

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 et présidée par M. Frank Troosters.

*De teksten die cursief zijn opgenomen in het Integraal Verslag werden niet uitgesproken en steunen uitsluitend op de tekst die de spreker heeft ingediend.*

*Les textes figurant en italique dans le Compte rendu intégral n'ont pas été prononcés et sont la reproduction exacte des textes déposés par les auteurs.*

**[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] 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 tarievenstelsel 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)

**[01.01] Farah Jacquet (PVDA-PTB):** *Monsieur le ministre, début d'année 2024, nous apprenions que la SNCB allait revoir sa grille tarifaire en 2025. Suite à cette annonce, les associations de défense des usagers vous ont alerté du risque de voir les jeunes, les familles et les seniors, notamment, payer plus cher leurs tickets de train. Vous vous êtes alors justifié en expliquant qu'un "plafonnement sera appliqué à partir d'un certain montant, même si les modalités doivent encore être finalisées".*

*Mes questions sont donc les suivantes:*

*1/ Ou en sommes-nous dans la mise en place de cette nouvelle grille tarifaire?*

*2/ Quel rôle jouez-vous dans la modification de cette grille tarifaire?*

*3/ Pouvez-vous vous engager à ce que personne ne paie plus cher son ticket de train avec cette nouvelle grille tarifaire?*

**01.02 Dorien Cuylaerts (N-VA):** Vanaf 1 februari 2025 past de NMBS haar tarieven aan. In de commissie voor Mobiliteit van 27 november werd naast de indexering van de tarieven en de stijging van de abonnementen ook een nieuwe voordeelkaart voor senioren besproken. Hiermee zouden de senioren buiten de piekuren kunnen genieten van een extra korting.

In het openbaredienstcontract werd bepaald dat de NMBS een ticket moet aanbieden aan senioren vanaf 65 jaar met een korting van 40 % op de prijs van een standaardticket in tweede klas. Voor lange afstanden werd daarvoor een maximumprijs voorzien.

Is er al meer informatie beschikbaar over die nieuwe voordeelkaart voor senioren? Wat zal de kostprijs van die kaart bedragen?

Welke kortingen zullen senioren met die voordeelkaart kunnen krijgen en op basis van welke criteria worden die kortingen berekend?

Kunt u ons meer duidelijkheid verschaffen over de plannen rond een specifiek jongerentarief?

**01.03 Xavier Dubois (Les Engagés):** Monsieur le ministre, ma question porte sur la réforme des tarifs régulés de la SNCB. L'actuel contrat de service public est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023. Celui-ci prévoit que la nouvelle offre doit être proposée au plus tard dans les 26 mois, soit dans un mois maintenant.

Nous vous avons déjà interrogé à plusieurs reprises sur ce sujet, et revenons aujourd'hui avec ces questions. De nombreuses informations sont encore manquantes, dont le prix de la carte avantage, le montant de la réduction à laquelle elle donnera droit, le montant du prix plafond qui ne pourra pas être dépassé pour les bénéficiaires d'intervention majorée (BIM), les jeunes et les seniors, etc.

Vous avez affirmé à plusieurs reprises que les voyageurs ne perdraient en rien dans cette réforme. Mais ceux-ci sont malgré tout inquiets puisqu'ils ne voient pas venir les informations et se tracassent pour leur pouvoir d'achat.

Monsieur le ministre, je vous repose donc les mêmes questions qu'il y a un mois. Combien coûtera la carte avantage et à quelles réductions donnera-t-elle droit? Quel sera le plafond tarifaire fixé? Quand informera-t-on les voyageurs de l'évolution de cette grille tarifaire?

Il est plus que temps de communiquer clairement sur le sujet. Merci d'avance pour votre réponse.

**01.04 Frank Troosters (VB):** Mijnheer de minister, er werd al naar verwezen dat in de commissie voor Mobiliteit reeds meermaals werd gedebatteerd over de nieuwe tariefplannen van de NMBS. Die zouden reizen over langere afstanden flink duurder maken voor senioren.

Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot de nieuwe tarieven voor senioren? Zijn de details van de nieuwe tarieven die zij zullen moeten betalen intussen bekend?

Hoeveel voordeel zal de aangekondigde voordeelkaart voor senioren die reizen buiten de piekuren bieden?

Zal er een aangepaste regeling komen voor senioren indien zij langere reizen maken die starten tijdens de piekuren maar bijvoorbeeld grotendeels verder verlopen tijdens de daluren? Zullen zij een voordeel kunnen genieten? Welk zal dat dan zijn en hoe zal dat werken?

**01.05 Staf Aerts (Ecolo-Groen):** Mijnheer de minister, in februari 2024, bijna een jaar geleden, maakte de NMBS al de grote lijnen van haar toekomstige tariefhervorming bekend. Meer details zijn nog altijd niet bekend. Er was wel al een halfslachtige communicatie van de NMBS, bijvoorbeeld over het afschaffen van de voordeelkaart, wat voor onrust en zeker voor onduidelijkheid zorgt.

Toen ik u hierover ondervroeg, gaf u aan dat de hervorming voordelen kan bieden, maar dat de duivel in de details zit, namelijk de concrete uitwerking, die essentieel is om uiteindelijk ook effectief voordelig te zijn voor de senioren zelf. U verwees in dat verband naar het kortingspercentage en het maximumtarief. Die zullen doorslaggevend zijn.

De seniorenverenigingen zijn er alvast niet gerust op dat de NMBS die details goed genoeg zal uitwerken en vrezen er bekaaid van af te komen. Op vrijdag 13 december trokken ze naar het NMBS-hoofdkwartier, waar die dag de raad van bestuur van de NMBS vergaderde. De senioren lijken door de toekomstige regeling met duurdere treintickets te worden geconfronteerd. Ze kaartten ook aan dat er geen afstemming is met het seniorenabonnement van De Lijn, de TEC en de MIVB. De introductie van een voordeelkaart voor senioren lijkt het ook nodeloos complex te maken, want men moet op voorhand inschatten hoeveel ritten men in een jaar zal doen om te weten wat de voordeligste formule is.

Ik heb dan ook enkele vragen.

Hoever staat de NMBS op dit moment met de uitvoering van de geplande tariefhervorming?

Is er daarover voldoende overlegd met u? Welke feedback hebt u daarover gegeven? Welke stappen kunt u als minister ondernemen?

Welk toekomstperspectief ziet u voor één aantrekkelijk combiabonnement voor senioren geldig op trein, tram, bus en metro?

**01.06 Georges Gilkinet**, ministre: Merci pour vos questions. Je comprends votre impatience parce que je la partage. La réforme tarifaire que la SNCB prépare est réellement de nature à renforcer l'accessibilité du train avec différents principes que vous connaissez à présent parce qu'ils ont été présentés dans la presse et dans cette même commission.

Il y a tout d'abord une série de réductions tarifaires, d'une part, par rapport à certains publics, à savoir les jeunes jusqu'à 26 ans – cela n'existait pas –, les aînés et les bénéficiaires d'intervention majorée et, d'autre part, par rapport à certaines heures de la journée avec des réductions importantes pour les voyageurs qui utilisent le train pendant les heures creuses et qui disposent d'une carte avantage.

Die kortingen zullen cumulatief zijn, wat moet leiden tot aantrekkelijke tarieven. Ook wordt een maximumtarief vastgelegd voor de langste afstanden.

Het doel van deze ambitieuze hervorming is om meer personen de stap naar de trein te laten maken. Ik ben ervan overtuigd dat deze tariefhervorming daartoe zal bijdragen.

Il n'est donc aucunement question de multiplier les prix par deux ou par trois pour certaines catégories, comme je l'ai lu dans certains commentaires, mais tout au contraire, d'offrir des tarifs encore plus attractifs qu'aujourd'hui, notamment pour des trajets courts, pour des petits groupes, en heure creuse – ce qui est totalement neuf.

Reste à fixer les derniers éléments de la réforme, qui sont évidemment très attendus, notamment pour ce qui concerne les pourcentages exacts de réduction, les prix des cartes avantage ou le prix maximum du billet pour les longues distances, avec une attention particulière – que j'ai exprimée à plusieurs reprises, non seulement ici, non seulement médiatiquement, non seulement à l'égard de la SNCB elle-même – par rapport aux jeunes, aux aînés et aux bénéficiaires d'intervention majorée (BIM).

Ce sont des choix qui ne sont évidemment pas anodins et pour lesquels j'ai communiqué à plusieurs reprises mes attentes à la SNCB, sachant que le nouveau contrat de service public prévoit une plus grande autonomie tarifaire pour l'entreprise au-delà des tarifs réguliers.

