l'aptitude à la conduite des handicapés pour la Flandre.

Les régions sont compétentes pour le contrôle de l'aptitude à la conduite des conducteurs souffrant d'une aptitude fonctionnelle diminuée. Il leur revient de sensibiliser en la matière et de mettre en place les facilités adéquates.

Nous avons bien collaboré avec les régions en développant des projets communs de mobilité.

En l'occurrence, les régions sont directement compétentes, et je peux juste vous donner les chiffres de Vias.

11.03 Hervé Cornillie (MR): Je suis preneur de ces données.

L'incident est clos.

12 Vraag van Hervé Cornillie aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De motorsportbeoefenaars en de minimumleeftijd voor het rijbewijs voor motorfietsen in België" (56001743C)

12.01 Hervé Cornillie (MR): In België kan men een rijbewijs voor motorfietsen behalen vanaf 18 jaar (het rijbewijs A1), 20 jaar (het rijbewijs A2) en 24 jaar (het rijbewijs A). Ik zou het vandaag met u willen hebben over de voorwaarden om het rijbewijs A1 te behalen, dat vereist is voor bestuurders van zogenaamde lichte motoren.

De regels voor motorrijbewijzen verschillen van land tot land.

In België moet men 18 jaar zijn om het rijbewijs A1 voor lichte motoren te behalen. Bij sporttakken waarvoor er een motorrijbewijs vereist is, hebben Belgische sportbeoefenaars dus twee jaar achterstand op hun collega's uit andere Europese landen waar dat rijbewijs al vanaf 16 jaar behaald kan worden. Die wetgeving belemmert de ontwikkeling van de sportcarrières van de betrokkenen.

Om dat probleem te verhelpen zou er een aparte motorrijbewijscategorie kunnen worden ingevoerd voor motorsporters vanaf 16 jaar of zou er voor hen een uitzondering kunnen worden gemaakt.

Welke oplossingen stelt u voor, mijnheer de minister? Wat vindt u van een Europese harmonisering van de regels in dat verband?

12.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De leeftijden van 18, 20 en 24 jaar zijn de leeftijden waarop men in België rechtstreeks het rijbewijs van de respectieve categorieën kan behalen. Overeenkomstig de Europese richtlijn is echter ook een geleidelijke toegang tot het rijbewijs mogelijk, d.w.z. wanneer men twee jaar houder is van een rijbewijs van de onmiddellijk lagere categorie, en kan men dus een rijbewijs A behalen vanaf 22 jaar.

Bij de omzetting van de Europese richtlijn 2006/126 in Belgisch recht heeft België gebruikgemaakt van de mogelijkheid om de minimumleeftijd voor het behalen van het rijbewijs A1 met maximaal twee jaar te verhogen.

In het koninklijk besluit tot omzetting van de richtlijn wordt erop gewezen dat de doelstellingen voor meer verkeersveiligheid beter kunnen worden bereikt door de leeftijd op 18 jaar te behouden en de motorrijopleiding te verbeteren. De omzetting van de derde richtlijn ging gepaard met de regionalisering

12 Question de Hervé Cornillie à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'âge minimal pour l'obtention du permis moto en Belgique au regard des disciplines sportives" (56001743C)

12.01 Hervé Cornillie (MR): En Belgique, les permis moto sont accessibles à partir de 18 ans pour le permis A1, 20 ans pour le permis A2 et 24 ans pour le permis A. J'aimerais aujourd'hui aborder les conditions qui régissent le permis A1, requis pour les conducteurs de motos dites légères.

Les règles en matière de permis moto diffèrent d'un pays à l'autre.

En Belgique, il faut avoir 18 ans pour passer le permis A1 motos légères. Dans les disciplines sportives requérant le permis moto, les athlètes belges ont dès lors deux ans de retard par rapport aux athlètes d'autres pays européens où ce permis peut être obtenu dès 16 ans. Cette législation entrave le développement de ces carrières sportives.

Pour y remédier, une catégorie spécifique de permis moto pour les sportifs dès 16 ans pourrait être créée ou une dérogation pourrait être prévue pour ces sportifs.

Monsieur le ministre, quelles solutions proposez-vous? Que pensez-vous d'une harmonisation européenne en la matière?

12.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Les âges de 18, 20 et 24 ans sont ceux de l'accès direct en Belgique pour chacune des catégories. Cependant, conformément à la directive européenne, une personne peut faire un accès progressif, c'est-à-dire avoir eu pendant deux ans la catégorie immédiatement inférieure et donc obtenir un permis de conduire A dès 22 ans.

Lors de la transposition de la directive européenne 2006/126, la Belgique a fait usage de la possibilité d'augmenter de maximum deux ans l'âge minimal d'obtention de la catégorie A1.

L'arrêté royal transposant la directive indique qu'en conservant l'âge à 18 ans et en améliorant la formation à la conduite moto, les objectifs de sécurité routière peuvent mieux être atteints. La transposition de la troisième directive s'est accompagnée de la régionalisation de la formation à la conduite pour les

van de rijopleiding voor kandidaten voor het rijbewijs A. De verkeersveiligheidsbarometer voor het eerste semester van 2024 bevestigt dat het aantal doden en gewonden bij motorrijders daalt, maar die daling is minder uitgesproken dan bij automobilisten. Het is dan ook niet aangewezen om de leeftijd voor het behalen van het rijbewijs A1 te verlagen. In haar voorstel voor een vierde richtlijn (dat momenteel wordt uitgewerkt) heeft de Europese Commissie de mogelijkheid behouden voor de lidstaten om de minimumleeftijd voor het behalen van het rijbewijs A1 te verhogen tot 18 jaar.

Wat het sportieve aspect betreft, is een rijbewijs enkel verplicht voor het rijden op de openbare weg. Kandidaten kunnen dus vóór de vereiste minimumleeftijd een opleiding volgen bij een erkende rijsschool.

12.03 Hervé Cornillie (MR): Ik ben voorstander van alle maatregelen die de veiligheid van de zwakke weggebruikers, waartoe ook motorrijders behoren, verbeteren. Mijn vraag heeft betrekking op de categorie van de motorsportbeoefenaars.

Met mijn vraag doel ik op die jonge sportbeoefenaars. Het is niet de bedoeling om de algemene minimumleeftijd voor het behalen van het motorrijbewijs te verlagen. We moeten een technische ad-hocoplossing aanreiken, zodat minderjarigen de motorsport kunnen beoefenen, een sport die cruciaal is voor de jeugd. Een dergelijke uitzondering zou opgenomen kunnen worden in het topsportstatuut, waarvoor de gemeenschappen bevoegd zijn.

12.04 Minister Georges Gilkinet (Frans): Het rijbewijs is alleen verplicht voor wie zich op de openbare weg begeeft en dus niet voor motorrijders op een circuit. De openbare weg leent zich niet voor beginnende motorsportbeoefenaars.

12.05 Hervé Cornillie (MR): Dat klopt, maar ik heb het gehad over twee specifieke takken van de motorsport waarbij men gebruikmaakt van de openbare weg.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van Hervé Cornillie aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken betreffende de afschaffing van overwegen in België" (56001744C)

13.01 Hervé Cornillie (MR): Het Belgische spoorwegnet wordt gekenmerkt door een groot aantal overwegen en druk treinverkeer. Om de veiligheid te verbeteren werden er sinds 2005 al 442

candidats au permis du groupe A. Le baromètre de la sécurité routière du premier semestre 2024 confirme une baisse des blessés et tués motocyclistes, mais moindre que celle des automobilistes. Il n'est donc pas pertinent de baisser l'âge pour l'obtention du permis A1. Dans sa proposition de quatrième directive (en cours d'élaboration), la Commission européenne a maintenu la possibilité, pour les États membres, d'augmenter l'âge requis pour le permis A1 jusqu'à 18 ans.

Concernant l'aspect sportif, le permis de conduire n'est obligatoire que pour circuler sur la voie publique. Un candidat peut donc se former avant l'âge requis en école agréée.

12.03 Hervé Cornillie (MR): Je suis favorable à toutes les mesures visant à améliorer la sécurité des usagers faibles que sont les motards. Ma question porte sur la catégorie des sportifs.

La question porte sur ces jeunes sportifs, il ne s'agit pas de baisser l'âge général d'accès au permis de conduire. Il faut trouver une solution technique *ad hoc* pour que les jeunes puissent pratiquer la moto sportive avant 18 ans, le sport étant essentiel pour la jeunesse. On pourrait imaginer que le statut de sportif de haut niveau, dépendant des communautés, comprenne cette dérogation.

12.04 Georges Gilkinet, ministre (en français): Le permis de conduire n'est obligatoire que pour circuler sur la voie publique, et donc pas sur un circuit. La voie publique n'est pas le lieu idéal d'apprentissage du sport motocycliste.

12.05 Hervé Cornillie (MR): Certes, mais j'ai parlé de deux disciplines sportives motocyclistes particulières qui utilisent la voie publique.

L'incident est clos.

13 Question de Hervé Cornillie à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état des lieux de la suppression des passages à niveau en Belgique" (56001744C)

13.01 Hervé Cornillie (MR): Le réseau ferroviaire belge compte de nombreux passages à niveau et connaît également un trafic intense. Depuis 2005, 442 passages à niveau ont été supprimés pour

overwegen afgeschaft. Ook de jongste maanden werden er nog vele overwegen vervangen door bruggen of tunnels onder de sporen voor een milieuvriendelijke mobiliteit.

Hoe staat het met dat project om overwegen af te schaffen? Hoeveel moeten er nog afgeschaft of verbouwd worden? Hoeveel vooruitgang werd er in dit dossier geboekt?

Hoe vordert het overleg met de betrokken gemeenten? Vaak gebeurt het immers dat een overweg twee delen van een gemeente van elkaar scheidt. Hoe houdt Infrabel rekening met de moeilijkheden die landbouwers ondervinden? Een landbouwvoertuig rijdt sowieso traag. Indien een overweg afgeschaft wordt, moet dat voertuig soms noodgedwongen over drukkeren wegen rijden. Ook transportfirma's, eigenaars van maneges of nog andere beroepsgroepen kampen met hetzelfde probleem.

13.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): De combinatie van een zeer dicht wegnnet en een fijnmazig spoorwegnet heeft geleid tot talrijke kruisingen van wegen en spoorwegen die, bij gebrek aan kunstwerken, de vorm van overwegen aangenomen hebben.

Teneinde de risico's in de omgeving van overwegen te beperken, heeft Infrabel 260 overwegen afgeschaft sinds 2010 en 422 sinds zijn oprichting in 2005. Op de opendatawebsite van Infrabel kan men volgen hoeveel overwegen er afgeschaft werden. U pleit veeleer voor het behoud van overwegen, maar er worden regelmatig vragen gesteld over hoe gevaarlijk ze zijn en hoeveel ongevallen ze veroorzaken.

Op 1 januari 2024 waren er nog 1.621 overwegen op het spoorwegnet. Infrabel bestudeert de afschaffingsprojecten en voert ze uit in functie van de gealloceerde budgetten, de toegekende vergunningen en de mogelijkheden om beschikbare sporen af te sluiten. Niet alleen het aantal afgeschafte overwegen telt, maar ook de vermindering van het risico op ongevallen.

Preventie, sensibiliseringscampagnes en handhaving spelen eveneens een rol, ook al vormen bepaalde gevaarlijke gedragingen de grootste risicofactoren en niet de overwegen zelf.

De afschaffing van een overweg is een lang en gereguleerd proces. Aan het begin van de legislatuur heeft het Parlement hierover trouwens een wet gestemd. Infrabel leeft de geldende

améliorer la sécurité. Ces derniers mois encore, de nombreux passages à niveau ont été remplacés par des ponts ou des passages sous voies pour la mobilité douce.

Où en est ce mouvement de suppression des passages à niveau? Combien en reste-t-il à supprimer ou à modifier? Quel est le taux d'avancement dans ce dossier?

Comment la concertation avec les communes impactées avance-t-elle? En effet, souvent le passage à niveau sépare deux parties d'une localité. Comment Infrabel tient-elle compte des difficultés du monde agricole? Un convoi agricole est un charroi lent; si on supprime un passage à niveau, il est renvoyé vers des voiries plus fréquentées. Le problème est identique pour les transporteurs, les propriétaires de manèges équestres et d'autres professions encore.

13.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): La densité croisée des réseaux routier et ferroviaire a généré de nombreuses intersections rail-route qui, en l'absence d'ouvrages d'art, ont pris la forme de passages à niveau.

Pour limiter les risques à leur proximité, Infrabel en a supprimé 260 depuis 2010 et 422 depuis sa création en 2005. On peut suivre le nombre de suppressions sur le site *open data* d'Infrabel. Si vous plaidez plutôt pour leur maintien, ils font régulièrement l'objet de questions sur leur dangerosité et le nombre d'accidents générés.

Au 1^{er} janvier 2024, il subsistait encore 1 621 passages à niveau sur le réseau ferroviaire. Infrabel étudie et exécute les projets de suppression en fonction des budgets alloués, de l'octroi des permis et des coupures de voies disponibles. Au-delà du nombre de passages supprimés, ce qui compte, c'est la réduction du risque d'accidents.

La prévention, les campagnes de sensibilisation et la répression jouent aussi un rôle, même si certains comportements dangereux sont les facteurs de risque les plus grands, non les passages eux-mêmes.

La suppression est un processus long et réglementairement encadré. Ce Parlement a d'ailleurs voté une loi en début de législature sur le sujet. Infrabel se conforme à la législation applicable.

wetgeving na. Voor alle overwegen die Infrabel binnen vijf jaar wil sluiten worden de lokale overheden en de stakeholders, met inbegrip van de landbouwsector, geraadpleegd.

In overleg met de lokale besturen wordt dan een scenario voor de afschaffing of vervanging van de overwegen bepaald, waarbij een antwoord op de behoeften van onder andere de landbouwsector wordt gegeven.