In het openbaredienstcontract is bepaald dat het nieuwe tariefaanbod binnen 26 maanden na de inwerkingtreding ervan moet worden vastgelegd. Dat betekent uiterlijk in februari 2025. Dat zal van kracht gaan in de loop van 2025. Het is de bedoeling om dat samen met de modernisering van de verkoopkanalen van de NMBS te doen. Dat maakt hiervan een groot en ambitieus project. De NMBS heeft bevestigd dat men van plan is om de verbintenissen na te komen. In die zin zitten we dus nog steeds op schema.

On est toujours dans les temps et dans les engagements temporels du contrat de service public avec une décision au plus tard dans le courant du mois de février et une entrée en vigueur dans le courant de l'année, avec effectivement la nécessité d'une bonne campagne de communication par rapport à

toutes les questions qui se posent et que vous relayez ici.

C'est un dossier à suivre de près qui est quasi abouti. S'il aboutit, il constituera, comme je le souhaite, une étape supplémentaire dans le renforcement de l'attractivité du train, une des réformes essentielles de cette législature en matière ferroviaire, sachant qu'il restera ensuite des chantiers importants à attaquer comme l'intégration tarifaire avec les autres modes de transport. C'est une attente très forte des voyageurs et un chantier que nous avons déjà entamé avec les formules tarifaires intégrées dans la zone de Bruxelles et avec des possibilités d'abonnement pour les jeunes pendant l'été. Mais je suis convaincu, comme certains d'entre vous, qu'il faut aller plus loin en la matière. On y est presque.

Ce sera une très bonne réforme vraiment de nature à révolutionner les politiques tarifaires de la SNCB. Je comprends l'impatience et je la partage. En tout cas, mon message est clair à l'égard de la SNCB. Il faut effectivement que les maximums ne soient pas trop élevés, que la carte soit vraiment à un prix avantageux et que ces formules soient non seulement connues mais faciles d'accès pour les voyageurs.

Je comprends que toute nouveauté suscite de l'inquiétude et je me réjouis de l'intérêt notamment des aînés par rapport à ce qui va se passer. J'ai la conviction que la réforme est très bonne. Et si les derniers détails vont dans le sens de ce que j'espère, elle sera très très bonne.

**01.07 Farah Jacquet (PVDA-PTB):** Monsieur le ministre, merci pour vos réponses. Vous avez l'air sûr de vous. Malgré tout, je vous demanderai quand même, comme vous en avez l'occasion, de mettre tout votre poids dans la balance pour faire en sorte que nos transports en commun soient plus accessibles, surtout pour les jeunes, les travailleurs et les seniors.

Nous vous demandons d'être ambitieux, parce que l'objectif à terme est que les prix soient abordables, comme dans certaines grandes villes de France ou au Luxembourg, pour que les gens délaissent la voiture au profit du train.

**01.08 Dorien Cuylaerts (N-VA):** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar wil mijn bezorgdheid uiten over het ontbreken van communicatie over de nieuwe tarieven.

U geeft net zelf aan dat nieuwigheden veranderingen geven, wat vaak op wrevel en angsten stuit. Ze kunnen echter worden uitgeklaard wanneer er een duidelijke communicatiecampagne aan voorafgaat. We zijn exact tien dagen voor de inwerkingtreding van de nieuwe tarieven en er is nog steeds een schrijnend gebrek aan transparantie en informatie tegenover de reiziger.

Het verbaast me dan ook niet dat de senioren en de jongeren in actie schieten. Zij worden immers het ergst getroffen. Het blijft onduidelijk welke prijs zij zullen moeten betalen voor hun treinticket. Er wordt hier telkens over een maximumprijs gesproken, maar een exact cijfer is er niet. Wij hebben naar dat cijfer gevraagd in november 2024. Nu kom ik erop terug. Ik heb het nog altijd niet gehoord – tenzij ik het daarnet heb gemist, dat kan aan mij liggen.

Voorts verwoord ik hier graag de bezorgdheid van senioren, met name over de gebruiksvriendelijkheid van de nieuwe kaart. Niet iedereen is digitaal geletterd. Voor hen is het dus zeker belangrijk dat de kaart eenvoudig toegang geeft tot het voordeligste tarief.

Ik blijf oproepen tot helderheid in communicatie over de wijziging. 1 februari 2025 zal er immers heel snel zijn.

**01.09 Minister Georges Gilkinet:** Ik wou graag het volgende rechtzetten. De beslissing moet worden genomen voor eind februari 2025 en niet voor 1 februari 2025. Het nieuwe tarief komt er in de loop van 2025. Het is niet voor morgen. Na de beslissing hebben we dus nog enkele maanden om over de tarieven te communiceren, zodat iedereen goed begrijpt hoe positief en interessant het nieuwe tariefbeleid is.

De beslissing moet dus worden genomen voor eind februari 2025. De start van het nieuwe tariefbeleid is gepland voor mei of juni 2025.

De **voorzitter:** Dat leek me een belangrijke verheldering voor alle aanwezige leden.

**01.10 Xavier Dubois** (Les Engagés): Merci, monsieur le ministre, pour les réponses apportées. Bien sûr, la réforme est très attendue. Elle comprendra de nouvelles réductions pour les jeunes jusqu'à 26 ans. Elles seront cumulatives et c'est très bien. Vous dites qu'il reste quelques éléments à fixer, mais il s'agit quand même d'éléments essentiels parce qu'il s'agit du prix, du montant de la réduction et du montant du plafond. J'imagine quand même que vous disposez de quelques informations, même s'il y a une autonomie importante de la SNCB. On ne peut pas imaginer que vous ne soyez pas associé à une décision qui va être prise d'ici la fin février et que vous n'ayez pas d'informations sur les prix. Je m'étonne que l'on n'ait pas la possibilité d'avoir des informations plus précises sur ces éléments.

J'entends que la décision d'adaptation arrivera fin février, avec une entrée en vigueur plus tardive. Mais que signifie "plus tardive"? Une option est-elle tout de même fixée à fin juin ou à la fin de l'année? Quelque chose à ce sujet est-il fixé dans le contrat de service public? Quelle autonomie a la SNCB par rapport à ce délai? Je pense qu'il est important de communiquer sur ce sujet. Beaucoup de craintes concernant la modification viennent de certaines personnes qui imaginent que celle-ci va entrer en vigueur tout de suite. C'est un élément assez important. Il conviendrait de communiquer et de dire: "Non, n'ayez crainte, nous allons décider. Il y aura une communication dans deux, trois ou quatre mois." Je pense qu'il serait intéressant de communiquer à ce sujet.

**01.11 Georges Gilkinet**, ministre: Je viens d'être très explicite en néerlandais et je peux l'être aussi en français. Une décision doit être prise pour la fin février. C'est le contrat. L'entrée en vigueur se fera quelques mois plus tard. Je ne veux pas m'engager car les discussions sont en cours avec la SNCB. On parle plutôt de juin, ce qui permet une information complète des voyageurs. Franchement, si elle suit jusqu'au bout les principes dont nous avons discuté avec la SNCB, ce sera une excellente réforme. Je regrette d'ailleurs qu'elle n'ait pas pu être décidée plus tôt, parce que j'en suis très fier.

**01.12 Xavier Dubois** (Les Engagés): Il serait alors intéressant d'informer les voyageurs que cela ne sera peut-être pas avant le mois de juin. C'est une information intéressante à communiquer à la population.

**01.13 Frank Troosters** (VB): Het tijdstip waarop het meegedeeld moet worden, kan nog enkele weken ver zijn en dat blijft natuurlijk jammer. Het is immers een onderwerp dat zeer veel mensen beroert, niet alleen ons, maar ook alle treinreizigers en alle belangenorganisaties, zoals die van de senioren. We zijn hier al meer dan een jaar vragen over aan het stellen en op dit moment weten we eigenlijk nog altijd even weinig als een jaar geleden, wat te betreuren valt.

**01.14 Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, dank dat u de timing nog eens herhaalde, zodat daar geen misverstanden over bestaan. Het is belangrijk te weten dat de beslissing nog moet vallen en dat de nieuwe tarieven pas een periode nadien zullen worden ingevoerd.

Dat betekent dat we nog twee fases hebben. De eerste fase is de beslissing nemen. De algemene principes van de hervorming zitten goed, maar het is wachten op de details. Ik hoop dat u bij de NMBS zeer sterk benadrukt hoe belangrijk die details zijn, opdat die ook voor de senioren effectief een verbetering zijn. Eigenlijk is dat niet alleen aan u, mijnheer de minister, maar horen alle politieke partijen die vertegenwoordigd zijn in de raad van bestuur van de NMBS die taak op zich te nemen. Het is immers daar dat de beslissing zal vallen. Dit is dus ook een oproep aan mijn collega's om de zaak daar mee op te volgen.

Dan komt de tweede fase, de uitvoering. Ik durf op te roepen om daarvoor voldoende tijd te voorzien. Dat is een oproep aan de NMBS. Dit is een belangrijke hervorming. Trek dan ook voldoende tijd uit om die duidelijk te communiceren aan de treinreizigers. Dat is beter dan zo rap mogelijk na de beslissing de nieuwe hervorming effectief in te voeren.

Onze treinreizigers zullen gebaat zijn met een brede communicatiecampagne, te beginnen bij de partners die vandaag zeer ongerust zijn. Ik denk dan aan Grootouders voor het Klimaat en aan OKRA, ervan uitgaand dat raad van bestuur van de NMBS een wijze beslissing neemt en ervoor zorgt dat het ook voor senioren een goed en sterk systeem wordt waarvan zij de voordelen kunnen genieten. Bovendien moet het een zeer eenvoudig systeem worden, want we hebben niets aan moeilijke tickets als we met abonnementsformules moeten vergelijken wat nu de goedkoopste manier van reizen is. Ik hoop dat de raad van bestuur een goede beslissing zal nemen, zodat er een helder en duidelijk

tariefkader is waardoor men op voorhand kan weten hoeveel een rit zal kosten.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

**02.01** **Benoît Piedboeuf** (MR): *Monsieur Gilkinet, je suis interpellé par un transporteur de bétail viandeux qui est soumis à une multitude de règlements différents qui se contredisent ou se superposent.*

*Ce secteur transporte principalement du bétail viandeux pour les abattoirs de la Wallonie et du GD Luxembourg et est soumis à la réglementation du tachygraphe. Chose insensée avec du transport de "vivant".*

*L'absurdité est que, pour suivre les directives du bien-être animal, qui imposent normes AFSCA, règlement des abattoirs, le secteur n'est pas en mesure de respecter cette réglementation du tachygraphe et est sanctionné sévèrement par le SPF Mobilité.*

*Dans ce métier, que seules quelques sociétés exercent (4-5 en Wallonie, une dizaine en Flandre) comment continuer avec toutes les contraintes et amendes (par dizaines de milliers d'euros)? Avec les frais que représente un camion aménagé pour de tels transports, il est impossible, en respectant les heures légales, d'être rentables.*

*Malgré des contrôles du ministère et des amendes pénales, le secteur ne trouve pas de solutions. Comment faire des pauses imposées par le tachygraphe et en même temps respecter le bétail pour lequel rester arrêté 45 minutes est une forme de maltraitance? Comment faire passer la loi avant le bien-être animal? Laquelle a la primauté?*

*Pourquoi le transport d'animaux n'a-t-il pas la même réglementation que le clos ou la laiterie qui, eux, sont exempt de "tachygraphe" et peuvent rouler 15h par jour alors que le transport de bêtes vivantes est repris comme du transport de marchandises, au même titre que des pierres, des palettes de boissons, et est NON assurable en Belgique?*

**02.02** **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Piedboeuf, je vous remercie pour votre question.

Je partage votre inquiétude légitime quant au bien-être animal et à la rentabilité du secteur de transport d'animaux. La matière étant assez complexe, je vais tenter de vous l'expliquer de façon pédagogique, de sorte que vous puissiez relayer ma réponse auprès des personnes qui vous ont interpellé.

La législation européenne portant sur les temps de conduite et de repos est reprise dans le règlement n° 561/2006 du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route. En ce qui concerne le transport d'animaux vivants, l'Union européenne a légiféré au moyen du règlement n° 1/2005 du 22 décembre 2004 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes. Ces différentes réglementations ne se contredisent pas, mais se complètent. L'une vise à promouvoir la sécurité routière, la concurrence loyale et le bien-être des conducteurs, tandis que l'autre a le bien-être des animaux comme objectif. Cela implique en effet une multitude d'obligations, mais le conducteur ne peut pas négliger le régime des temps de conduite et de repos sous prétexte qu'il doit respecter la réglementation visant le bien-être animal. C'est le résultat de l'analyse et de la conjonction des deux règlements.

Du reste, le règlement n° 561/2006 autorise, en son article 13 p), les États membres à exempter du régime des temps de conduite et de repos "les véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants des fermes aux marchés locaux, et vice versa, ou des marchés aux abattoirs locaux dans un rayon de 100 kilomètres". La Belgique a introduit cette exemption dans le droit national, notamment par l'article 40 m) de l'arrêté royal du 17 octobre 2016 relatif au tachygraphe et aux temps de conduite et de repos. C'est le maximum que l'on puisse faire du point de vue légal. En effet, la Cour de cassation

a précisé en son arrêt du 25 avril 2017 que cette exemption doit être interprétée très restrictivement et qu'elle n'est pas applicable au transport direct des fermes aux abattoirs. Cet arrêt a été confirmé par la Cour de justice de l'Union européenne dans son arrêt du 7 février 2019. Nous ne sommes donc pas les premiers à nous en préoccuper et les plus hautes juridictions ont émis des opinions très précises sur le sujet.

Pour tout autre transport de bétail, le régime des temps de conduite et de repos tel qu'imposé par l'Europe est donc pleinement applicable, ce qui implique que le conducteur ne peut pas dépasser un temps de conduite ininterrompu de quatre heures et demie. Il appartient au conducteur de s'organiser au mieux. Cela demande une préparation anticipée du trajet. Cette exigence d'anticipation et d'organisation est reprise à l'article 3a du règlement relatif à la protection des animaux qui dispose effectivement que "toutes les dispositions nécessaires ont été prises préalablement afin de limiter au minimum la durée du voyage et de répondre aux besoins des animaux durant celui-ci". En général, on peut présumer qu'un transport de bétail d'une ferme ou de plusieurs fermes vers un abattoir régional n'exigera pas un temps de conduite de plus de quatre heures et demie. Un conducteur qui a pris son repos ou sa pose avant d'entamer le transport n'aura donc en général pas de problème.

Quant à la rentabilité de ces transports, les coûts engendrés par le respect de ces réglementations sont les mêmes pour tous ceux qui sont actifs dans ce sous-marché. Il n'y a donc pas de distorsion de concurrence. En plus, en vertu de l'article 43 de la loi relative au transport de marchandises par route, leurs donneurs d'ordre sont punissables lorsqu'ils font exécuter un transport moyennant un prix abusivement bas ou lorsqu'ils donnent des instructions entraînant le non-respect des prescriptions relatives aux temps de conduite et de repos.

**02.03** **Benoît Piedboeuf (MR):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse complète, qui permet au moins d'avancer. Il n'en demeure pas moins que nous sommes devant une absurdité puisque ces réglementations ne sont pas les mêmes pour le clos ou pour la laiterie par exemple et qu'ici, on considère donc les bêtes vivantes comme de simples marchandises, au même titre que des palettes de boissons ou des pierres. Il y a donc une contradiction entre deux législations.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

**03.01** **Dimitri Legasse (PS):** Monsieur le ministre, récemment, les missions des agents de Securail ont été étendues en matière de contrôle des billets avant l'embarquement dans les trains, en collaboration avec les agents de la police et plus particulièrement de la SPC. Ces agents jouent un rôle important afin d'accentuer le sentiment de sécurité dans nos gares, dans nos trains et sur les quais.

Néanmoins, ces dernières semaines, des témoignages ont été publiés sur les réseaux sociaux concernant des contrôles, motivés pour certains par un délit dit de faciès, par un excès de zèle, avec l'utilisation d'un vocabulaire agressif voire insultant. J'ai ainsi pu prendre connaissance sur les réseaux sociaux de témoignages, notamment d'un avocat.

Le but n'est évidemment pas de généraliser ce type de comportements à l'ensemble des agents. Mais si de tels faits sont avérés, ils sont évidemment inacceptables et méritent une réaction ferme de la tutelle que vous exercez en quelque sorte sur ce service de sécurité de la SNCB.

Monsieur le ministre, avez-vous été mis au courant de plaintes de voyageurs concernant des problèmes notamment de discrimination de la part d'agents de Securail? Si oui, quelles mesures ont été prises, par exemple sur le plan disciplinaire?