13.03 Hervé Cornillie (MR): Ik pleit niet voor het behoud van overwegen; ik vraag alleen om met de landbouwwereld rekening te houden.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van Gilles Foret aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het onderhoud van stations en de transparantie over en controle op de kosten van het spoorbeheer" (56001880C)

14.01 Gilles Foret (MR): Tijdens de hoorzittingen over het station Bergen werden we geïnformeerd over de kosten en de uitdagingen van het onderhoud van de stations.

Er moet een evenwicht zijn tussen het gebruik van overheidsmiddelen en het proper en aangenaam houden van de stations.

Welke maatregelen kunnen zorgen voor het beter in de hand houden van de onderhoudskosten van de stations in België? Welke middelen worden er dagelijks ingezet om de stations te onderhouden? Hoe kunnen deze operaties en deze samenwerkingsverbanden met de lokale overheden worden geoptimaliseerd?

14.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De onderhoudsbehoeften van de NMBS worden geprogrammeerd aan de hand van een 10-jarenplan dat jaarlijks wordt aangepast. Een proces bepaalt de rollen en verantwoordelijkheden van elke betrokkene om te verzekeren dat het onderhoud conform de regels en procedures gebeurt.

Indien er bijstellingen nodig blijken worden die onmiddellijk doorgevoerd. Het onderhoud gebeurt door het NMBS-personeel of door onderaannemers.

De kwaliteit van de dienstverlening wordt systematisch gecontroleerd en de resultaten worden opgenomen in de facturatie. De NMBS ziet erop toe dat vastgestelde tekortkomingen worden verholpen. Onafhankelijke diensten controleren de

Pour tous les passages à niveau qu'Infrabel souhaite fermer dans un horizon de cinq ans, les autorités locales et les parties prenantes, y compris le secteur agricole, sont consultées.

En concertation avec les autorités locales, un scénario est ensuite déterminé pour la fermeture ou le remplacement des passages à niveau, répondant aux besoins du monde agricole notamment.

13.03 Hervé Cornillie (MR): Je ne plaide pas pour le maintien des passages à niveau; je demande simplement que le monde rural soit pris en considération dans la réflexion.

L'incident est clos.

14 Question de Gilles Foret à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'entretien des gares et la clarté et le contrôle des coûts dans la gestion ferroviaire" (56001880C)

14.01 Gilles Foret (MR): Lors des auditions sur la gare de Mons, nous avons été informés du coût et des enjeux de l'entretien des gares.

Il faut un équilibre entre l'utilisation des fonds publics et le maintien des gares propres et accueillantes.

Quelles sont les mesures pour améliorer le contrôle des coûts d'entretien des gares en Belgique? Quel est le dispositif quotidien pour entretenir les gares? Comment optimiser ces opérations et ces collaborations avec les autorités locales?

14.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Les besoins de la SNCB pour la maintenance sont programmés par un plan sur 10 ans, adapté annuellement. Un processus définit les rôles et responsabilités de chaque intervenant afin de garantir que la maintenance respecte les règles et procédures.

Si des besoins d'ajustement sont détectés, ils sont immédiatement mis en œuvre. La maintenance est exécutée via le personnel de la SNCB ou via la sous-traitance.

On contrôle systématiquement la qualité des prestations et le résultat est incorporé à la facturation. La SNCB assure le suivi des améliorations des manquements constatés. Des services indépendants contrôlent l'efficacité des

doeltreffendheid van de dienstverlening.

prestations de la SNCB.

14.03 Gilles Foret (MR): Om de burgers te informeren, zou het interessant zijn om een idee te hebben van de orde van grootte van de kosten voor het onderhoud van de stations en de manier waarop er te werk wordt gegaan.

14.03 Gilles Foret (MR): Afin d'éclairer le citoyen, il serait intéressant de disposer des ordres de grandeur sur le coût de l'entretien des gares et la manière de procéder.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Vraag van Gilles Foret aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het benutten van ongebruikte ruimtes in stations, in het bijzonder in het station Ans" (56001881C)

15 Question de Gilles Foret à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La valorisation des espaces inutilisés dans les gares et notamment dans la gare d'Ans" (56001881C)

15.01 Gilles Foret (MR): De NMBS heeft onlangs een projectoproep gelanceerd om leegstaande ruimtes in het station Ans te verhuren. Op die manier hoopt ze activiteiten aan te trekken die bij de noden van de reizigers aansluiten. Het is van vitaal belang om de openbare voorzieningen te dynamiseren en tegelijkertijd de toegankelijkheid en het nuttig gebruik ervan te garanderen.

15.01 Gilles Foret (MR): La SNCB a récemment lancé un appel à projets pour la location d'espaces vacants dans la gare d'Ans. Elle espère ainsi attirer des activités liées aux besoins des voyageurs. Il est fondamental de dynamiser les infrastructures publiques, tout en garantissant leur accessibilité et leur utilité.

Welke duurzaamheids- en toegankelijkheidscriteria hanteert de NMBS? Overweegt u dit model van projectoproep naar andere stations uit te breiden?

Sur quels critères de durabilité et d'accessibilité la SNCB s'appuie-t-elle? Envisagez-vous d'étendre ce modèle d'appel à projets à d'autres gares?

15.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De NMBS gebruikt Requests for Information (RFI) om het potentieel van een station vast te stellen en een marktconsultatie te definiëren. In Ans werd de projectoproep die op 23 september gelanceerd werd op 1 december afgesloten zonder dat er zich een kandidaat gemeld had. De NMBS wilde de markt verkennen en het publiek uitnodigen het lokale weefsel te dynamiseren.

15.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): La SNCB utilise les *Requests for Information* (RFI) pour identifier le potentiel d'une gare et définir une consultation de marché. À Ans, l'appel à projets lancé le 23 septembre s'est clos sans candidat le 1^{er} décembre. La SNCB souhaitait explorer le marché et inviter le public à dynamiser le tissu local.

De criteria van de RFI zijn: toegevoegde waarde, reizigersgerelateerde activiteit, een aangepast aanbod en een efficiënte dienstverlening. Vervolgens organiseert de NMBS een aangepaste marktbevraging. De concessiehouders moeten het handvest van de NMBS inzake duurzaamheid en maatschappelijke verantwoord ondernemen ondertekenen. Het programma 'Leven in het station', dat in het openbaredienstcontract opgenomen werd, maakt het mogelijk de beschikbare ruimtes te gebruiken en zo nuttige diensten aan te bieden en het veiligheidsgevoel te bevorderen.

Les critères des RFI sont: la valeur ajoutée, l'activité liée aux voyageurs, l'offre adaptée et un service efficace. La SNCB organise ensuite une consultation de marché adaptée. Les concessionnaires doivent signer la charte de durabilité et de responsabilité sociétale de la SNCB. Le programme "La Vie en gare" inscrit dans le contrat de service public permet d'utiliser des espaces disponibles pour offrir des services utiles et favoriser le sentiment de sécurité.

15.03 Gilles Foret (MR): Hopelijk wordt er een koper gevonden voor de leegstaande ruimten van het station Ans. Het behoud van een economische activiteit zorgt ervoor dat de sociale controle wordt gewaarborgd en dat het onveiligheidsgevoel wordt verminderd, terwijl er tegelijk ook nuttige diensten aan de reizigers worden aangeboden.

15.03 Gilles Foret (MR): Espérons que les espaces vacants de la gare d'Ans trouveront acquéreur. Le maintien d'une activité permet de garantir le contrôle social et d'atténuer le sentiment d'insécurité, tout en apportant aux voyageurs des services utiles.

Het incident is gesloten.

16 **Samengevoegde vragen van**

- Gilles Foret aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbetering van de reizigersbeleving in de NMBS-treinen" (56001884C)
- Gilles Foret aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verbeteren en optimaliseren van de verbinding met een mobiel netwerk in de treinen" (56001886C)

16.01 **Gilles Foret** (MR): Recent werd de NMBS door een internationale organisatie gerangschikt bij de meest betrouwbare treinoperators van Europa, met dien verstande dat het Belgische spoorbedrijf de zwakste score behaalde voor de reizigersbeleving, met name door het gebrek aan wiferverbindingen, het ontoereikende comfort en de beperkte dienstverlening aan boord. Het idee om de treinstellen met een wiferverbinding uit te rusten werd vanwege de hoge kosten tot de prullenmand veroordeeld, maar de coating van de ramen zal aangepast worden om de connectiviteit te verbeteren. Niettemin moet het netwerkbereik langs het hele spoorweginet gegarandeerd worden.

Wordt er daartoe overwogen om met telecomoperators samen te werken? Hoe zal de NMBS de reizigersbeleving verbeteren? Zal zij inspiratie putten uit de good practices van andere Europese treinoperators?

16.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): In de uitgevoerde studie staat de NMBS op de twaalfde plaats in een lijst van 27 Europese spoorwegoperators, wat aantoont dat de spoorwegaanschaap goed presteert op sommige gebieden zoals de compensatieregeling of het beleid inzake fietsvoorzieningen.

De reizigersbeleving is echter voor verbetering vatbaar: de ruituigen zijn niet uitgerust met wifi en stopcontacten en er zijn evenmin restauratiediensten aan boord. De specificiteit van het Belgische spoorweginet bestaat er echter in dat de trajecten kort zijn en dat de frequentie hoog is. Bovendien zijn de nieuwe M7-dubbeldeksruituigen, die geleidelijk in gebruik genomen worden, uitgerust met stopcontacten, waardoor de kwaliteit van de treinreis verbeterd wordt.

Wat het gebruik van wifi betreft, heeft de NMBS beslist om de connectiviteit van smartphones in de treinen te verbeteren door de coating van de ramen aan te passen, zonder de thermische eigenschappen ervan te wijzigen. Het signaal wordt

L'incident est clos.

16 **Questions jointes de**

- Gilles Foret à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'amélioration de l'expérience passager à bord des trains de la SNCB" (56001884C)
- Gilles Foret à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'amélioration et l'optimisation de la connectivité dans les trains" (56001886C)

16.01 **Gilles Foret** (MR): Récemment, une organisation internationale classait la SNCB parmi les opérateurs ferroviaires les plus fiables en Europe, mais qui offrait la pire expérience aux passagers, notamment à cause de l'absence de connexion wifi, du confort insuffisant et des services à bord limités. L'idée d'équiper les trains d'une connexion wifi a été abandonnée à cause du coût élevé, mais les fenêtres seront adaptées pour améliorer la connectivité. La couverture mobile tout le long des voies ferroviaires doit cependant être assurée.

Des collaborations avec des opérateurs télécoms sont-elles envisagées pour ce faire? Comment la SNCB améliorera-t-elle l'expérience des voyageurs? S'inspirera-t-elle des bonnes pratiques européennes?

16.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Dans l'étude réalisée, la SNCB occupe la douzième place sur vingt-sept opérateurs ferroviaires européens, ce qui démontre ses bonnes performances dans certains domaines comme le régime d'indemnisation ou la politique cyclable.

L'expérience des voyageurs pourrait par contre être améliorée: les véhicules ne sont pas équipés de wifi, de prises électriques et de services de restauration à bord. La spécificité du réseau belge est toutefois que les trajets sont courts et les fréquences élevées. Par ailleurs, les nouvelles voitures à double étage M7, progressivement mises en service, sont équipées de prises électriques et améliorent dès lors la qualité de voyage.

Concernant l'utilisation du wifi, la SNCB a décidé d'améliorer la connectivité des smartphones dans les trains en adaptant le revêtement des fenêtres, tout en préservant leurs propriétés thermiques. Le niveau de signal est ainsi augmenté de 10 à 15 %,

op die manier met 10 à 15 % versterkt en de batterijen van de toestellen gaan ook langer mee. Bovendien moet er minder vaak van zendmast veranderd worden en verloopt de verzending van e-mails ook sneller.

De investeringskosten voor wifi zijn vier keer zo hoog als die voor het laseren, en de operationele kosten bedragen 13 miljoen euro voor wifi tegenover slechts 0,4 miljoen euro voor het laseren. Hoe goed beide technieken werken hangt af van de kwaliteit van het mobiele signaal van de operatoren: als er geen mobiel bereik is, zal het signaal niet beschikbaar zijn in de trein, of er nu wifi is of niet.

Infrabel helpt de operatoren bij het vinden van locaties voor masten op zijn terreinen en deelt daarom een derde van deze masten met operatoren van mobiele telefonie. De spoorinfrastructuurbeheerder biedt ook ondersteuning bij de installatie van antennes in tunnels.

Mijn collega Petra De Sutter en ikzelf hebben oproepen gedaan om het bereik van het spoor-net te voltooien. We moeten dit dossier blijven steunen, in lijn met de duidelijke keuze om de dataverbinding vanaf de mobiele telefoons van de reizigers te bevorderen.

16.03 Gilles Foret (MR): Er zijn verbeteringen nodig om geen reizigers te verliezen of om nieuwe treinreizigers aan te trekken. De aanbesteding is belangrijk met het oog gericht op een beter bereik. Het is van belang dat het interne evaluatieproces op eigen NMBS-studies wordt gebaseerd. Ik zal hier nog op terugkomen.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van Gilles Foret aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kosten van de veiligheid in stations en de middelen voor een efficiënte en duurzame aanpak" (56001887C)

17.01 Gilles Foret (MR): Door de opening van een politiebureau in Brussel-Zuid kan de veiligheid er verbeterd worden en kan er op de vraag naar zichtbaarheid en reactiviteit van de politie ingespeeld worden. De verbeterde verlichting, de installatie van aangepast meubilair en de uitwisseling van beelden tussen de NMBS en de politie tonen dat de wil aanwezig is om de veiligheid in de stations te verbeteren door de acties beter te coördineren en de middelen strikt te beheren.

Welke kosten zijn er verbonden aan de beveiliging van onze stations en hoe worden die tussen de

la durée de vie des batteries des appareils est également augmentée; les changements d'antennes-relais sont moins fréquents et l'envoi des courriers électroniques est également accéléré.