Via quels canaux les voyageurs peuvent-ils porter plainte et quelles suites y sont données? Des mesures sont-elles prises dans le cadre de la formation de base et continue des agents pour éviter que de tels faits et comportements inacceptables se reproduisent?

**03.02** **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Legasse, je vous remercie pour vos questions.

Le respect de toutes et tous est primordial dans notre société, peut-être plus que jamais. J'insiste sur le fait que toute forme de discrimination est intolérable.

Voici ce que la SNCB me communique en réponse à vos questions. 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 Securail dans l'exercice de leur mission. Parmi celles-ci, quatre ont eu pour conclusion que l'intervention des agents Securail s'était déroulée de manière appropriée. Concernant la cinquième plainte, celle-ci est toujours en cours d'analyse.

Comme pour toute plainte qu'il reçoit, le Corporate Security Service de la SNCB, chargé de la sécurité sociétale sur le domaine ferroviaire, démarre systématiquement une enquête interne. S'il s'avère qu'une faute a été commise par l'agent, des mesures sont prises en interne. Cela peut effectivement se traduire par une sanction disciplinaire à l'encontre de l'agent ou par un trajet de remédiation proposé à l'agent via, par exemple, la participation à une formation de sensibilisation.

En toutes circonstances, la SNCB est tenue de veiller à ce que ses agents de sécurité répondent au profil visé par la loi sur la sécurité privée et particulière. Toute infraction pénale commise par ses agents est dès lors signalée au Service public fédéral Intérieur, chargé de contrôler la bonne application de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière, et ses arrêtés d'exécution.

L'appréciation des voyageurs quant à la qualité des services de la SNCB peut être partagée par écrit auprès du Customer Service, soit via un formulaire de contact à compléter en ligne, soit via un courrier postal. Le plaignant reçoit dans les cinq jours ouvrables un accusé de réception contenant les coordonnées de la personne et ou du service qui traitera la plainte. Une réponse circonstanciée lui est ensuite adressée endéans des deux mois. Si le voyageur n'est pas satisfait par le traitement de sa plainte par la SNCB, il peut s'adresser au médiateur pour les voyageurs ferroviaires, qui est une instance indépendante.

Le domaine ferroviaire est un espace public et le reflet d'une société en perpétuelle évolution. Le challenge pour la SNCB est de pouvoir adapter ses services aux attentes et aux besoins de voyageurs dont les motivations et les préférences sont aussi changeantes que diverses. Dans ce contexte, la SNCB attend de ses agents Securail qu'ils se comportent de manière professionnelle et orientée client lors de leurs missions et interventions. L'approche orientée client est un point d'attention récurrent lors de leurs formations de base et permanente. Des outils concrets leur sont fournis afin d'interagir au mieux avec le public, dans le respect de sa diversité, tout en privilégiant une gestion éthique de leurs interventions et tentatives de désescalade de potentiels conflits.

La SNCB s'attache à garantir que l'ensemble de son personnel adopte une attitude irréprochablement professionnelle et résolument orientée vers le client, y compris dans des contextes parfois exigeants voire tendus. Il va de soi, cependant, qu'il convient d'être particulièrement attentif au respect strict de ces principes. Je pense pouvoir affirmer qu'il s'agit d'une préoccupation permanente de la SNCB. C'est en tout cas le cas dans mon chef, comme cela l'a été depuis quatre ans et le sera jusqu'au bout.

**03.03** **Dimitri Legasse** (PS): Il faut sans doute déduire des chiffres que vous communiquez que les réseaux sociaux amplifient énormément le phénomène. Tant mieux, le cas échéant. Il ne faut certainement pas généraliser ce comportement à l'ensemble des agents.

Néanmoins, vous mentionnez cinq plaintes, dont quatre n'ont pas abouti, et rien finalement au pénal. Cinq plaintes, ce sont cinq de trop, mais gageons que la situation s'améliorera, puisque les chiffres des réseaux sociaux sont manifestement amplifiés.

Je vous remercie, monsieur le ministre.

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



**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** **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): Mijnheer de minister, op 31 januari wordt het vernieuwde station van Bergen officieel ingehuldigd. Dat project, dat aanvankelijk voorzag in een renovatie ter waarde van 37 miljoen euro, evolueerde met tien jaar vertraging tot een volledig vernieuwd station, waarvoor de belastingbetaler bijna 480 miljoen euro moest ophoesten. We hebben dit dossier al heel veel besproken en er is een rapport van het Rekenhof en een hoorzitting geweest.

Vindt u het organiseren van een officieel inhuldigingsmoment voor het station van Bergen gepast, gezien het verloop en de kostprijs van het project? Kunt u de precieze finale kostprijs voor het project meedelen? We horen immers verschillende bedragen. Zult u, indien nog in functie, zelf aanwezig zijn bij de inhuldiging op 31 januari? Indien ja, zult u bij die gelegenheid een kritische boodschap over het project van het station van Bergen overbrengen?

**04.02** **Xavier Dubois** (Les Engagés): Monsieur le ministre, on a déjà eu l'occasion de parler de ce dossier à maintes reprises. Je reviens sur les chiffres: 500 millions d'euros alors qu'initialement, il était question de 37 millions d'euros. Le coût démesuré de ce chantier est indigne et inacceptable pour un tel type de projet. On attend beaucoup plus de la part de gestionnaires publics comme la SNCB. On a eu l'occasion de discuter de l'évolution de la méthodologie de gestion de projets. J'espère bien entendu que ce type de problème n'apparaîtra plus à l'avenir.

De manière très concrète, un élément doit encore être abordé sur ce dossier. C'est la question de la légalité ou plutôt de l'irrégularité des marchés publics qui ont été passés, notamment le marché public de désignation de l'auteur de projet, le bureau Calatrava. En 2021, la Cour des comptes a pointé des problèmes importants dans la désignation initiale du bureau, en ce sens qu'il aurait bénéficié d'informations particulières qui l'auraient avantagé dans la remise de son offre. Par ailleurs, comme on l'a vu, le projet a fortement évolué et, lors de l'évolution de ce projet, il aurait fallu remettre en concurrence aussi l'auteur de projet en charge de ce projet pharaonique de rénovation de la gare de Mons.

On a relu le rapport en entier et on vous a interpellé sur cette question, monsieur le ministre. On a interpellé aussi les responsables de la SNCB. Personnellement, je vous ai demandé de faire en sorte de déposer ce dossier dans les mains de la justice. Vous avez refusé de le faire. Vous avez également été questionné par la presse à ce sujet et avez affirmé que c'était compliqué car on ne pouvait pas déterminer qui était responsable. C'est justement le rôle de la justice de déterminer qui est responsable. Ce n'est pas à vous de le faire.

Bref, je vous le redemande. Votre position a-t-elle évolué? Allez-vous déposer, oui ou non, ce dossier dans les mains de la justice? C'est important de pouvoir déterminer l'ensemble des responsabilités. Il faut que les responsables, s'ils sont bien identifiés, en assument les responsabilités.

Si ce n'est pas le cas, je m'engagerai à le faire moi-même. Pour cela, je vous demande de me transmettre l'ensemble des pièces justificatives en lien avec l'attribution de ce marché de désignation de l'auteur de projet. Il importe de faire la lumière et je continuerai à aller jusqu'au bout concernant ce dossier.

**04.03** **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, de leden van de commissie voor Mobiliteit

hebben een uitnodiging ontvangen voor de inhuldiging van het nieuwe station van Bergen volgende week vrijdag. Dat project moest oorspronkelijk voltooid zijn in 2015, maar kreeg te maken met aanzienlijke vertragingen en enorme budgetoverschrijdingen. De plannen werden alsmaar ambitieuzer, wat resulteerde in een eindprijs van maar liefst 480 miljoen euro. Volgende week wordt het station officieel geopend met onthaal, toespraken en een receptie.

Mijnheer de minister, kunt u een gedetailleerd overzicht geven van de totale kostprijs van het station van Bergen, inclusief de opdeling per financierende partij?

Hebt u zicht op de jaarlijkse onderhoudskosten van het station?

Wat is de kostprijs van het evenement op 31 januari? Wie draait voor die kosten op?

Zal er een evaluatie plaatsvinden om de meerwaarde van dat station in kaart te brengen in verhouding tot de gemaakte kosten?

**04.04 Georges Gilkinet**, ministre: Chers collègues, il est bon, à chaque fois que ce dossier est abordé, de rappeler que ses prémices datent de 2004, année de l'étude de faisabilité. La période de réalisation de cette gare de Mons a vu se succéder pas moins de sept ministres avant moi – dont deux membres de votre parti, monsieur Dubois –, de pratiquement toutes les couleurs sauf le vert.

En ce qui me concerne, deux choses me semblaient essentielles à ce sujet au début de la législature. La première était que les travaux entamés soient terminés – car laisser ce chantier inachevé n'était pas une option –, bien évidemment sans dérapage budgétaire supplémentaire par rapport aux engagements pris avant cette législature. C'est le cas, puisque cette gare est enfin en fonction.

La deuxième était qu'il fallait que la politique d'investissement de la SNCB dans ses gares et points d'arrêt soit diamétralement revue pour laisser la place à des choix beaucoup plus efficaces dans leur rapport qualité/prix et permettant dès lors d'intervenir dans davantage d'endroits où les conditions d'accessibilité doivent être améliorées le plus rapidement possible.

Vous me le rappelez régulièrement et je vous dis chaque fois que je partage votre point de vue. Je pense par exemple, dans la région concernée, à la gare de Tournai, au sujet de laquelle j'ai été régulièrement interrogé. Si on a investi des centaines de millions d'euros à Mons, il devient compliqué d'obtenir des budgets pour d'autres gares. Vous connaissez mon avis sur ce dossier. Il s'agit, à cause des choix posés initialement, d'une utilisation inadéquate des moyens publics au profit d'un projet, certes spectaculaire. Ceux qui ont visité la gare de Mons considèrent être face à quelque chose de spectaculaire – pour le prix, c'est normal – mais de démesuré par rapport aux besoins. Je l'ai dénoncé et je le dénoncerai encore. Ce n'est vraiment pas la manière dont je conçois l'action publique et dont j'ai travaillé.

Monsieur Dubois, concernant votre question écrite, je remarque que vous êtes très créatif dans la presse comme à l'oral. L'ensemble des éléments se trouvent dans le dossier qui a été remis à la Cour des comptes dans le cadre de l'enquête qu'elle a diligentée à la demande du Parlement fédéral et d'un député écologiste, sur la modernisation et les aménagements du site et des bâtiments de la gare de Mons. Les règles applicables à l'accès aux documents de la Cour des comptes sont claires et permettent, selon l'article 33 de son règlement d'ordre, aux membres de la Chambre de consulter et d'obtenir copie des documents qui ont permis la rédaction de ce rapport. Par contre, la Cour des comptes refuse logiquement, en application de cette disposition, l'accès à ces documents à toute personne étrangère à la Chambre, y compris lorsqu'il s'agit d'un ministre, ce que la Cour m'a confirmé la semaine passée.

Cela signifie donc aussi que vous êtes parfaitement à même d'obtenir sur simple demande les pièces évoquées dans votre question. J'ai même cru comprendre que vous aviez introduit cette demande, ce qui est de très bon aloi. Il s'agit d'une disposition dont j'ai fait plus d'une fois usage par le passé en tant que député. J'espère que la lecture de ces documents vous apportera les renseignements que vous souhaitez obtenir. À vous de décider ensuite des suites que vous souhaitez y apporter.

Je ne dispose pas pour ma part, à ce stade, d'autres documents ou pièces justificatives qui ont conduit à l'attribution du marché d'architecte visant à la modernisation de la gare de Mons à l'architecte

concerné dès l'étude de faisabilité de 2004. C'est un temps que les moins de 20 ans ne peuvent pas connaître.

Mevrouw Cuylaerts, mijnheer Troosters, voor de totale kosten voor het station van Bergen verwijs ik naar hetzelfde verslag van het Rekenhof in het kader van het eerder genoemde onderzoek en naar de uitleg van de NMBS tijdens de hoorzitting van 19 november 2024.

Wat de verdeling van het budget betreft, de NMBS draagt 63,7 % bij, Infrabel 23,1 %, Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) en het Waalse Gewest 9,6 % en de stad Bergen 3,6 %.

Volgens het geactualiseerde bedrijfsplan voor de periode 2023-2032 worden de jaarlijkse onderhoudskosten voor het nieuwe station van Bergen geraamd op ongeveer op 1.040.000 euro. Die kosten omvatten onder andere de dagelijkse en specifieke schoonmaak, het onderhoud van het gebouw en de technische installaties en de afvalverwijdering. Het totale bedrag voor stationsonderhoud binnen dezelfde reikwijdte van activiteiten is 46.582.000 euro jaar.

De opening van een volledig nieuw station van die grootte is ook voor de NMBS een uitzonderlijke gebeurtenis. De vorige keer dateert van 2009, met de opening van het nieuwe station van Luik-Guillemins. Het is dus ook niet meer dan logisch dat dat gepaard gaat met een officiële inhuldiging, die zal plaatsvinden op 31 januari. De NMBS organiseert daarvoor geen groot spektakel, maar waakt vanzelfsprekend over een rationele besteding van haar budgetten. Het gaat om de hulpmiddelen die worden ingezet bij elk evenement, zoals de huur van enkele schermen, receptietafels en de aankoop van een drankje en een broodje voor de aanwezigen. Het gaat om een 180-tal personen, zowel externe genodigden als medewerkers.

J'y serai sans doute également présent, en tant que ministre de tutelle, pour autant que je sois toujours en fonction le 31 janvier. J'y prendrai la parole de façon évidemment critique, mais cette gare existe. Si j'avais été ministre de tutelle à l'époque, sans doute aurais-je agi pour éviter un tel gaspillage d'argent. Je ne vois pas de raison de ne pas l'inaugurer et de ne pas l'utiliser telle qu'elle est, dans la reconnaissance – pour le prix, c'est bien normal – d'un geste architectural qui est spectaculaire.

**04.05 Frank Troosters (VB):** Over de grond van de zaak hebben we natuurlijk al heel veel discussies gevoerd. Uit het rapport van het Rekenhof blijkt dat er heel wat regelgeving met voeten is getreden en dat er heel veel vragen zijn. De vragen die we tijdens de hoorzitting hebben gesteld, zijn niet beantwoord. Ik heb het dan specifiek over het element van de verantwoordelijkheden. Wie heeft wat goedgekeurd? Wie heeft wat ondertekend? Ik denk dat daar nog heel veel vragen rond zijn. Ik ben ervan overtuigd dat het laatste over het station van Bergen nog niet is gezegd.

Wij van het Vlaams Belang vinden de inhuldiging behoorlijk misplaatst. Het is bijna alsof men de treinreizigers in hun gezicht uitlacht, terwijl daar heel veel van hun belastinggeld naartoe is gegaan. Ik kan er nog begrip voor opbrengen dat u er als minister van Mobiliteit naartoe gaat, maar ik reken er zeer hard op dat u daar uw woorden van daarnet zult waarmaken en dat u zich daar ondubbelzinnig zeer kritisch over het hele project zult uitlaten.

**04.06 Xavier Dubois (Les Engagés):** Merci, monsieur le ministre, pour les éléments de réponse que vous avez fournis.

Pour ce qui est de l'histoire du projet et des différents ministres qui sont intervenus, bien entendu il y a eu différents ministres de différentes couleurs et différentes décisions. Mais le fait est que le rapport de la Cour des comptes est sorti en 2021 et qu'à cette date, vous étiez en charge de cette compétence. C'est vous qui avez obtenu l'information de la Cour des comptes relative à des irrégularités mises en avant concernant l'attribution des marchés. C'était à vous d'intervenir et d'agir à ce moment-là.

Par rapport au fait que vous n'avez pas les documents, je suis assez étonné. Vous ne pouvez évidemment pas demander l'accès au dossier et aux documents de la Cour des comptes en tant que ministre puisque la Cour des comptes est le conseiller budgétaire du Parlement mais, vous venez de le dire, vous avez la tutelle sur la SNCB. Je pense donc que vous pourriez – ou plutôt vous auriez dû – demander à votre commissaire de transmettre les documents ou, en tout cas, demander un rapport détaillé sur ce qui s'est passé. Cela aurait dû être demandé depuis au moins 2021, date de la réception du rapport de la Cour des comptes.

Soit, vous ne souhaitez pas aller plus loin en la matière. Nous en prenons acte. Comme vous le disiez, il y a une manière d'obtenir les informations. Je connais bien les procédures au sein de la Cour des comptes puisque j'en proviens. J'attends donc la réponse à ma demande, introduite via le droit de regard dont je bénéficie, d'accès aux documents qui me permettront d'approfondir l'analyse de ce dossier et d'enfin faire la lumière sur les responsabilités. Je pense que c'est tout à fait logique et que la population est en droit d'avoir les informations et de connaître ce qui s'est passé de manière concrète dans ce dossier d'attribution d'un marché public au bureau Calatrava.