Les coûts d'investissement pour le wifi sont quatre fois supérieurs à ceux pour le décapage, et les coûts opérationnels sont de 13 millions d'euros pour le wifi, contre seulement 0,4 million d'euros pour le décapage. L'efficacité des deux techniques dépend de la qualité du signal mobile des opérateurs: là où il n'y a pas de couverture mobile, le signal ne sera pas disponible dans le train, qu'il y ait un wifi ou non.

Infrabel aide les opérateurs dans la recherche d'emplacements pour pylônes sur ses terrains et partage dès lors un tiers de ces pylônes avec les opérateurs de téléphonie mobile. Infrabel apporte aussi son soutien pour l'installation d'antennes dans les tunnels.

Ma collègue Petra De Sutter et moi avons lancé des appels pour compléter la couverture du réseau ferroviaire. Il faudra continuer à soutenir ce dossier, en suivant le choix clair qui est de favoriser la connexion au départ des téléphones mobiles des voyageurs.

16.03 Gilles Foret (MR): Il faut améliorer les choses pour retenir les voyageurs ou en attirer de nouveaux vers ce mode de transport. L'appel au marché pour une meilleure couverture est important. Dans le processus d'évaluation interne, il importe qu'il y ait des études propres à la SNCB. J'y reviendrai.

L'incident est clos.

17 Question de Gilles Foret à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le coût de la sécurité dans les gares et les moyens pour garantir l'efficacité et la pérennité" (56001887C)

17.01 Gilles Foret (MR): L'ouverture du poste de police à Bruxelles-Midi améliore la sécurité et répond à une demande de visibilité et de réactivité policière. L'amélioration de l'éclairage, l'installation de mobilier adapté et l'échange d'images entre la SNCB et la police montrent la volonté de renforcer la sécurité dans les gares avec plus de coordination et des moyens gérés rigoureusement.

Quels sont les coûts de la sécurité de nos gares et comment sont-ils répartis entre SNCB et pouvoirs

NMBS en de lokale en andere overheden verdeeld? Hoe wordt de doeltreffendheid van die veiligheidsmaatregelen geëvalueerd? Zult u die investeringen ook in andere grote stations doen?

publics et locaux? Comment évalue-t-on l'efficacité de ces dispositifs de sécurité? Étendez-vous ces investissements dans d'autres grandes gares?

17.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): De beveiliging van de stations is voor iedereen van primordiaal belang om risico's uit te sluiten en een omgeving van respect en vertrouwen te creëren. De verschillende actoren moeten dus samenwerken. De NMBS en de regering investeren in die veiligheid.

17.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): La sécurité des gares est primordiale pour tous afin de prévenir les risques et de créer un environnement de respect et de confiance. Les différents intervenants doivent donc collaborer. La SNCB et le gouvernement investissent dans cette sécurité.

Tijdens de zittingsperiode hebben we het aantal personeelsleden van Securail en de financiering van de uitwisseling van beelden tussen de NMBS en de lokale politie verhoogd om vanop afstand te kunnen nagaan of er ingegrepen moet worden.

Durant la législature, on a accru le personnel de Securail et le financement de l'échange d'images entre la SNCB et la police locale pour identifier à distance la nécessité d'une intervention.

Voor het overige komen de lokale en/of federale politiediensten tussenbeide wanneer dat gerechtvaardigd is. Dit is het geval in Brussel-Zuid, waar er opnieuw een politiebureau gevestigd werd.

Pour le reste, la police locale et/ou fédérale interviennent quand cela se justifie. C'est le cas à Bruxelles-Midi, où on a réimplanté un commissariat.

Voor een goede samenwerking moet de NMBS haar eigen veiligheidsdienst hebben. In tegenstelling tot een partij die bij de regeringsonderhandelingen betrokken is, vind ik niet dat Securail onder toezicht van de minister van Binnenlandse Zaken gesteld moet worden; Securail moet aan het overheidsbedrijf verbonden blijven en ingebed blijven in een mobiliteitslogica.

Pour une bonne coopération, la SNCB doit avoir son propre service de sécurité. Contrairement à un parti négociant le futur gouvernement, je pense que Securail ne doit pas être sous la tutelle du ministre de l'Intérieur, mais rester attaché à l'entreprise publique et à une logique de mobilité.

De doeltreffendheid van een veiligheidsmaatregel kan beoordeeld worden aan de hand van de technische resultaten of de doorgevoerde besparingen – doordat het aantal geweldplegingen op personeelsleden vermindert, bijvoorbeeld, daalt ook het kostenplaatje als gevolg van arbeidsongeschiktheid –, ofwel aan de hand van indicatoren, zoals de veiligheid van de reizigers, die via regelmatige enquêtes of incidentenrapporten gemeten worden.

L'efficacité d'une mesure de sécurité peut s'apprécier soit par sa performance technique, soit par les économies réalisées – par exemple en limitant le nombre d'agressions envers le personnel, ce qui réduit les coûts d'incapacités de travail –, soit via des indicateurs tels que la sécurité des voyageurs, mesurée par des enquêtes régulières ou des rapports d'incidents.

De samenwerking om de onveiligheid in het station Brussel-Zuid tegen te gaan kan tot andere stations met soortgelijke problemen uitgebreid worden. De maatregelen passen in de integrale en geïntegreerde veiligheidsaanpak van de NMBS, die gebaseerd is op plannen die aangepast zijn aan elke locatie en waarbij alle stakeholders betrokken worden.

La collaboration visant à lutter contre l'insécurité à la gare de Bruxelles-Midi peut être transposée à d'autres gares ayant des problèmes similaires. Ces actions s'inscrivent dans l'approche intégrale et intégrée de sécurité de la SNCB qui repose sur des plans adaptés à chaque site, avec l'implication de toutes les parties prenantes.

17.03 **Gilles Foret** (MR): We hopen dat deze initiatieven en deze coordinatie, die soms duur maar noodzakelijk zijn, verder zullen geëvalueerd worden om een doeltreffende veiligheidsdienst aan te bieden, wat onontbeerlijk is om gebruikers aan te trekken.

17.03 **Gilles Foret** (MR): Nous espérons que ces initiatives et cette coordination, parfois coûteuses mais nécessaires, continueront d'être évaluées pour offrir un service de sécurité efficace, essentiel pour attirer les usagers.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

18 Vraag van Gilles Foret aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ambities van de NMBS en Infrabel inzake open data bij het spoor" (56001888C)

18 Question de Gilles Foret à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les ambitions de la SNCB et d'Infrabel en ce qui concerne l'open data ferroviaire" (56001888C)

18.01 Gilles Foret (MR): Open data maken het mogelijk de transparantie, de innovatie en de samenwerking tussen publieke en private actoren te verbeteren. België heeft vooruitgang geboekt, maar volgens de Open Data Index staat ons land op de internationale ranking op de 22e plaats, met een score van 56 %. De spoorwegsector biedt een kans om die praktijk verder te ontwikkelen en de dienstverlening aan de gebruikers te verbeteren. Open data maken het mogelijk het overheidsbeheer te optimaliseren en de spoorgegevens toegankelijk te maken.

18.01 Gilles Foret (MR): L'open data permet d'améliorer la transparence, l'innovation et la collaboration entre acteurs publics et privés. La Belgique a progressé mais selon l'Open Data Index, elle se classe 22^e à l'international, avec un score de 56 %. Le secteur ferroviaire est une opportunité pour développer cette pratique et améliorer les services aux usagers. L'open data permet d'optimiser la gestion publique et de rendre les données ferroviaires accessibles.

Welke inspanningen leveren de NMBS en Infrabel om hun gegevens toegankelijk te maken? Voldoen ze aan de beginselen van open data: toegankelijkheid, hergebruik, participatie? Bestaat er een stappenplan om de openstelling van de spoorgegevens te versterken? Hoe kunnen deze ambities op de best practices en de Europese richtlijnen afgestemd worden?

Quels efforts sont faits par la SNCB et Infrabel pour rendre accessibles leurs données? Répondent-ils aux principes de l'open data: accessibilité, réutilisation, participation? Y a-t-il une feuille de route pour renforcer l'ouverture des données ferroviaires? Comment aligner ces ambitions avec les bonnes pratiques et les directives européennes?

18.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Onze spoorbedrijven hebben grote vooruitgang geboekt. De NMBS faciliteert de modal shift en blijft de realtime reizigersinformatie verbeteren. Ze werkt aan de verbetering van de coherentie en kwaliteit van deze informatie en aan de personalisering ervan via digitaliserings- en innovatieprojecten. De NMBS-app geeft al toegang tot de samenstelling van de trein, wat het mogelijk maakt om het rolstoeltoegankelijke rijtuig of de fietsruimte te zoeken. De NMBS deelt haar gegevens overeenkomstig de open data-wetgeving. Ze bevatten geen persoonlijke gegevens. Sinds 2017 gebruikt het overheidsbedrijf standaardfunctionaliteiten in GTFS-formaat.

18.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Nos entreprises ferroviaires ont fait de grands progrès. La SNCB facilite le *shift* modal et continue d'améliorer les informations aux voyageurs en temps réel. Elle veille à améliorer leur cohérence et leur qualité et à les personnaliser grâce à des projets de digitalisation et d'innovation. L'application de la SNCB donne déjà accès à la composition du train, pour localiser l'accès facilité ou l'emplacement vélos. La SNCB partage ses données, conformément à la législation relative aux données ouvertes, qui ne contiennent pas de données à caractère personnel. Depuis 2017, elle utilise des fonctionnalités standard du format GTFS.

De informatie met betrekking tot de gedeelde data, de beschrijving van de diensten en de procedure om toegang te krijgen tot de data zijn terug te vinden op de website van de NMBS. Op 31 december 2024 had de NMBS meer dan 700 opendatacontracten met derden ondertekend. De spoorwegmaatschappij ontvangt een veertigtal aanvragen per maand en de contracten worden nog dezelfde dag goedgekeurd.

Les informations relatives aux données partagées, la description des services et la procédure d'accès aux données figurent sur le site web de la SNCB. Au 31 décembre 2024, la SNCB avait signé plus de 700 contrats open data avec des tiers. Elle reçoit une quarantaine de demandes par mois, et les contrats sont approuvés le jour même.

In 2019 heeft Infrabel specifiek voor open data een platform opgericht om op die manier aan de Europese richtlijn te beantwoorden. Daarop wordt een honderdtal datasets gepubliceerd, met inbegrip

Depuis 2019, Infrabel a déployé une plate-forme dédiée aux open data, répondant à la directive européenne. Y sont publiés une centaine d'ensembles de données, incluant la description

van de fysieke beschrijving van de spoorweginfrastructuur, ruwe data, statistieken, stiptheidsrapporten, hr-cijfers, financiële verslagen of vacatures. Dat platform is in drie talen beschikbaar via het adres opendata.infrabel.be.

physique de l'infrastructure ferroviaire, des données brutes, des statistiques, des rapports de ponctualité, des chiffres sur les ressources humaines, des rapports financiers ou les offres d'emploi. Cette plate-forme est disponible en trois langues via l'adresse opendata.infrabel.be.

De grote principes inzake open data worden in acht genomen: toegankelijkheid en toegang, hergebruik en herverspreiding – de gegevens worden gepubliceerd onder de Creative Commons Zerolicentie – en beschikbaarheid.

Les grands principes de l'open data sont respectés: accessibilité et accès, réutilisation et redistribution – les données sont publiées sous la licence Creative Commons Zero –, et disponibilité.

Infrabel bestudeert de suggesties met betrekking tot het beschikbaar stellen van nieuwe datasets en blijft alert op maatschappelijke, technologische en wettelijke ontwikkelingen om zijn baanbrekende aanpak op dat vlak voort te zetten. Het opendatateam van Infrabel werkt mee aan het Belgisch nationale toegangspunt voor intelligente vervoerssystemen.

Infrabel examine les suggestions de mise à disposition de nouveaux ensembles de données. Elle reste attentive aux évolutions sociétales, technologiques et légales, afin de pérenniser son approche pionnière. Son équipe open data participe au point d'accès national belge pour les systèmes de transport intelligents.

Er wordt een strenge interne governance toegepast: in elke fase vergewist men zich ervan dat de gegevens kwaliteitsvol zijn, geen bedreiging vormen voor het net, de commerciële relaties met de klanten niet in het gedrang brengen en conform de Belgische en Europese wetgeving zijn.

La gouvernance interne est stricte: à chaque étape, l'on s'assure de la qualité des données, de l'absence de menace pour le réseau, de l'innocuité des données quant aux relations commerciales avec les clients et du respect des lois belges et européennes.

Hoewel er al machineleesbare gegevens gepubliceerd worden, wil Infrabel metadatastandaarden implementeren, zoals DCAT-AP, om ze meer interoperabel te maken.

Bien que des données soient déjà publiées sous forme machine, Infrabel souhaite implémenter des standards de métadonnées, telles que DCAT/AP, afin de les rendre plus interoperables.

18.03 Gilles Foret (MR): De verbetering van het open databeleid van de NMBS is duidelijk. Nochtans worden sommige gegevens die vroeger met de lokale overheden gedeeld werden, onder meer over het voorstedelijk verkeer, niet meer gedeeld. Het doel zou moeten zijn om dit soort van gegevensuitwisseling opnieuw in te voeren, in het bijzonder om de City Pass nieuw leven in te blazen.

18.03 Gilles Foret (MR): L'amélioration de la politique d'open data de la SNCB est évidente. Par contre, certaines données auparavant partagées avec les pouvoirs locaux, notamment sur le trafic suburbain, ne le sont plus. Il faudrait viser à réinstaurer ce type d'échanges de données, pour donner notamment un nouveau souffle aux City Pass.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 Samengevoegde vragen van

- Alain Yzermans aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Spoorlijn 20" (56001892C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Spoorlijn 20" (56002009C)

19 Questions jointes de

- Alain Yzermans à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire 20" (56001892C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire 20" (56002009C)

19.01 Alain Yzermans (Vooruit): Door de nakende beslissing van de Nederlandse overheid om de spoorbrug in Maastricht te slopen en te vervangen door een fietsbrug, wordt de ingebruikname van spoorlijn 20 – cruciaal voor het vervoer per spoor tussen Luik, Maastricht en Aken – onmogelijk gemaakt. Bovendien is lijn 20 van de netkaarten

19.01 Alain Yzermans (Vooruit): La décision imminente du gouvernement néerlandais de démolir le pont ferroviaire à Maastricht et de le remplacer par un pont cyclable rend impossible la mise en exploitation de ligne ferroviaire 20, cruciale pour le transport ferroviaire entre Liège, Maastricht et Aix-la-Chapelle. En outre, la ligne 20 a disparu des cartes

verdwenen. Nochtans zou voor de heropening van de lijn slechts een missing link tussen Beverst en Lanaken moeten worden aangepast.

Hoe gaat u de Nederlandse autoriteiten ervan overtuigen om de spoorbrug niet te slopen? Welke initiatieven zult u nemen om de oude spoorlijn opnieuw op de netkaart te zetten? Hoe wilt u de spoorwegverbindingen tussen Vlaanderen en de buurlanden verbeteren?

19.02 Frank Troosters (VB): Ik heb hier in het verleden al meermaals een lans gebroken voor het herstel van spoorlijn 20. Ik drong daarbij ook aan op het nemen van bewarende maatregelen om de afbraak van de oude Maasbrug te voorkomen. Jammer genoeg kozen Vlaamse politici ervoor om eerst een sneltram en later een trambus in te leggen op de verbinding naar Maastricht.

Welke acties hebt u sinds mijn vorige pleidooi in december 2024 ondernomen om de Nederlanders ervan te overtuigen om de Maasbrug niet te slopen? Welk resultaat hebben die acties opgeleverd? Hebt u nog overlegd met de spoorbedrijven over het opnieuw onderhouden van het geschrapte gedeelte van spoorlijn 20?

19.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het reactiveren van de spoorverbinding tussen Hasselt en Maastricht behelst meer dan het al dan niet slopen van een brug. De spoorverbinding bestaat uit vier lijndelen: de spoorlijn tot in Beverst, het opgebroken stuk tussen Beverst en Lanaken, het deel tussen Lanaken en de Belgisch-Nederlandse grens en het deel tussen de grens en Maastricht. De brug bevindt zich op dat laatste spoordeel op Nederlands grondgebied.

Toenmalig Vlaams minister Weyts heeft er destijds bij mijn voorganger, minister Bellot, op aangedrongen om de bedding van de lijn tussen Beverst en de Nederlandse grens ter beschikking te stellen van Vlaanderen voor het Spartacusproject. Infrabel heeft daarop verschillende actoren geraadpleegd en in mei 2020 aan minister Bellot de vraag gesteld om de lijn buiten dienst te mogen stellen. Op basis van een advies van zijn administratie heeft de minister daarmee ingestemd. Ik kan u de correspondentie ter zake bezorgen.

Dat gebeurde allemaal in de vorige legislatuur. Het is dus niet correct te beweren dat ik de toelating voor de ontmanteling heb gegeven. Ondertussen werd de

du réseau ferré. La réouverture de la ligne ne nécessiterait pourtant que l'adaptation d'un chaînon manquant entre Beverst et Lanaken.

Comment convaincrez-vous les autorités néerlandaises de ne pas démolir le pont ferroviaire? Quelles initiatives prendrez-vous pour que l'ancienne ligne figure de nouveau sur la carte du réseau? Comment comptez-vous améliorer les liaisons ferroviaires entre la Flandre et les pays voisins?

19.02 Frank Troosters (VB): J'ai déjà défendu à plusieurs reprises au sein de notre commission le rétablissement de la ligne ferroviaire 20. À cet égard, j'ai également insisté pour qu'on prenne des mesures conservatoires visant à empêcher la démolition de l'ancien pont sur la Meuse. Malheureusement, le monde politique flamand a opté pour la mise en service d'un tram express, dans un premier temps, et d'un trambus, dans un second temps, sur la liaison vers Maastricht.

Quelles démarches avez-vous entreprises depuis mon précédent plaidoyer, en décembre 2024, visant à convaincre les Néerlandais de ne pas démolir le pont sur la Meuse? Quels sont les résultats de ces démarches? Vous êtes-vous encore concerté avec les entreprises ferroviaires en ce qui concerne la remise en activité du tronçon supprimé de la ligne ferroviaire 20?

19.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La réactivation de la liaison ferroviaire entre Hasselt et Maastricht implique davantage que la destruction ou non d'un pont. Cette liaison ferroviaire se compose de quatre tronçons: la ligne ferroviaire jusqu'à Beverst, la portion démontée entre Beverst et Lanaken, le tronçon entre Lanaken et la frontière belgo-néerlandaise et celui entre la frontière et Maastricht. Le pont se situe sur ce dernier tronçon, sur le territoire néerlandais.

Le ministre flamand de l'époque, M. Ben Weyts, avait insisté auprès de mon prédécesseur, le ministre Bellot, pour que l'assiette ferroviaire de la ligne entre Beverst et la frontière néerlandaise soit mise à la disposition de la Flandre pour le projet Spartacus. Infrabel a alors consulté différents acteurs et, en mai 2020, a demandé au ministre Bellot de pouvoir désaffecter la ligne. Sur la base d'un avis de son administration, le ministre a accédé à cette demande. Je peux vous fournir la correspondance y afférente.

Ces mesures ont été prises au cours de la législature précédente. Il n'est donc pas correct d'affirmer que j'ai autorisé le démantèlement. Entre-temps,

spoorinfrastructuur ook aan Nederlandse kant buiten dienst gesteld en werd daar de beslissing genomen de brug te slopen om de veiligheid van het vaarverkeer te vrijwaren.

Ik ben een groot voorstander van meer en betere treinverbindingen, ook grensoverschrijdende verbindingen. Ik verwijst in dat verband naar de intentieverklaring die ik in april 2022 heb ondertekend met de toenmalige Nederlandse staatssecretaris, waarin afspraken werden gemaakt over de grensoverschrijdende spoordossiers.

Kortom, om de spoorverbinding tussen Hasselt en Maastricht opnieuw in gebruik te nemen, zouden een hele reeks genomen beslissingen moeten worden teruggedraaid.

De beslissing om de infrastructuur buiten dienst te stellen en de brug te slopen, ligt helemaal bij de Nederlanders. Ik ben altijd bereid om de zaken te doen bewegen, maar in dit geval zijn er heel wat factoren waarop ik geen invloed heb.

19.04 Alain Yzermans (Vooruit): Ik ben geïnteresseerd in die correspondentie. De spoorverbinding naar Hasselt en Maastricht moet opnieuw op de prioriteitenlijst komen.

19.05 Frank Troosters (VB): Uw discours verbaast mij. Het is begrijpelijk dat Infrabel de sporen niet meer wilde onderhouden omdat allerlei Vlaamse partijen een alternatief project met een sneltram of trambus wilden opstarten. Ook Nederland zag dat er geen treinen meer reden op die lijn en kwam met andere projecten, waarvoor de Maasbrug misschien moest worden gesloopt. Dat is allemaal een gevolg van de besluiten die in het verleden bij ons zijn genomen.

Ik heb deze kwestie meermaals aangekaart. Ik heb in de vorige legislatuur zelfs een wetgevend initiatief ter zake genomen, maar diezelfde Vlaamse partijen hebben dat weggestemd. Zelfs een hoorzitting mocht er niet komen. Ook mijn motie over de Maasbrug werd weggestemd. We zullen op korte termijn een nieuw wetgevend initiatief nemen, dat hopelijk wel de nodige steun zal krijgen.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van Gilles Foret aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de treinen en een gegarandeerde inclusieve mobiliteit voor allen" (56001894C)

20.01 Gilles Foret (MR): Volgens de jongste

l'infrastructure ferroviaire située du côté néerlandais a également été mise hors service et il y a été décidé de démolir le pont pour préserver la sécurité du trafic fluvial.

Je suis un grand partisan de l'augmentation et de l'amélioration des liaisons ferroviaires, y compris transfrontalières. Je renvoie à cet égard à la déclaration d'intention que j'ai signée en avril 2022 avec la secrétaire d'État néerlandaise de l'époque et dans le cadre de laquelle des accords ont été conclus sur les dossiers ferroviaires transfrontaliers.

Bref, la remise en service de la liaison ferroviaire entre Hasselt et Maastricht impliquerait l'annulation de toute une série de décisions prises.

La désaffectation des infrastructures et la démolition du pont sont des décisions 100 % néerlandaises. Je suis toujours disposé à faire bouger les choses, mais dans ce dossier, de nombreux facteurs échappent à mon contrôle.

19.04 Alain Yzermans (Vooruit): Cette correspondance m'intéresse. La liaison ferroviaire vers Hasselt et Maastricht doit de nouveau figurer parmi les priorités.

19.05 Frank Troosters (VB): Votre discours me surprend. Il est compréhensible qu'Infrabel n'ait plus voulu entretenir les voies, plusieurs partis flamands ayant exprimé le souhait de lancer un projet alternatif de tram rapide ou de trambus. Les Pays-Bas ont également constaté que plus aucun train ne circulait sur cette ligne et ont présenté d'autres projets impliquant une éventuelle démolition du pont sur la Meuse. Tout cela est la conséquence des décisions prises dans notre pays par le passé.

J'ai évoqué ce problème à plusieurs reprises. Au cours de la précédente législature, j'ai même pris une initiative législative en la matière, mais ces mêmes partis flamands ont voté contre. Ils ont même refusé d'organiser une audition. Ma motion concernant le pont sur la Meuse a également été rejetée. Dans un avenir proche, nous prendrons une nouvelle initiative législative qui, je l'espère, sera soutenue.

L'incident est clos.

20 Question de Gilles Foret à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité des trains et la garantie d'une mobilité inclusive pour tous" (56001894C)

20.01 Gilles Foret (MR): Selon les données les plus

gegevens is amper 5 % van de stations vandaag volledig toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM). De vooruitgang die geboekt werd, is nog onvoldoende.

Welke maatregelen overweegt u precies te nemen om de PBM-assistentie naar andere Belgische stations uit te breiden? Werd er hiervoor een tijdspad vooropgesteld?

20.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): De toegankelijkheid van de treinen is cruciaal voor PBM's, maar ook voor jonge ouders en mensen die momenteel ziek zijn of in het gips zitten.

In het kader van het openbaredienstcontract 2023-2032 moet de NMBS ervoor zorgen dat meer reizigers zelfstandig kunnen reizen. Er werd fors geïnvesteerd in het rollend materieel – met de nieuwe M7-rijtuigen –, de modernisering en verhoging van de perrons en de modernisering van het bestaande materieel.

Tegen 2032 moeten 176 stations autonoom toegankelijk zijn, wat een stijging is van 80 % ten opzichte van 2023. Een aantal stopplaatsen zullen echter nog niet volledig toegankelijk zijn, waardoor er nog investeringen zullen moeten volgen.

De assistentiedienst zal verbeterd worden: men zal in bepaalde stations kunnen reserveren tot één uur voor het vertrek en er worden innovatieve oplossingen aangeboden, zoals de NMBS Assist-app, waarmee men snel assistentie voor een bepaald traject kan boeken.

Ook de opleiding rond inclusieve dienstverlening en een betere communicatie spelen een essentiële rol. Elke reiziger moet geholpen worden en zich gerespecteerd voelen. De FOD Mobiliteit werkt het nationaal uitvoeringsplan betreffende de toegankelijkheid bij, dat een overzicht van de geleverde inspanningen biedt. Inclusieve mobiliteit – een maatschappelijke must – zal ook bijdragen tot de overgang naar milieuvriendelijker vervoer.

20.03 **Gilles Foret** (MR): Laten we hopen dat die maatregelen snel uitgevoerd worden opdat iedereen, ongeacht hoe mobiel men is, volop gebruik kan maken van het spoor. Een volledige toegankelijkheid is niet alleen een wettelijke verplichting, maar ook een kwestie van gelijkheid voor alle reizigers.

Het incident is gesloten.

21 **Samengevoegde vragen van**

récentes, à peine 5 % des gares sont aujourd'hui intégralement accessibles aux personnes à mobilité réduite. Des progrès ont été réalisés mais ils restent insuffisants.

Quelles mesures concrètes envisagez-vous pour étendre l'assistance PMR à d'autres gares belges? Un calendrier est-il prévu?

20.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): L'accessibilité ferroviaire est essentielle pour les PMR mais aussi pour les jeunes parents, les personnes momentanément malades ou plâtrées.

Dans le cadre de son contrat de service public 2023-2032, la SNCB doit permettre à un nombre accru de citoyens de voyager de manière autonome. Des investissements significatifs ont été réalisés dans le matériel roulant – avec de nouvelles voitures M7 –, la modernisation et le relèvement des quais et la modernisation du matériel existant.

D'ici 2032, le nombre de gares accessibles de manière autonome devrait être de 176, soit une augmentation de 80 % par rapport à 2023. Mais certains points d'arrêt ne seront pas encore tout à fait accessibles et les investissements devront dès lors se poursuivre.

Le service d'assistance sera amélioré avec une réduction des délais de réservation à une heure dans certaines gares et des solutions innovantes telles que l'application SNCB Assist qui permet de réserver rapidement un trajet.

La formation à des services inclusifs et une meilleure communication jouent aussi un rôle essentiel. Chaque voyageur doit être pris en charge et valorisé. Le SPF Mobilité met à jour le plan national de mise en œuvre d'accessibilité, qui offrira un aperçu de ses efforts. La mobilité inclusive – impératif sociétal – contribuera aussi à la transition vers des transports plus respectueux de l'environnement.