**04.07 Dorien Cuylaerts (N-VA):** Mijnheer de minister, over het station van Bergen is het laatste inderdaad nog niet gezegd. Het blijft ongelooflijk dat er een prijskaartje van 480 miljoen hangt aan het station van Bergen. Dat bedrag komt volledig op kosten van de belastingbetaler en staat eigenlijk in schril contrast met het aantal reizigers, namelijk minder dan 10.000 per dag. Ik wil het een beetje in perspectief plaatsen. Met die middelen hadden alle treinen in ons land twee keer van wifi voorzien kunnen worden en dan was er nog zeer veel geld over geweest. Dat was misschien een betere keuze geweest.

Ik ben wel blij dat u ook heel kritisch naar het dossier kijkt. Ik kan zelf niet aanwezig zijn, maar ik ben benieuwd naar de kritische noot in uw toespraak volgende week vrijdag.

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

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

**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):** Ik verwijs naar de schriftelijk ingediende vraag.

*Uit vrees voor een mogelijke aanpassing van de pensioenvoorwaarden voor het NMBS-personeel door de volgende regering beslisten de spoorvakbonden een staking te organiseren van 12 januari (22u) tot 13 januari (22u). Hiervoor dienden ze in december 2023 een stakingsaanzegging in.*

*Vindt de minister het organiseren van een spoorstaking tegen de mogelijke plannen van een nieuwe regering een goede zaak voor het bevorderen van het vertrouwen in de NMBS bij de treinreizigers?*

*Zal deze stakingsactie ertoe bijdragen om meer mensen te bewegen tot het nemen van de trein?*

*Hoeveel spoorstakingen hebben plaatsgevonden sinds oktober 2020?*

**05.02 Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer Troosters, zoals ik al vermeldde tijdens de laatste plenaire vergadering, waren de spoorwegarbeiders in groten getale aanwezig op de staking afgelopen maandag om hun verzet te uiten tegen de plannen van de toekomstige arizonameerderheid. Er zijn veel kwesties die het spoorwegpersoneel zorgen baren: het in vraag stellen van het begrotingstraject en de ambities voor de trein die tijdens deze legislatuur werden beslist, het risico om van de trein opnieuw een budgettaire aanpassingsvariabele te maken, de wensen van sommigen om de spoorwegen te regionaliseren, maar ook de zeer onrechtvaardige maatregelen die de toekomstige meerderheid heeft aangekondigd op het vlak van pensioenen.

Het spoorwegpersoneel vormt de hoeksteen van ons spoorsysteem. Hun werk is niet evident, met onregelmatige werktijden, werken in de kou of in de warmte, zeer vroeg 's morgens of zeer laat 's avonds en ook gedurende het weekend. Ook zijn er de veranderingen die moeten worden doorgevoerd om de spoorwegdienst te verbeteren.

Ik sta aan hun zijde. Niemand ontkent de ongemakken en moeilijkheden die een staking voor reizigers veroorzaakt. Ik denk vooral aan de studenten die zich hebben moeten organiseren om hun examens af te leggen.

Sinds oktober 2020 tellen we negen dagen van nationale spoorstaking, geen in 2020 en in 2024.

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

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

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

**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): Ik verwijs naar de schriftelijk ingediende vraag.

*Via de media konden we vernemen dat het inschrijven van nieuwe voertuigen voor personen uit fusiegemeenten sinds begin dit jaar op problemen botste. De inschrijving die normaal volautomatisch verloopt zou kampen met synchronisatieproblemen tussen diverse databases. Volgens de pers zou er zich een probleem situeren bij de federale dienst die de rijksregisternummers regelt. De DIV zou vanaf maandag 6 januari in overleg met de andere administraties trachten een oplossing voor de problemen te vinden.*

*Wat was de precieze oorzaak van de problemen inzake het inschrijven van nieuwe voertuigen voor personen in een fusiegemeente?*

*Hoe lang heeft het probleem bestaan? Is het intussen opgelost?*

*Hoeveel personen werden getroffen door deze inschrijvingsproblemen?*

*Overweegt de overheid een compensatie voor de getroffen? Zo ja, welke zal dat zijn? Zo neen, waarom niet?*

**06.02 Minister Georges Gilkinet:** De FOD Mobiliteit was tijdig klaar met de voorbereidingen op de fusie, maar ontving niet op voorhand de nieuwe adressen van het Rijksregister en de Kruispuntbank van Ondernemingen.

De ICT-dienst van de FOD Mobiliteit werkte snel een oplossing uit, zodat voertuigen uit de fusiegemeente vanaf 8 januari opnieuw konden worden ingeschreven. Er is geen compensatie voorzien, aangezien de oorzaak van het probleem niet bij de DIV lag, maar bij het Rijksregister en de Kruispuntbank van Ondernemingen. De DIV had snel een oplossing klaar. Het probleem heeft slechts een aantal dagen geduurd en is nu dus opgelost.

**06.03 Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is op zich een beetje vreemd dat dat is gebeurd. Het was immers niet de eerste fusie die plaatsvond. Ik heb uit uw antwoord begrepen dat het probleem snel is opgelost, waarmee wij alleen maar blij kunnen zijn.

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

**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 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): Mijnheer de minister, de officiële stiptheid van de treinen op het

Belgische spoornet is in 2024 gestegen tot 89,5 %, een verbetering ten opzichte van de slechte cijfers in 2023. Het is wel belangrijk om op te merken dat de officiële stiptheidscijfers geen rekening houden met afgeschafte treinen.

In de eerste 11 maanden van 2024 werden maar liefst 42.442 reizigerstreinen geschrapt, hetzij volledig, hetzij voor een deel van het traject. Dat zijn er ruim 400 meer dan op hetzelfde moment in 2023. De oorzaak van het schrappen van treinen ligt in bijna 60 % van de gevallen bij de NMBS en Infrabel, voornamelijk door een onevenwicht tussen het aanbod en de capaciteit van het spoornet, door verouderd of defect rollend materieel en personeelsproblemen.

Mijnheer de minister, worden er in 2025 maatregelen genomen om zowel de stiptheid als het aantal geschrapte treinen aan te pakken? Worden er concrete acties ondernomen om structurele problemen, zoals defect rollend materieel en personeelsproblemen, effectief aan te pakken? Hoe zal in de toekomst worden voorkomen dat de reizigers blijvend de dupe zijn van een structureel hoger aantal geschrapte treinen?

**07.02 Frank Troosters (VB):** Mijnheer de minister, aangezien mevrouw Cuylaerts de situatie al goed heeft geschetst, verwijs ik naar de ingediende vraag.

*De stiptheid van de treinen bij de NMBS bedroeg het voorbije jaar 89,7%. De stiptheid verbeterde daarmee licht tegenover het vorige jaar (87,5%) maar blijft nog steeds op een onaanvaardbaar laag niveau. Bovendien blijkt er met 45.944 geheel of gedeeltelijk afgeschafte treinen van een ommekeer inzake het aantal afgeschafte treinen geen sprake.*

*Hoe evalueert de minister de prestaties van de NMBS in 2024 inzake stiptheid en inzake het aantal afgeschafte treinen?*

*Zijn deze resultaten volgens de minister in lijn met de ambities die hij inzake zijn spoorbeleid aan de dag legde?*

*Welke maatregelen/acties plant de minister om in de toekomst tot een beter stiptheidscijfer en minder afgeschafte treinen te komen?*

**07.03 Minister Georges Gilkinet:** De stiptheid bereikte het afgelopen jaar 89,7 %, een verbetering met 2,2 % in vergelijking met 2023. Sinds september 2024 worden de kleine vertragingen gepubliceerd. Die nieuwe methodologie verschaft een meer volledig beeld van de verdeling van de oorzaken van de niet-stiptheid. Vertragingen die bijvoorbeeld te wijten zijn aan een trein die iets te laat vertrekt, problemen met de verkeersregeling, een grote toestroom aan reizigers op het perron of een ongeplande kruising met een andere trein, worden voortaan opgenomen. Volgens die analyse was van de 10,3 % niet-stiptheid in 2024 bijna een kwart, namelijk 24,6 %, te wijten aan een gebrek aan systematische robuustheid, 21,9 % een gevolg van derden, 13,7 % ten laste van Infrabel, 36,7 % voor rekening van de NMBS en 3,2 % als gevolg van andere oorzaken. De verbetering wordt vastgesteld bij alle oorzaken van de niet-stiptheid, op de eerste plaats bij de oorzaken ten laste van de NMBS.