20.03 **Gilles Foret** (MR): Espérons que ces mesures soient rapidement mises en œuvre pour que chacun, quelle que soit sa mobilité, profite pleinement du rail. Une accessibilité intégrale n'est pas uniquement une obligation légale, mais aussi une question d'égalité pour tous les usagers.

L'incident est clos.

21 **Questions jointes de**

- Gilles Foret aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het verbeteren van de afvalscheiding in stations" (56001895C)
- Gilles Foret aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De afvalscheiding in de stations" (56001898C)

- Gilles Foret à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le renforcement du tri des déchets dans les gares" (56001895C)
- Gilles Foret à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le tri des déchets dans les gares" (56001898C)

21.01 Gilles Foret (MR): De NMBS heeft afvalscheiding tot een pijler van haar duurzaamheidsstrategie gemaakt, meer bepaald met afvalbakken met vier of vijf vakken. Uit getuigenissen blijkt echter dat men zich afvraagt of de afvalscheiding wel goed gebeurt.

21.01 Gilles Foret (MR): La SNCB a fait du tri des déchets un axe de sa stratégie de durabilité, notamment avec des poubelles à quatre ou cinq compartiments. Mais des témoignages mettent en question la bonne exécution du tri.

Hoe zit het met de kleurcodes, die van stad tot stad verschillen? Hoe kan de kwaliteit van de controles worden gegarandeerd? Hoe kan het systeem geëvalueerd worden? Welke sensibiliseringscampagnes zijn er gepland?

Qu'en est-il des codes couleurs variant d'une ville à l'autre? Comment garantir la qualité des contrôles? Comment évaluer le dispositif? Quelles seront les campagnes de sensibilisation programmées?

21.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Volgens de NMBS is het moeilijk om vergelijkingen te maken, maar ik zal u de cijfers van 2018 en 2023 bezorgen.

21.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Selon la SNCB, il est difficile d'établir des comparaisons, mais je vous transmettrai les chiffres disponibles en 2018 et en 2023.

In 2018 vond afvalscheiding plaats in 21 stations; in 2023 in 84 stations. In januari 2025 werd afvalscheiding toegepast in de 100 drukste stations van het land.

En 2018, le tri sélectif avait lieu dans 21 gares; en 2023, dans 84 gares. En janvier 2025, il était organisé dans les 100 gares les plus fréquentées du pays.

De dienstverstrekkers van het raamcontract 'afval' wegen het afval. In 2018 werd slechts een gedeelte van de afvalproductie gewogen. De ingezamelde hoeveelheden waren beschikbaar en er werd een schatting gemaakt van het gewicht ervan. Bovendien komt de afvalproductie van veel concessiehouders in de vuilnisbakken van de NMBS terecht, waardoor de gegevens vertekend zijn. De kwaliteit van de rapportering gaat er wel op vooruit.

Les prestataires du contrat-cadre "déchets" mesurent ces poids. En 2018, seule une partie de la production était pesée. Les volumes collectés étaient disponibles et convertis approximativement en poids. La production de déchets de nombreuses concessions est déposée dans les conteneurs SNCB, faussant les données. Toutefois, la qualité du rapportage s'améliore.

In 2025 werd in de 100 drukstbezochte stations aan selectieve afvalinzameling gedaan, wat neerkomt op ruim 90 % van de totale afvalproductie. Op grond van het openbaredienstcontract moet die inzameling tegen 2032 uitgebreid worden tot alle stations. Het afvalbeheer in de S-stations, die talrijker zijn maar waar minder afval geproduceerd wordt, wordt nog onderzocht.

En 2025, le tri sélectif se fait dans les 100 gares les plus fréquentées, soit plus de 90 % du poids de la production totale. Le contrat de service public impose d'étendre ce tri à toutes les gares en 2032. La gestion des déchets des gares S, plus nombreuses mais produisant moins de déchets, est toujours à l'étude.

De teams die de vuilniszakken ophalen, voeren een visuele controle uit van de inhoud om de kwaliteit van de inzameling te beoordelen. Andere teams voeren steekproeven uit. Samen met de dienstverstrekkers van het raamcontract 'afval' werd een studie uitgevoerd naar de aard van het restafval in drie L-stations. De naleving van de regels inzake afvalscheiding op het openbaar domein is een complexe aangelegenheid, waarvoor de NMBS naar

Les équipes collectant les sacs contrôlent visuellement le contenu pour juger de la qualité du tri. D'autres équipes le contrôlent ponctuellement. Une étude de caractérisation des déchets résiduels de trois gares L a été réalisée avec les prestataires du contrat-cadre "déchets". Le respect des règles de tri de déchets dans le domaine public est complexe, la SNCB cherche des solutions, notamment avec Fost Plus.

oplossingen zoekt, onder meer samen met Fost Plus.

De NMBS overweegt om de inspanningen inzake sensibilisatie van de reizigers voor afvalscheiding op te voeren. Er wordt regelmatig intern over dat onderwerp gecommuniceerd naar het personeel. Dat gebeurt via digitale communicatieacties, maar ook via affiches en artikels in het personeelsblad. In 2024 werd er met een affichecampagne op vaak voorkomende fouten bij de afvalscheiding gewezen.

De NMBS is op het hele Belgische grondgebied actief en de kleuren van de vuilniszakken verschillen naargelang de gemeente of het gewest. Een harmonisering op dat vlak is moeilijk denkbaar. In de 100 drukst bezochte stations staan er vuilnisbakken voor selectieve afvalinzameling. De frequentie van de ophaling en wat er vervolgens met de zakken gebeurt verschilt naargelang het station. De vuilniszakken worden opgehaald door schoonmaakbedrijven en naar het containerpark van de NMBS gebracht. De NMBS heeft een raamovereenkomst 'Afval' gesloten met erkende dienstverleners, die containers ter beschikking stellen totdat het afval afgevoerd wordt.

21.03 Gilles Foret (MR): Ik wilde het belang van reporting en objectivering van het systeem benadrukken. Het is uiteraard belangrijk dat ongelukkige ervaringen er niet toe leiden dat stationsgebruikers de indruk krijgen dat afvalscheiding geen zin heeft.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van Gilles Foret aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De daklozen in stations" (56001897C)

22.01 Gilles Foret (MR): Het aantal daklozen in de omgeving van de stations is zorgwekkend. Men moet zowel de waardigheid en de begeleiding van de daklozen garanderen als tegemoetkomen aan de verwachtingen van de treinreizigers die bezorgd zijn over de hygiëne, de veiligheid en het comfort van de openbare ruimte. Ervoor zorgen dat stations veilige en functionele plaatsen blijven vereist een evenwichtige en na overleg tot stand gekomen aanpak, die maatschappelijke actie en beheer van de openbare ruimte combineert.

Welke concrete acties zal de regering ondernemen, in samenwerking met de NMBS en de lokale overheden, om de levensomstandigheden van de daklozen te verbeteren en tegelijk de veiligheid en het comfort van de stationsgebruikers te garanderen?

La SNCB envisage de renforcer la sensibilisation au tri sélectif des voyageurs. Au niveau du personnel, la communication interne aborde régulièrement cette question, avec des actions de communication digitales, mais aussi des affiches et des articles dans le magazine du personnel. En 2024, de nouvelles affiches ont mis en exergue les erreurs de tri fréquentes.

La SNCB étant active sur tout le territoire, les couleurs de sacs poubelle diffèrent d'une commune ou région à l'autre. Une harmonisation n'est pas envisageable. Des poubelles sélectives sont présentes dans les 100 gares les plus fréquentées. La fréquence des tournées et le devenir des sacs varient d'une gare à l'autre. Les sacs de déchets sont ramassés par les sociétés de nettoyage et envoyés vers le parc conteneurs de la SNCB. La SNCB a un contrat-cadre "Déchets" avec des professionnels agréés, qui mettent à sa disposition des conteneurs avant le transport des déchets.

21.03 Gilles Foret (MR): Je voulais insister sur l'importance du *reporting* et de l'objectivation du dispositif. Il est important en effet qu'un sentiment d'inutilité ne se propage pas au sein des utilisateurs des gares par des expériences malheureuses.

L'incident est clos.

22 Question de Gilles Foret à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le sans-abrisme dans les gares" (56001897C)

22.01 Gilles Foret (MR): Le sans-abrisme autour des gares est préoccupant. Il faut à la fois garantir la dignité et l'accompagnement des personnes sans abri, et rencontrer les attentes des voyageurs inquiets quant à l'hygiène, à la sécurité et au confort des espaces publics. Faire en sorte que les gares restent des lieux sûrs et fonctionnels requiert une approche équilibrée et concertée, mêlant action sociale et gestion de l'espace public.

Par quelles actions concrètes le gouvernement, en collaboration avec la SNCB et les autorités locales, compte-t-il améliorer les conditions de vie des sans-abri tout en garantissant la sécurité et le confort des usagers des gares?

Bestaan er specifieke programma's of samenwerkingsverbanden met verenigingen om onderdak en begeleiding te bieden voor mensen in nood? Hoe beogen de NMBS en de lokale overheden de openbare ruimte rond de stations beter te beheren teneinde de verwachtingen van de reizigers te verzoenen met de maatschappelijke vereisten?

Existe-t-il des programmes spécifiques ou des collaborations avec des associations pour fournir hébergement et accompagnement aux personnes en détresse? Comment la SNCB et les autorités locales prévoient-elles de mieux gérer l'espace public autour des gares pour concilier les attentes des voyageurs et les impératifs sociaux?

22.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): De dakloosheidsproblematiek in het algemeen overstijgt de loutere bevoegdheden van de NMBS. De bestrijding van dit fenomeen vereist een globale en gecoördineerde aanpak, die rekening houdt met zowel veiligheids- als maatschappelijke uitdagingen.

22.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Le sans-abrisme en général dépasse les seules compétences de la SNCB. Combattre ce phénomène nécessite une approche globale et coordonnée, tenant compte des défis tant sécuritaires que sociaux.

De NMBS speelt evenwel haar rol, onder andere door de stations open te houden bij vrieskou. De NMBS ontwikkelt geïntegreerde veiligheidsplannen, gebaseerd op een multidisciplinaire samenwerking tussen de verschillende bevoegdheidsniveaus. Deze actieplannen worden aangepast aan de specifieke uitdagingen van elke locatie. De gerichte maatregelen kunnen van fysieke (zoals de schoonmaakfrequentie), maatschappelijke (de betrokkenheid en medewerking van de lokale actoren met al hun expertise) en juridische aard zijn (zoals het alcoholverbod buiten de horecazaken in Brussel-Zuid).

Néanmoins la SNCB joue son rôle, notamment en laissant des gares ouvertes par grand froid. La SNCB développe des plans de sécurité intégrée, basés sur une collaboration multidisciplinaire entre les différents niveaux de compétence. Ces plans d'action s'adaptent aux enjeux spécifiques de chaque site. Les mesures ciblées peuvent être physiques (comme la fréquence de nettoyage), sociales (en impliquant toutes les expertises locales) et légales (comme l'interdiction de consommation d'alcool en dehors des établissements horeca à Bruxelles-Midi).

Samenwerking houdt in dat alle partners hun gegevens delen en regelmatig overleggen om doeltreffend te kunnen reageren. Dat is wat er gebeurt in het station Brussel-Zuid.

Une collaboration engage tous les partenaires au partage de leurs données et à des consultations régulières pour assurer une réponse efficace. C'est ce qui est mis en œuvre à la gare de Bruxelles-Midi.

De NMBS heeft de functie van Security Operation Prevention (SOP) ingevoerd. Het betreft een ervaringsdeskundige die kwetsbare mensen in de stations opzoekt om contact te leggen. Deze deskundige verwijst hen vervolgens door naar de sociale voorzieningen om gepaste oplossingen te vinden. Deze SOP's zullen verder in functie van de vastgestelde noden ingezet worden.

La SNCB a développé le Security Operation Prevention (SOP), un expert de terrain qui rencontre les personnes précarisées dans les gares pour établir le contact. Cet expert les oriente ensuite vers les structures sociales pour rechercher des solutions adaptées. Le déploiement de ces SOP se poursuivra en fonction des réalités rencontrées.

22.03 **Gilles Foret** (MR): U hebt het belang van de samenwerking tussen de actoren en de overheden benadrukt om waardigheid en veiligheid te combineren. We moeten in die richting verdergaan.

22.03 **Gilles Foret** (MR): Vous avez souligné l'importance de la collaboration des acteurs et des autorités publiques pour conjuguer dignité et sécurité. Il faut poursuivre en ce sens.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

23 **Vraag van Barbara Pas aan Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De beloofde verbeteringswerken aan het station Dendermonde" (56001913C)

23 **Question de Barbara Pas à Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La promesse de travaux d'amélioration pour la gare de Termonde" (56001913C)

23.01 **Barbara Pas** (VB): Hoewel de NMBS al in

23.01 **Barbara Pas** (VB): Bien que la SNCB ait déjà

2013 een masterplan opstelde voor de stationsomgeving van Dendermonde en renovatie dringend nodig is, is er in de praktijk nog niet veel veranderd. Intussen zijn de plannen afgeslankt en de vooropgestelde timing wordt keer op keer verdaagd.

Wat is de geplande fasering van de werken? Waarom is er geen sprake meer van de vernieuwing van de stationshal? Wat is de toekomst van het stationsgebouw? Wat is de precieze samenstelling van de budgetten voor het station Dendermonde?

23.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De perrons zullen vernieuwd en verhoogd worden en zullen bereikbaar zijn met liften en roltrappen. De capaciteit van de fietsenstalling zal worden uitgebreid. In de huidige plannen zijn geen werken aan het stationsgebouw zelf opgenomen. De werken aan de Vondelbrug zouden in het eerste trimester van 2025 starten, net als de voorbereidende werken voor de fietsenstalling aan de voorzijde. Voor de fietsenstalling aan de achterkant van het station zal een nieuwe omgevingsvergunning worden aangevraagd. Voor de perrons en de loopbrug loopt de aanbesteding nog. In de tweede helft van 2025 zouden de eerste werken kunnen starten. Voordien zullen er vooral voorbereidende studiewerken gebeuren.

23.03 **Barbara Pas** (VB): Wij horen telkens dezelfde beloftes en telkens andere redenen voor een nieuw startdatum. Er moeten nog voorbereidende studies gebeuren terwijl de werken al talloze malen werden uitgesteld. Uw antwoord boezemt me bijzonder weinig vertrouwen in.

Het incident is gesloten.

24 **Vraag van Aurore Tourneur aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het beheer van de NMBS-parkings bij stations" (56001925C)**

24.01 **Aurore Tourneur** (Les Engagés): De dag- en abonnementstarieven in NMBS-parkings verschillen enorm van station tot station en dat vormt een probleem. Door de hoge prijzen in sommige stationsparkings zouden reizigers hun auto kunnen gaan stallen in privéparkings. Ik vraag me dan ook af wat de impact van die prijzen op de multimodaliteit is.

Hoeveel parkeerinkomsten heeft de NMBS sinds 2022?

élaboré un plan global pour les abords de la gare de Termonde en 2013 et que les rénovations soient urgentes, la situation n'a guère changé dans la pratique. Les plans ont été revus à la baisse entre-temps et le calendrier prévu est reporté sans cesse.

Quelles sont les différentes phases prévues pour les travaux? Pourquoi ne parle-t-on plus de la rénovation du hall de la gare? Quel est l'avenir du bâtiment de la gare? De quoi se composent exactement les budgets alloués à la gare de Termonde?

23.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Les quais seront renouvelés et rehaussés et seront accessibles par des ascenseurs et des escaliers mécaniques. La capacité du parking pour vélos sera revue à la hausse. Aucune intervention n'est actuellement prévue sur le bâtiment de la gare. Les travaux au Vondelbrug devraient commencer durant le premier trimestre de cette année, au même titre que les travaux préparatoires pour l'aménagement du parking pour vélos à l'avant de la gare. Une nouvelle demande de permis d'environnement sera introduite pour les emplacements de vélos à l'arrière de la gare. En ce qui concerne les quais et la passerelle, l'adjudication est encore en cours. Les premiers travaux devraient débuter durant le deuxième semestre 2025. La période qui précède sera essentiellement consacrée à des études préalables.

23.03 **Barbara Pas** (VB): Nous entendons sans cesse les mêmes promesses et les raisons invoquées pour le report des travaux sont à chaque fois différentes. Les études préliminaires doivent encore être réalisées alors même que les travaux ont déjà été reportés à plusieurs reprises. Votre réponse ne m'inspire guère confiance.

L'incident est clos.

24 **Question de Aurore Tourneur à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gestion des parkings SNCB aux abords des gares" (56001925C)**

24.01 **Aurore Tourneur** (Les Engagés): Les grandes différences de tarifs journaliers et d'abonnement des parkings SNCB d'une station à l'autre posent problème. Vu certains prix élevés, des usagers pourraient se garer dans les parkings privés. Je m'interroge donc sur l'impact de ces prix sur la multimodalité.

Quelles sont les recettes des parkings de la SNCB depuis 2022?

De NMBS overweegt om het beheer van haar parkings aan de privésector uit te besteden. Wordt die mogelijkheid onderzocht? Werd er daarvoor een aanbesteding uitgeschreven?

La SNCB envisage une gestion de ses parkings payants par le privé. Est-ce à l'étude? Un appel d'offres est-il lancé?

Hoe kan men die prijsverschillen rechtvaardigen? Hoe kan men met dergelijke prijsverschillen verklaren dat multimodaliteit wordt aangemoedigd? Worden mensen daardoor niet net ontmoedigd om de trein te nemen?

Comment justifier les disparités de prix? Comment expliquer un encouragement à la multimodalité? Les disparités ne dissuadent-elles pas de prendre le train?

Wat zijn de voordelen van een parkeerabonnement? Zult u nieuwe stimuli invoeren om die parkings en tegelijkertijd ook het gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken? Zullen de parkeertarieven geharmoniseerd worden?

Quels sont les avantages des abonnements au parking? Incitez-vous à rendre ces parkings plus attractifs, en même temps que l'usage des transports en commun? Harmonisera-t-on les tarifs?

24.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): De betaalparkings hebben in totaal bijna 8 miljoen euro aan ontvangsten gegenereerd in 2021, meer dan 12 miljoen euro in 2022 en meer dan 15 miljoen euro in 2023. De cijfers voor 2024 zijn nog niet definitief. Er moet steeds een begrotingsevenwicht in acht genomen worden en er zijn aan deze parkings ook kosten verbonden.

24.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Le total des recettes générées par les parkings payants s'élevait à presque 8 millions d'euros en 2021, plus de 12 millions d'euros en 2022 et plus de 15 millions d'euros en 2023. Les chiffres pour 2024 ne sont pas encore finalisés. L'équilibre budgétaire doit être respecté et ces parkings représentent également un coût.

De mogelijkheid om de exploitatie van de betaalparkings te outsourcen wordt nog steeds bestudeerd. Er werd nog geen offerteaanvraag gelanceerd en evenmin een beslissing genomen.

La possibilité d'externaliser l'exploitation des parkings payants est toujours à l'étude. Aucun appel d'offres n'a été lancé et aucune décision n'a été prise.

De prijsverschillen tussen de parkings worden door verschillende parameters verklaard: het stationstype, het profiel van de gebruikers en de bijzondere kenmerken van de lokale markt.

Différents paramètres expliquent les différences de prix entre les parkings: le type de gare, le profil des utilisateurs et les particularités du marché local.

De gehanteerde prijzen zijn erop gericht de gebruikers te doen nadenken over het eventuele gebruik van andere vervoersmiddelen dan de auto om het station te bereiken. Daarbij moet er prioritair gedacht worden aan verplaatsingen te voet, vervolgens aan het gebruik van het openbaar vervoer en pas daarna aan de wagen.

Les prix appliqués visent à inciter les usagers à réfléchir à l'opportunité de recourir à d'autres modes de transport que la voiture pour se rendre à la gare, la priorité étant la marche à pied, ensuite les transports publics et puis seulement la voiture.

Een parkeerabonnement is voordeliger dan een ticket. Zo is er met een abonnement bijvoorbeeld 24/7 een parkeerplaats beschikbaar tegen een lager tarief. De NMBS zal ook een deeltijds parkeerabonnement invoeren, en bekijkt nog andere mogelijke tariefaanpassingen.

L'abonnement offre plus d'avantages qu'un ticket unique comme une place disponible 24h/24 7j/7 pour un coût moindre. La SNCB va enfin créer un abonnement à temps partiel pour les parkings. Elle étudie d'autres adaptations tarifaires éventuelles.

24.03 **Aurore Tourneur** (*Les Engagés*): We moeten oog blijven houden voor diegenen die zich de moeite getroosten om het openbaar vervoer te gebruiken. Parkeergelegenheid moet centraal staan in de denkoefening.

24.03 **Aurore Tourneur** (*Les Engagés*): Il faut rester attentif aux personnes qui font l'effort d'utiliser les transports en commun. Le parking doit être un élément central de la réflexion.

Het incident is gesloten.

25 Vraag van Aurore Tourneur aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beveiliging van overwegen" (56001940C)

25.01 Aurore Tourneur (Les Engagés): Ongevallen aan overwegen en spoorlopen leiden meestal tot ernstige ongevallen. Die menselijke drama's hebben ook een impact op het personeel, vooral treinbestuurders, en op de stiptheid van de treinen.

De veiligheid aan overwegen is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de weggebruikers, want de meeste ongevallen zijn te wijten aan het niet naleven van de verkeersregels.

Wat is de balans van de ongevallen en de slachtoffers aan overwegen voor 2024? Hoe zijn die cijfers de afgelopen vijf jaar geëvolueerd? Zijn alle risicovolle overwegen uitgerust met een doeltreffender veiligheidssysteem? Tijdens een recent bezoek aan Infrabel werd er een proefproject met betrekking tot de installatie van camera's voorgesteld. Zijn er al resultaten bekend in verband met de verhoging van de veiligheid? Wat is de doelstelling met betrekking tot de vermindering van het aantal overwegen? Tegen wanneer moet die doelstelling bereikt worden? Welk budget werd er de afgelopen drie jaar besteed aan het afschaffen en het beveiligen van overwegen?

25.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): We beschikken op dit ogenblik slechts over voorlopige cijfers voor 2024, maar de dalende trend in het aantal ongevallen aan overwegen zou zich moeten voortzetten. Sinds 2019 is dat aantal van 42 tot 31 gedaald en ook het aantal slachtoffers is verminderd. Gelet op de menselijke en budgettaire gevolgen blijft dat cijfer echter te hoog.

De overwegen met het hoogste risico op ongevallen krijgen tegenwoordig nieuwe apparatuur om de veiligheid te verbeteren. De planning loopt over meerdere jaren. Dankzij camera's met AI kan onder andere het treinverkeer worden stilgelegd als er een stilstaand voertuig op de sporen wordt opgemerkt. Lopende projecten zijn de uitrol van het oproepnummer 1711 en de plaatsing van detectiecamera's. Sinds half oktober werden er naar schatting 12 ongelukken voorkomen dankzij het 1711-nummer en één dankzij een camera.

Bij tien gevallen waarbij voertuigen vast stonden op een overweg, moest het spoorverkeer stilgelegd worden nadat 1711 gebeld werd.

L'incident est clos.

25 Question de Aurore Tourneur à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurisation des passages à niveau" (56001940C)

25.01 Aurore Tourneur (Les Engagés): Les accidents à hauteur des passages à niveau et les intrusions sur voies provoquent généralement des accidents graves. Ces drames humains ont aussi un impact sur le personnel, notamment les conducteurs, et sur la ponctualité des trains.

La sécurité aux passages à niveau relève en premier lieu de la responsabilité des usagers, la plupart des accidents étant dus au non-respect du Code de la route.

Quel est le bilan des accidents et des victimes aux passages à niveau en 2024? Quelle est l'évolution ces cinq dernières années? Les sites à haut risque sont-ils tous équipés d'un système de sécurité plus performant? Lors d'une récente visite à Infrabel, un projet pilote impliquant la pose de caméras a été présenté. A-t-on déjà des résultats sur l'amélioration de la sécurité? Quel est l'objectif de réduction du nombre de passages à niveau? À quelle échéance? Quel est le budget tant de la suppression que de la sécurisation des passages à niveau pour ces trois dernières années?

25.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Les chiffres pour 2024 sont encore provisoires, mais la tendance à la baisse d'accidents aux passages à niveau devrait se confirmer. Depuis 2019, ils sont passés de 42 à 31 et ont également fait moins de victimes. Vu les conséquences humaines et budgétaires, ce chiffre reste trop élevé.

Les passages à niveau présentant le plus de risques d'accidents sont en cours d'équipement pour améliorer la sécurité. Le planning s'étale sur plusieurs années. Des caméras utilisant l'intelligence artificielle permettent notamment d'arrêter la circulation des trains lorsqu'un véhicule arrêté sur les voies est détecté. Les projets en cours sont la mise en place du numéro 1711 et des caméras de détection. Depuis mi-octobre, on estime que 12 accidents ont été évités grâce au 1711 et un grâce à une caméra.

Dix cas de véhicules bloqués sur le passage à niveau ont imposé l'arrêt de la circulation après appel au 1711.

Door de combinatie van een sterk ontwikkeld wegnnet en een fijnmazig spoorwegnet zijn er veel plaatsen waar wegen en spoorwegen elkaar kruisen. Sinds 2005 werden er 422 overwegen afgeschaft. Op 1 januari waren er nog 1.621. Mogelijke afschaffingen worden bekeken aan de hand van het budget en de mogelijkheden om het spoor over te steken. Het is de bedoeling om in te grijpen op hoogrisicolocaties en daar waar er haalbare alternatieven zijn voor de omwonenden.

Er is ook sprake van een mentaliteitsprobleem. Zodra men het belsignaal hoort, mag men niet meer oversteken.

De budgetten voor de beveiliging van overwegen bedragen tientallen miljoenen euro's. Dat budget is er om risico's op ongevallen te beperken die geen verband houden met de infrastructuur.

Ik hoop dat alle investeringen van Infrabel behouden blijven. Zo niet, dan mag men een toekomstige minister niet op het matje roepen vanwege het aantal ongevallen. Zonder investeringsbudget kan een overweg niet afgeschaft worden.

25.03 Aurore Tournier (Les Engagés): Gelet op het bedrag van de vereiste budgetten moeten de overwegen waar het risico het grootst is prioritair beveiligd worden.

Het nummer 1711 en de intelligente camera's hebben gelukkig positieve resultaten opgeleverd, maar de sensibiliseringscampagnes moeten ook voortgezet worden.

Het incident is gesloten.

26 Vraag van Aurore Tournier aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van het station Dinant voor personen met een beperkte mobiliteit" (56001947C)

26.01 Aurore Tournier (Les Engagés): *De nieuwe voetgangersbrug in het station Dinant is sinds 1 december gedeeltelijk operationeel, maar werd nog niet met liften uitgerust. Aangezien de loopbrug over de sporen en de begeleiding door een beambte afgeschaft werden, hebben mensen met beperkte mobiliteit nauwelijks nog toegang tot de perrons.*

Kunt u bevestigen dat de liften in februari 2025 in gebruik genomen zullen worden? Zou men tot dan niet een beambte kunnen blijven inzetten om de mensen te helpen bij het oversteken van de sporen? Zal het station Dinant tegen eind 2025 volledig toegankelijk zijn? Welke maatregelen zullen er

La combinaison d'un réseau routier développé et d'un réseau ferroviaire dense génère beaucoup d'intersections rail-route. Depuis 2005, on a supprimé 422 passages à niveau. Au premier janvier, il en existe encore 1 621. On étudie leur suppression en fonction des budgets et des possibilités de couper la voie. L'objectif est d'agir sur les lieux à haut risque et là où les alternatives sont gérables pour les riverains.