Van de bovenvermelde verbetering van de stiptheid met 2,2 % tussen 2023 en 2024, is inderdaad meer dan de helft toe te schrijven aan de NMBS. Een meer gedetailleerde analyse toont aan dat de verbetering vooral tijdens de avondspits te merken is, dankzij een betere capaciteit om de tijdens de ochtendspits opgelopen vertragingen te absorberen. Dat is met name te danken aan verschillende verbeteringen van de operationele procedure, een doeltreffender beheer van incidenten en bepaalde optimaliseringen van de dienstregelingen.

Een blik op het hele jaar toont aan dat vooral het begin van het jaar 2024 een moeilijke periode was op het spoor, met verstoringen die in de eerste plaats te wijten waren aan de winterse omstandigheden. De sneeuwval in januari heeft de stiptheid die maand doen dalen. Spoorlopers en persoonsaanrijdingen waren voor het hele jaar dan weer goed voor bijna 100.000 minuten vertraging. Het afgelopen jaar bevestigt de tendens van een structurele verbetering van de stiptheid sinds 2010.

De teams van de NMBS en Infrabel blijven werken aan de verbetering van de stiptheid, om op die manier de vastgelegde doelstellingen te behalen.

**07.04 Dorien Cuylaerts (N-VA):** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar ik blijf wel op mijn honger zitten met betrekking tot het antwoord op een hele simpele vraag. Welke maatregelen

zullen er genomen worden om die stiptheid te verbeteren?

Ik kan niet anders dan opnieuw mijn bezorgdheid uiten over de huidige situatie. De NMBS communiceert op haar website dat de stiptheid het afgelopen jaar verbeterd is, maar dat is niet het hele verhaal. De reizigers voelen vooral de afgeschafte treinen en de overvolle treinen.

Ik krijg dagelijks berichtjes van reizigers die daardoor in de problemen komen. Vanochtend kreeg ik er een van iemand die vanuit Herentals naar Brussel moest. De trein zou eerst komen in een verkorte samenstelling. Uiteindelijk werd de trein volledig geschrapt. Dat is geen uitzondering meer. Dat is helaas de dagelijkse werkelijkheid geworden, de realiteit voor de pendelaars. Mensen raken niet meer op tijd op hun werk en in sommige gevallen raken ze gewoon niet meer op hun werk.

Ik wil dus toch wel met aandrang vragen om te zoeken naar en te werken aan structurele oplossingen. Het gaat hier niet alleen om het defect materieel of de personeelsproblemen, maar ook over het gebrek aan vertrouwen in onze spoorwegen. Het kan niet langer dat reizigers voortdurend de dupe zijn van een systeem dat faalt in de basisopdracht, namelijk mensen betrouwbaar en tijdig op hun bestemming brengen.

**07.05 Frank Troosters (VB):** Ik sluit me daar deels bij aan. Er moeten inderdaad absoluut bijkomende en structurele maatregelen worden genomen om de stiptheid verder in de goede richting te duwen.

Ik heb gemerkt dat er in de berichtgeving lichtelijk gekleurd wordt gecommuniceerd. Er ontstaat bijna een hoerastemming omdat we het 2 % minder slecht doen dan het jaar voordien. We glijden niet verder af. Zoals gezegd wordt een vertraging van zes minuten niet eens meegeteld. Er worden bovendien massaal treinen afgeschaft. We zitten nog steeds rond 46.000 geheel of gedeeltelijk afgeschafte treinen op jaarbasis. In die dramatische cijfers is er absoluut geen ommekeer gekomen.

We mogen niet vergeten dat we in het begin van de vivaldilegislatuur, in december 2020 – december is altijd een moeilijke maand –, een stiptheid hadden van 95,1 %, en nu zijn we bij wijze van spreken blij dat we aan 89,7 % zitten. De weg is nog lang en er zijn absoluut bijkomende inspanningen nodig.

**07.06 Minister Georges Gilkinet:** Nog een toevoeging, want ik wil mevrouw Cuylaerts niet op haar honger laten. Ik kan twee voorbeelden geven van genomen maatregelen die naar mijn mening belangrijk zijn.

We hebben nieuw materieel nodig en we zijn nieuw materieel op het spoor aan het zetten, vooral de nieuwe M7-treinen. We hebben daar al vaak over gesproken in deze commissie. De levering van die nieuwe treinen liep vertraging op, maar zodra ze op het spoor worden gezet, winnen we aan efficiëntie. Dat is een deel van de verbetering.

Mijn tweede voorbeeld is de blijvende investering in de infrastructuur. Zoals gezegd hebben we een verouderde infrastructuur ten gevolge van budgettaire keuzes en daardoor onvoldoende investeringen in de trein. Wij hebben daar verbetering in gebracht. We hebben nu een richting, een contract met de NMBS en Infrabel. Er zijn veel privébedrijven die daaraan meewerken en winsten maken.

We moeten daar ook in de toekomst mee verdergaan. Dat is ook een boodschap voor een deel van de toekomstige regering. Jullie moeten niet zo pessimistisch zijn. De situatie is niet perfect – ik heb dat nooit gezegd, men moet beter doen –, maar we zijn de situatie aan het verbeteren dankzij de keuze die we hebben gemaakt. Dat neemt veel tijd in beslag. Ik ben als minister ook niet blij als ik vragen krijg over mensen die in de kou blijven staan. We hebben echter de goede keuze gemaakt. Nu zijn we dat aan het implementeren.

Mevrouw Cuylaerts, als u een beetje invloed hebt op de onderhandelingen, op uw partij, dan vraag ik u om dat te blijven doen in de toekomst. We gaan in de goede richting. We moeten het beter doen, maar we hebben de juiste keuze gemaakt.

**De voorzitter:** Dank u wel, meneer de minister. Ik geef het laatste woord aan de leden van het Parlement. Als u nog kort wilt reageren, mag dat, mevrouw Cuylaerts.

**07.07 Dorien Cuylaerts (N-VA):** Dank u wel voor de toevoeging, mijnheer de minister.

Uiteraard begrijpen wij dat dit heel veel tijd vergt. Dit is een tanker die gekeerd moet worden. Ik wil niet per se naar u als huidig minister kijken, maar ik denk dat er in het verleden een aantal verkeerde keuzes gemaakt zijn op het vlak van de investeringen. Dan kijk ik even naar een aantal andere vragen op de agenda. Ik denk dat we in de toekomst andere beslissingen moeten nemen.

Ik zal op het vlak van mobiliteit mijn kiezeltjes verleggen en mijn stempel drukken op de volgende regering, maar zover zijn we uiteraard nog niet.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

**08.01 Hervé Cornillie (MR):** Monsieur le ministre, je vais vous emmener en Hainaut, en Wallonie picarde, et plus précisément à Brugelette, où le parc Pairi Daiza, d'année en année, bat tous les records: prix internationaux, labels, nombre de visiteurs, nombre d'animaux, chiffre d'affaires, investissements, modernisation du parc, etc., au point de se classer meilleur zoo d'Europe et devenant une attraction touristique phare, faisant la renommée auprès des visiteurs du monde et de notre petit pays.

Avec près de 2,3 millions de visiteurs en 2023, la question de la mobilité et de l'accessibilité vers ce site unique en Belgique est un enjeu crucial. Les riverains de Brugelette, de Gages et des villages voisins se plaignent d'ailleurs d'embouteillages et de nuisances sonores liées au transport automobile vers le parc.

Des investissements ont déjà été réalisés en matière routière. Le gouvernement wallon a d'ailleurs annoncé, en décembre dernier, débloquer 14,7 millions de plus pour améliorer la mobilité autour du parc. La finalisation des voiries de contournement et de délestage est un sujet de débat quant à l'itinéraire à retenir.

Le recours au train semble être une alternative intéressante. Je ne crois pas que vous direz le contraire. À ce propos, il y a, à Cambron-Casteau, sur la ligne Mons-Ath, une gare, mais elle est située à un kilomètre du parc. Convenons que c'est un peu éloigné pour des visiteurs. Certes, un parcours piéton balisé existe; cependant, n'étant pas très confortable pour les visiteurs, il ne remporte pas un franc succès. Il n'existe aucun autre moyen de transport entre la gare et l'entrée du parc, raison pour laquelle cela ne fonctionne pas très bien. La SNCB propose également un ticket combiné avantageux pour l'accès au parc et le trajet en train.