Le problème est aussi comportemental. Dès le signal donné, il ne s'agit plus de traverser.

Les budgets de sécurisation des passages à niveau se chiffrent à plusieurs dizaines de millions d'euros, pour limiter des risques routiers et non liés à l'infrastructure.

J'espère que nous maintiendrons tous les moyens d'investissements d'Infrabel. Sinon, il ne faudra pas reprocher à un futur ministre les accidents. Sans budget d'investissement, on ne peut supprimer un passage à niveau.

25.03 Aurore Tournier (Les Engagés): Vu le montant des budgets, il faut sécuriser en priorité les sites où le risque est plus élevé.

Le 1711 et les caméras intelligentes ont heureusement débouché sur des résultats positifs mais il faut poursuivre les campagnes de sensibilisation.

L'incident est clos.

26 Question de Aurore Tournier à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la gare de Dinant aux personnes à mobilité réduite" (56001947C)

26.01 Aurore Tournier (Les Engagés): *La nouvelle passerelle de la gare de Dinant est en partie fonctionnelle depuis le 1^{er} décembre mais n'est pas encore équipée d'ascenseurs. Comme la rampe traversant les voies et l'accompagnement par un agent ont été supprimés, l'accès aux quais est quasi impossible pour les personnes à mobilité réduite.*

Confirmez-vous la mise en service des ascenseurs d'ici février 2025? Ne pouvait-on maintenir jusque-là la traversée des voies accompagnée par un agent? La gare de Dinant bénéficiera-t-elle bien d'une accessibilité totale d'ici la fin de 2025? Quelles mesures le garantissent?

daartoe nog genomen worden?

26.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): Het station Dinant is niet toegankelijk genoeg voor PBM's. De NMBS en Infrabel hebben vergaderd met het schepencollege van Dinant om oplossingen te zoeken in afwachting van het einde van de werken. De lift naar perrons 1 en 2 zou volgens de planning in de eerste helft van 2025 in gebruik genomen worden. Ondertussen heeft de NMBS maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat de PBM's geholpen worden en desgevallend naar perron 1 doorgestuurd worden. Het is een bijzondere site, met bovengrondse kunstwerken die ook in verbinding staan met een middelbare school, met een overhangend gedeelte boven het station, maar voor de PBM's is dit zonder lift of hulp een onoverkomelijke hindernis.

26.03 **Aurore Tourneur** (*Les Engagés*): De mogelijkheid voor PBM's om zelfstandig de trein te nemen moet een prioriteit blijven. Ik hoop dat de planning gerespecteerd zal worden.

Het incident is gesloten.

27 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toiletten in het station van Hasselt" (56001961C)**

27.01 **Frank Troosters** (*VB*): *De toiletten in het station van Hasselt zijn enkel nog toegankelijk met een muntstuk van 50 eurocent.*

Wat is de stand van zaken van de aangekondigde Europese marktconsultatie voor het afsluiten van een concessieovereenkomst voor de uitbating van de stationstoiletten? Wat zijn de voorwaarden van die overeenkomst?

27.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Voor de 14 stations met meer 65.000 reizigers per week wordt voor de uitbating van de toiletten gewerkt met een concessieovereenkomst. Na een Europese marktconsultatie in juli 2022 werd de concessie begin 2023 toegewezen aan de firma 2theloo.

In 56 andere stations zullen sanitaire modules geplaatst worden via een overheidsopdracht, die in november 2024 werd gepubliceerd en eind 2025 gegund zal worden. De modules moeten toegankelijk zijn van 15 minuten voor het vertrek van de eerste trein tot minstens 20 uur en waar mogelijk 24/7. Het sanitair van het station van Hasselt maakt deel uit van de raamovereenkomst. Er zullen twee automatische modules geïnstalleerd worden.

26.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): L'accessibilité de la gare de Dinant aux PMR est insatisfaisante. La SNCB et Infrabel ont rencontré le collège dinantais pour trouver des solutions en attendant la fin des travaux. La mise en service de l'ascenseur desservant les quais 1 et 2 est prévue au premier semestre 2025. En attendant, la SNCB a coordonné des mesures pour prendre en charge et, le cas échéant, rediriger les PMR vers le quai 1. Ce site est particulier, avec des ouvrages d'art en hauteur, qui relie aussi à une école secondaire en surplomb de la gare. Cependant pour les PMR, c'est un obstacle infranchissable sans ascenseur ou sans aide.

26.03 **Aurore Tourneur** (*Les Engagés*): L'accès autonome des PMR au transport ferroviaire doit rester une priorité. J'espère que le calendrier sera respecté.

L'incident est clos.

27 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les toilettes de la gare de Hasselt" (56001961C)**

27.01 **Frank Troosters** (*VB*): *Les toilettes de la gare de Hasselt ne sont encore accessibles qu'à l'aide d'une pièce de monnaie de 50 centimes.*

Où en est la consultation du marché annoncée à l'échelle européenne visant à conclure un contrat de concession pour l'exploitation des toilettes de gare? Quelles sont les conditions de ce contrat?

27.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): L'exploitation des toilettes des 14 gares comptant plus de 65 000 voyageurs par semaine est régie par un contrat de concession. Après une consultation européenne du marché réalisée en juillet 2022, la concession a été attribuée à l'entreprise 2theloo au début de l'année 2023.

Des modules sanitaires seront installés dans 56 autres gares dans le cadre d'un marché public publié en novembre 2024, qui sera attribué fin 2025. Les modules devront être accessibles à partir de 15 minutes avant le départ du premier train jusqu'à 20 heures, au plus tôt, et 24 heures sur 24 dans la mesure du possible. Les sanitaires de la gare de Hasselt sont inclus dans le contrat-cadre. Deux modules automatiques y seront installés.

27.03 Frank Troosters (VB): Ik betreur dat personen met een beperkte mobiliteit nog zolang zullen moeten wachten op toegankelijke toiletten.

Het incident is gesloten.

28 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De negatieve gevolgen van het nieuwe vervoersplan" (56001962C)

28.01 Frank Troosters (VB): *Begin december 2024 werd het nieuwe vervoersplan van de NMBS ingevoerd, met overvolle perrons en vertraagde, afgeschafte of ingekorte treinen tot gevolg.*

Hoe evalueert u dat vervoersplan? Is dat de manier om meer reizigers de trein te doen nemen? Hebt u actie ondernomen? Welke maatregelen zult u nog nemen om de NMBS tot een betere dienstverlening te bewegen?

28.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Door de kerstvakantie en de stakingsdag in december is het nog te vroeg om definitieve conclusies te trekken. Er zijn al wel enkele trends waar te nemen, zoals een verbeterde stiptheid. De NMBS blijft aandacht besteden aan aansluitingen in bepaalde stations, zoals Dendermonde en Pepinster.

De overvolle treinen zijn in de meeste gevallen het gevolg van een ongeplande verminderde samenstelling van de treinen. De NMBS treft maatregelen om de beschikbaarheid van het rollend materieel te verbeteren en om de samenstelling op drukke lijnen te garanderen.

Het is nog wachten op een volledige analyse voor de exacte impact. De NMBS kan op basis van een wekelijkse analyse de samenstelling en zelfs de dienstregelingen aanpassen.

28.03 Frank Troosters (VB): Er zijn duidelijk een aantal pijnpunten, zoals de lijn Antwerpen-Brussel en Sint-Niklaas – Brussel, met overstap in Dendermonde. In afwachting van een grondige analyse hoop ik dat er efficiënt kan worden ingespeeld op de lokale problemen.

Het incident is gesloten.

29 Vraag van Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De slechte bereikbaarheid van het station Ottignies" (56001980C)

27.03 Frank Troosters (VB): Je déplore le fait que les personnes à mobilité réduite devront attendre jusque-là l'arrivée de toilettes accessibles.

L'incident est clos.

28 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences négatives du nouveau plan de transport" (56001962C)

28.01 Frank Troosters (VB): *Début décembre 2024, le nouveau plan de transport de la SNCB a été instauré, avec pour conséquence des quais bondés et des trains retardés, supprimés ou ayant une composition "limitée".*

Comment évaluez-vous ce plan de transport? Est-ce ainsi qu'on incite davantage de voyageurs à opter pour le train? Avez-vous pris des initiatives? Quelles mesures supplémentaires comptez-vous prendre pour amener la SNCB sur la voie d'un meilleur service?

28.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): En raison des vacances de Noël et de la journée de grève organisée en décembre, il est encore trop tôt pour tirer des conclusions définitives. En revanche, l'on peut déjà observer quelques tendances, comme l'amélioration de la ponctualité. La SNCB continue d'être attentive aux correspondances dans certaines gares, comme Termonde et Pepinster.

Les trains bondés sont, dans la plupart des cas, la conséquence d'une composition réduite imprévue des trains. La SNCB prend des mesures visant à améliorer la disponibilité du matériel roulant et à garantir la composition sur les lignes très fréquentées.

Il faut encore attendre une analyse exhaustive de l'incidence précise sur la demande de voyages en train. La SNCB peut modifier la composition et même les horaires en effectuant une analyse hebdomadaire.

28.03 Frank Troosters (VB): Il y a clairement une série de points épineux, comme les lignes Anvers-Bruxelles et Saint-Nicolas – Bruxelles, via une correspondance à Termonde. Dans l'attente d'une analyse approfondie, j'espère qu'il sera possible de s'attaquer aux problèmes locaux de façon proactive.

L'incident est clos.

29 Question de Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'inaccessibilité de la gare d'Ottignies" (56001980C)

29.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Er zijn te weinig parkeerplaatsen aan het station Ottignies en in de omgeving ervan. Dit probleem dateert niet van gisteren maar de huidige werken aan het station, waarbij er op sommige plaatsen containers staan, hebben de toestand nog verergerd. De NMBS stelt voor de trein in een ander station te nemen maar ook daar zijn er parkeerproblemen.

Weet men hoeveel parkeerplaatsen er in de buurt van het station Ottignies ontbreken? Welke noodoplossingen zult u toepassen? Welke maatregelen zult u nemen om de parkings toegankelijker of zelfs gratis te maken, gelet op de hoge parkeerkosten? Waarom pleit u niet voor gratis parkeren? Wat brengen alle parkings van de NMBS, meer bepaald in Ottignies, jaarlijks op?

29.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De structurele situatie in Ottignies is complex. Door de installatie van het tijdelijke station zijn er minder plaatsen beschikbaar op parking P1. Die situatie zou zich in de lente moeten stabiliseren. Er worden maatregelen genomen om de dringende situatie het hoofd te bieden en de parkeerproblemen te verminderen.

Een deel van de zone waar er werken uitgevoerd worden, werd heringericht, zodat 17 parkeerplaatsen weer bruikbaar zijn. Daarnaast zal de opening van een nieuw parkeerterrein in het voorjaar 20 tot 25 extra plaatsen opleveren.

We blijven voordeligere tarieven aanbieden voor treinreizigers. Een dag parkeren op parking P2 kost in het weekend 3,96 euro. Een maandabonnement met onbeperkte toegang tot de parking kost 42,40 euro.

Het beleid inzake parkings hangt af van de lokale omgeving. Er wordt voorrang gegeven aan de toegang tot de parkings via een voetpad, een fietspad of met het openbaar vervoer, met het oog gericht op multimodaliteit.

In 2023 brachten de NMBS-parkings in totaal 15.643.124 euro op.

29.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Er is niets gepland om die enkele tientallen plaatsen beschikbaar te maken. Het gebeurt dus vaak dat de mensen verkiezen hun wagen te nemen. U wordt geacht de toegankelijkheid van de stations te bevorderen. We zullen deze kwestie van nabij blijven

29.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Il manque de places de parking à la gare d'Ottignies et aux alentours. Le problème n'est pas neuf mais s'est aggravé en raison de travaux en cours à la gare; des containers occupent en effet une partie des places. La SNCB propose de prendre le train dans une autre gare mais là aussi, il y a des soucis de parking.

Existe-t-il des informations sur le nombre de places de parking manquantes autour de la gare d'Ottignies? Quelles solutions d'urgence allez-vous mettre en place? Le coût du parking étant élevé, quelles mesures prendrez-vous pour rendre les parkings plus accessibles voire gratuits? Pourquoi ne plaidez-vous pas pour la gratuité des parkings? Quelles sont les recettes annuelles de l'ensemble des parkings de la SNCB, et plus spécifiquement à Ottignies?

29.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Ottignies connaît une situation structurelle compliquée. L'installation de la gare provisoire a réduit le nombre de places disponibles sur le parking P1. Cela devrait se stabiliser au printemps. Des mesures vont répondre à l'urgence et atténuer les difficultés de stationnement.

On a réaménagé une partie de la zone de travaux pour récupérer 17 places. Par ailleurs, l'ouverture d'une nouvelle zone de stationnement au printemps offrira entre 20 et 25 places supplémentaires.

On reste dans la logique consistant à offrir des tarifs plus avantageux pour les usagers du train. Le coût d'une journée de stationnement sur le parking P2 est de 3,96 euros le week-end. Un abonnement mensuel offrant un accès illimité revient à 42,40 euros.

La politique des parkings varie en fonction du contexte local. On favorise prioritairement l'accès aux parkings par voie pédestre, cyclable ou par les transports en commun, dans une optique multimodale.

Pour 2023, les recettes globales des parkings SNCB s'élèvent à 15 643 124 euros.

29.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Rien n'est prévu pour rendre ces quelques dizaines de places disponibles. Dès lors, il est fréquent que des personnes préfèrent prendre leur voiture. Vous êtes censé défendre l'accessibilité des gares. Nous allons continuer à suivre de près cette question.

volgen.

Het incident is gesloten.

30 Vraag van Staf Aerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekenning van rijpaden voor het treinverkeer" (56002013C)

30.01 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Het nieuwe vervoersplan zorgt onder meer voor capaciteitsproblemen op de verbinding tussen Antwerpen en Brussel, waar een van de vier treinen per uur moest plaatsmaken voor de nieuwe Eurocity Direct naar Amsterdam. De NMBS verwijst in haar externe communicatie altijd naar de toekenning van rijpaden door Infrabel, blijkbaar een cruciaal element in de organisatie van het spoorvervoer.

Wat zijn de voor- en nadelen van de huidige regels voor de toekenning van rijpaden? Worden die regels soms ook strategisch gebruikt om problemen te creëren bij concurrenten of om treinritten duurder te maken?

In het performantiecontract met Infrabel is een hervorming van de toewijzingsregels gepland door de uitwerking van een rijpadcatalogus. Wat is daar de stand van zaken? Hoe verhouden de rijpadvergoedingen die Infrabel ontvangt voor internationale treinen zich ten opzichte van de rijpadvergoedingen voor diezelfde treinen in andere Europese landen?

30.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Volgens de Europese regelgeving moeten spoorwegmaatschappijen elk jaar een rijpad aanvragen voor de treinen die ze in hun dienstregeling willen opnemen. De infrastructuurbeheerder, hier Infrabel, vertaalt die aanvragen in werkbare rijpaden, waarbij rekening moet worden gehouden met de capaciteit van het netwerk. Wanneer Infrabel er niet in slaagt een oplossing te vinden wanneer zich een capaciteitsprobleem voordoet, gelden er prioriteitsregels. Daarbij heeft het internationaal verkeer, in tegenstelling tot wat vaak wordt gedacht, niet per se voorrang op het binnenlands verkeer. Wel hanteert de Europese Commissie een zeer strikte interpretatie van de concurrentieregels.

Er bestaat inderdaad een reëel risico op misbruik van de regels, bijvoorbeeld om een treinrit onmogelijk te maken of om de kosten voor concurrenten te verhogen. Dat leidt tot een inefficiënt gebruik van de spoorcapaciteit en ondermijnt het

L'incident est clos.

30 Question de Staf Aerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'octroi de sillons pour le trafic ferroviaire" (56002013C)

30.01 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Le nouveau plan de transport engendre notamment des problèmes de capacité sur la liaison entre Anvers et Bruxelles, où l'un des quatre trains qui circulaient par heure a dû céder sa place au nouvel Eurocity Direct vers Amsterdam. Dans sa communication externe, la SNCB renvoie systématiquement à l'octroi des sillons par Infrabel, un élément visiblement essentiel dans l'organisation du transport ferroviaire.

Quels sont les avantages et les inconvénients des règles qui régissent actuellement l'octroi des sillons? Ces règles sont-elles parfois utilisées de manière stratégique afin de mettre des bâtons dans les roues de concurrents ou afin d'augmenter le prix de trajets en train?

Le contrat de performance conclu avec Infrabel prévoit une réforme des règles d'attribution des sillons ferroviaires basée sur l'élaboration d'un catalogue des sillons. Où en est-on à cet égard? Dans quelle mesure les redevances pour l'utilisation des sillons ferroviaires perçues par Infrabel pour les trains internationaux sont-elles comparables aux redevances pour l'utilisation des sillons ferroviaires pour ces mêmes trains dans d'autres pays européens?

30.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La réglementation européenne prévoit que les sociétés de chemins de fer demandent chaque année un sillon ferroviaire pour les trains qu'elles souhaitent inscrire dans leur horaire. Le gestionnaire de l'infrastructure, en l'occurrence Infrabel, traduit ces demandes en sillons ferroviaires opérationnels, tout en tenant compte de la capacité du réseau. Lorsqu'Infrabel ne parvient pas à trouver une solution en cas de problème de capacité, des règles de priorité sont d'application. À cet égard, contrairement à ce que l'on pense souvent, le trafic international n'a pas forcément la priorité sur le trafic intérieur. En revanche, la Commission européenne pratique une interprétation très stricte des règles de concurrence.

Le risque d'une utilisation abusive des règles est effectivement réel, par exemple pour rendre impossible un trajet ferroviaire ou pour augmenter les coûts des concurrents. De telles pratiques entraînent une utilisation inefficace de la capacité

vertrouwen. Daarom moeten we een nieuwe werkwijze hanteren, waarbij we eerst kijken naar de noden van de verschillende gebruikers van het spoor. De infrastructuurbeheerder moet vooraf een transparante uurregeling opstellen voor alle rijpaden, gebaseerd op een meerjarige visie die een zo efficiënt mogelijk gebruik van het spooraanbod nastreeft. Die insteek maakt ook efficiëntere, objectievere en rationelere investeringsbeslissingen mogelijk.

Onder het Belgische voorzitterschap van de Raad van de EU hebben wij een akkoord bereikt over het *rail capacity initiative*, dat een modernisering van de Europese regelgeving in die zin beoogt. Onder het Poolse voorzitterschap zal hierover verder worden onderhandeld.

België heeft op mijn initiatief voor het eerst in zijn geschiedenis een langetermijnvisie ontwikkeld in de Spoorvisie 2040, die in de nodige infrastructuraanpassingen voorziet om een ambitieus en betrouwbaar treinaanbod te realiseren. De resultaten van een eerste oefening worden in juni 2025 verwacht.

De nieuwe aanpak voor de planning en verdeling van capaciteit is ook opgenomen in het performantiecontract met Infrabel, met onder meer een verplichting om een catalogus van rijpaden voor te bereiden en investeringsbeslissingen te nemen met het oog op de toekomstige dienstregeling.

30.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): We moeten vermijden dat de regels voor de toewijzing van rijpaden in de toekomst nog kunnen worden misbruikt in een concurrentiestrijd. Ik zal de resultaten van de oefening zeker blijven opvolgen.

Het incident is gesloten.

31 Vraag van Staf Aerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problemen op de treinverbindingen van en naar de Kempen" (56002014C)

31.01 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Er zijn momenteel veel klachten over de treinverbindingen vanuit de Kempen, zowel naar Antwerpen als naar Brussel. Sinds het nieuwe vervoersplan zijn er vaker problemen. In de Kempen worden oudere en kortere treinstellen ingezet en niet de gebruikelijke dubbeldekstreinen. Bijgevolg moeten reizigers rechtstaan in een overvolle trein of achterblijven op het perron. Bovendien blijken die treinen de grote stations over te slaan. Dat is nefast voor het

ferroviaire et sapent la confiance. C'est pourquoi nous devons adopter une nouvelle approche consistant à d'abord examiner les besoins des différents utilisateurs du rail. Le gestionnaire de l'infrastructure doit élaborer au préalable un horaire transparent pour tous les sillons, fondé sur une vision pluriannuelle visant une utilisation aussi efficace que possible de l'offre ferroviaire. Cette approche permet également des décisions d'investissement plus efficaces, plus objectives et plus rationnelles.

Sous la présidence belge du Conseil de l'UE, nous sommes parvenus à un accord sur la gestion de la capacité ferroviaire (*rail capacity initiative*), qui vise à moderniser la réglementation européenne dans ce sens. Les négociations à ce sujet se poursuivront sous la présidence polonaise.

À mon initiative, la Belgique a, pour la première fois de son histoire, développé une vision à long terme qu'elle a consignée dans le document intitulé Vision Rail 2040 et qui prévoit les modifications d'infrastructure nécessaires pour créer une offre de trains ambitieuse et fiable. Les résultats d'une première ébauche sont attendus en juin 2025.

La nouvelle approche en matière de planification et de répartition des capacités est également incluse dans le contrat de performance conclu avec Infrabel. Elle comprend notamment l'obligation de préparer un catalogue de sillons et de prendre des décisions d'investissement en vue du futur horaire.

30.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Nous devons éviter que les règles régissant l'attribution des sillons puissent encore être détournées, dans le futur, dans une lutte concurrentielle. Je continuerai certainement à suivre de près les résultats de l'exercice.

L'incident est clos.

31 Question de Staf Aerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes sur les liaisons ferroviaires desservant la Campine" (56002014C)

31.01 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Les liaisons ferroviaires en provenance de la Campine, tant à destination d'Anvers que vers Bruxelles, font actuellement l'objet de nombreuses plaintes. Depuis le lancement du nouveau plan de transport, les problèmes sont plus fréquents. Dans la région campinoise, des rames anciennes et à la composition limitée sont utilisées, et non les trains à double étage habituels. Il en résulte que des voyageurs sont contraints de voyager debout dans

vertrouwen in het openbaar vervoer.

des trains bondés ou de rester sur le quai. Il semble en outre que ces trains ne s'arrêtent pas dans les grandes gares. Cette situation est désastreuse pour la confiance dans les transports publics.

Is de plotse achteruitgang in die regio een gevolg van het nieuwe vervoersplan? Zal men daar op korte termijn opnieuw treinen met meer capaciteit inzetten? Hoe zal de NMBS voorkomen dat treinen op het laatste ogenblik belangrijke stations overslaan?

La détérioration soudaine du service de train dans cette région est-elle une conséquence du nouveau plan de transport? Des trains offrant une plus grande capacité seront-ils de nouveau déployés à brève échéance? Comment la SNCB évitera-t-elle les décisions de dernière minute consistant à ne pas faire s'arrêter certains trains dans des gares importantes?

31.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Door de vertraging in de levering van de M7-treinstellen moeten oudere treinen, die gevoeliger zijn voor technische storingen, langer dan gepland worden ingezet. De recente problemen in de Kempen kaderen in een ruimere context van uitzonderlijke problemen die meerdere regio's treffen, onder meer de impact van moeilijke weersomstandigheden en van de nationale stakingsdag. Ze staan dus los van het vervoersplan.

31.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): En raison du retard dans la livraison des rames M7, des trains plus anciens, plus sensibles aux défaillances techniques, doivent être maintenus en service plus longtemps que prévu. Les récents problèmes survenus en Campine s'inscrivent dans un contexte plus large de problèmes exceptionnels touchant plusieurs régions, dont les répercussions de conditions météorologiques difficiles et de la journée de grève nationale. Ils ne sont donc pas liés au plan de transport.

Er werd een actieplan opgesteld om de beschikbaarheid van het rollend materieel snel te verbeteren. In uitzonderlijke gevallen of bij overmacht kan de dienst naar grote stations worden opgeschort, maar dat is geenszins de bedoeling van de NMBS.

Un plan d'action a été élaboré en vue d'améliorer rapidement la disponibilité du matériel roulant. Dans des cas exceptionnels ou de force majeure, la desserte de grandes gares peut être suspendue, mais ce n'est nullement l'intention de la SNCB.

31.03 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Ik hoop dat dat actieplan een plan op korte termijn is. Als de trein nemen een soort loterij wordt, dan tast dat het vertrouwen in de NMBS aan.

31.03 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Espérons que le plan d'action soit un plan à court terme. À partir du moment où prendre le train devient une loterie, la confiance en la SNCB est ébranlée.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 56002015C en 56002016C van mevrouw Gielis worden omgezet in schriftelijke vragen.

Le **président**: Les questions nos 56002015C et 56002016C de Mme Gielis sont transformées en questions écrites.

32 **Vraag van Britt Huybrechts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidsoverlast rond Zaventem" (56002020C)**

32 **Question de Britt Huybrechts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores autour de Zaventem" (56002020C)**

32.01 **Britt Huybrechts** (VB): De Vlaamse welvaart staat onder druk door de vele klachten van omwonenden over de geluidsoverlast op de luchthaven van Zaventem. Bovendien opperen drukkingsgroepen dat de nachtvluchten best worden aangepakt, nu de levering van stillere vliegtuigen door Boeing en Airbus vertraging oploopt. In het kader van het HERON-project lopen er sinds 1 oktober 2024 tests met een nieuw type landingen die zouden moeten leiden tot minder geluidsoverlast,

32.01 **Britt Huybrechts** (VB): La prospérité flamande est compromise en raison des nombreuses plaintes de riverains concernant les nuisances sonores causées par les activités de l'aéroport de Zaventem. En outre, des groupes de pression suggèrent de s'attaquer de préférence aux vols de nuit, eu égard au retard accumulé dans la livraison, par Boeing et Airbus, d'avions plus silencieux. Le projet HERON consiste notamment à tester, depuis le 1^{er} octobre 2024, un nouveau type

een verminderd brandstofverbruik en een lagere CO₂-uitstoot.

d'atterrissages susceptibles d'entraîner une réduction des nuisances sonores, de la consommation de carburant et des émissions de CO₂.

Zijn er al resultaten bekend van het HERON-project? Hoeveel vertraging loopt de levering van stillere vliegtuigen op?

A-t-on déjà connaissance de résultats du projet HERON? Quelle est l'ampleur du retard accumulé dans la livraison d'avions plus silencieux?

[32.02] Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De eerste fase van het HERON-project is verlengd tot 19 februari 2025. De eerste resultaten zijn positief wat de CO₂-uitstoot, het brandstofverbruik en de geluidsoverlast betreft.

[32.02] **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La première phase du projet HERON a été prolongée jusqu'au 19 février 2025. Les premiers résultats sont positifs en ce qui concerne les émissions de CO₂, la consommation de carburant et les nuisances sonores.

Vliegtuigbouwers communiceren niet over hun vertragingen; maar in 2024 leverden Airbus en Boeing minder vliegtuigen dan vooropgesteld.

Les constructeurs aéronautiques ne communiquent pas sur leurs retards; mais en 2024, Airbus et Boeing ont livré moins d'avions que prévu.

[32.03] **Britt Huybrechts** (VB): Ik zal een nieuwe vraag stellen als de eerste fase is afgerond.

[32.03] **Britt Huybrechts** (VB): Je poserai une nouvelle question dès que la première phase sera terminée.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56002032C van de heer Dubois wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Le **président**: La question n° 56002032C de M. Dubois est transformée en question écrite.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.44 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 44.