Depuis 2015, le président et fondateur de Pairi Daiza, M. Domb, plaide pour la création d'un arrêt TGV, à l'instar de celui qui existe pour Disney, en France, une autre grosse locomotive du tourisme. Il prétend que rien n'a été fait.

Monsieur le ministre, je voudrais faire le point avec vous sur ce dossier.

Quels rétroactes officiels recense-t-on dans ce dossier? Est-il vrai que depuis 10 ans rien n'évolue? A-t-on entendu la demande du fondateur du parc?

Quelle est la position du gouvernement dans ce dossier? Quelles sont les possibilités de développer une gare TGV à proximité du site? Des études existent-elles?

Y a-t-il plusieurs sites potentiels? On pense à un site technique sur la ligne, mais aussi à un espace près d'un viaduc. À l'évidence, il n'est pas question d'une gare permanente ni d'un arrêt permanent.

**08.02 Georges Gilkinet, ministre:** Monsieur Cornillie, cet été, de nombreux voyageurs ont opté pour le train durant les vacances et je m'en réjouis. La SNCB a comptabilisé 9,3 millions de voyages de loisirs pendant cette période estivale, soit près de 25 % de plus qu'il y a cinq ans. Il y a un vrai potentiel



d'utilisation du train pour les loisirs. Nous sommes en train de l'activer et nous l'activerons encore mieux avec la réforme tarifaire qui entrera en vigueur en 2025.

Les parcs animaliers, les parcs d'attractions et les lieux de loisirs sportifs ont également figuré parmi les sorties les plus prisées. En juillet et août, la SNCB a ainsi accompagné de nombreux voyageurs de loisirs, notamment vers les jardins zoologiques de Planckendael et Pairi Daiza, le zoo d'Anvers, les parcs d'attractions Plopsaland et Walibi ainsi que la commune de Houyet, point de départ pour la descente de la Lesse en kayak, sans faire de publicité pour tous ces lieux de loisirs bien belges.

En 2024, une étude du gouvernement wallon a révélé qu'environ 3 % des voyageurs actuels de Pairi Daiza viennent en train. La capacité actuelle des trains pourrait couvrir, selon les estimations, environ 10 % des visiteurs de Pairi Daiza. La première étape semble donc de persuader les visiteurs actuels de Pairi Daiza d'opter pour le train. Mon cabinet a bien veillé à mettre en contact les acteurs pertinents. De cette manière, des contacts ont pu avoir lieu entre le parc et les entreprises ferroviaires, notamment Infrabel.

L'étude wallonne montre également que la réticence des visiteurs à utiliser le train s'explique aussi par la faible attractivité, ressentie ou perçue, du trajet piéton entre la gare de Cambron-Casteau et l'entrée de Pairi Daiza. Le parcours actuellement balisé comporte de nombreux points noirs rendant l'accès difficile, voire impossible, pour les personnes à mobilité réduite.

Il me revient que des solutions sont en cours d'étude à ce sujet, en concertation avec les représentants du parc et les autorités locales, ce qui serait tout à fait positif pour la mobilité active et ferroviaire. Mais il ne s'agit en l'occurrence aucunement d'une compétence fédérale. Je me réjouirais effectivement que le trajet piéton soit organisé et que davantage de personnes prennent le train pour se rendre dans ce parc.

Dans le plan d'investissement de la SNCB, approuvé par le gouvernement, la construction d'une gare de trains à grande vitesse n'est pas incluse. Il appartient donc aux opérateurs de trains à grande vitesse d'en évaluer l'opportunité, avant toute chose.

Nous avons parlé plus tôt dans cette commission de la gare de Mons, qui est très proche du parc, mais qui a aussi capté une part importante des moyens publics disponibles, ce que je regrette car ils ne peuvent, par définition, pas être utilisés deux fois.

**08.03 Hervé Cornillie (MR):** Merci, monsieur le ministre, pour ces éléments de réponse. Bien entendu, vous avez fait le tour des attractions wallonnes et de leur fréquentation. Tant mieux.

Vous avez convenu que l'accès en train de Pairi Daiza, en tout cas ce dernier kilomètre piéton, peut être perçu comme inconfortable, dangereux, et que cela ne doit pas encourager les personnes à prendre le train pour s'y rendre, alors qu'il faut le faire. Vous avez raison de vous battre pour cela. Et tant mieux si des travaux vont améliorer ce kilomètre de sentier.

Par contre, vous n'avez pas vraiment répondu à ma question sur la gare TGV. Ou alors j'ai mal compris votre réponse. Vous avez renvoyé vers les opérateurs de trains à grande vitesse. J'aurais dû m'en douter. Je ne manquerai pas de revenir sur le sujet, parce que je crois que la SNCB doit se préoccuper du train dans toute son ampleur et, notamment, de l'accès en train de ce parc. Toute une série de retombées et d'emplois en dépendent en effet, ainsi que la qualité de vie des riverains.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

**09.01 Hervé Cornillie (MR):** Monsieur le président, j'ai six questions. Donc, les collègues peuvent se sentir libres de faire ce qu'ils veulent entre-temps!

Monsieur le ministre, l'automne dernier, la SNCB a lancé un appel d'offres afin d'équiper les parkings de ses gares d'un vaste réseau de bornes supplémentaires pour véhicules électriques. C'est quelque chose de sensé dans le maillage: vous vous parquez et au cours du voyage, vous rechargez votre véhicule. Tout ce qui contribue à une mobilité au sens large, globale et intelligente, doit être soutenu.

Ces nouvelles bornes compléteront celles qui sont déjà installées, si mes lectures sont bonnes, dans 35 parkings de gares depuis 2020 par la société néerlandaise Allego, qui avait remporté la concession. Les gares présentant des bornes de rechargement sont, au demeurant, listées sur le site internet de la SNCB. Je vous en épargne évidemment la lecture. À terme, il serait question de déployer 2 500 bornes supplémentaires, pour atteindre un total de 5 000 bornes en 2032. De la sorte, la SNCB pourra générer des revenus supplémentaires. C'est toujours ça de pris, surtout si l'on veut promouvoir le train.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous rassurer quant à l'état d'avancement de ce marché public? Quelles seront les nouvelles gares équipées? Le tarif préférentiel pour les usagers du rail sera-t-il maintenu? Quel est actuellement le taux de véhicules rechargés par des utilisateurs du rail?

**09.02 Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Cornillie, la SNCB m'informe avoir lancé une RFI (*request for information*) – et donc pas encore un appel d'offres – en vue de la mise sur le marché d'une concession pour l'installation, l'exploitation et le financement d'une infrastructure de recharge en courant alternatif pour véhicules électriques dans les parkings de gares SNCB. Les résultats de cette consultation ont été réceptionnés mi-octobre et ont permis de confirmer les orientations prises par la SNCB en concertation avec mon cabinet, en vue d'atteindre l'un des objectifs du contrat de service public que nous avons signé. Par conséquent, le cahier des charges est en cours d'achèvement et sera, comme prévu, soumis au marché. L'attribution est prévue pour le courant de cette année.

L'étude de potentiel de la SNCB estime en effet la demande à environ 2 500 bornes, soit 5 000 points de recharge, dans les 10 prochaines années. Le déploiement effectif se fera toutefois en fonction de la demande réellement observée, laquelle pourra être inférieure ou supérieure aux estimations. Il sera également demandé aux candidats concessionnaires de proposer un plan d'investissement sur lequel ils s'engagent.

Pour ces raisons, il n'est pas possible à l'heure actuelle d'indiquer quelles gares seront équipées prochainement. Il faut néanmoins noter que le périmètre de la concession couvre tous les parkings de gares de la SNCB. Cette concession pour les bornes de recharge n'aura aucun impact sur les tarifs payés par les usagers pour l'utilisation du parking. Le tarif préférentiel des utilisateurs du rail sera donc maintenu.

**09.03 Hervé Cornillie** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie de vos éléments de réponse et aussi d'avoir recadré la question dans le calendrier de son exécution. Je suis allé un peu plus vite que la musique. C'est parfois un de mes défauts. Je reviendrai donc tout simplement dans le courant 2025 pour faire le point sur ce dossier.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**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 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): *Des données récentes diffusées dans la presse, il appert que le marché de la moto surfe sur une vague positive depuis plusieurs années : le nombre d'immatriculations et de permis moto attribués est en hausse depuis 2022, d'ailleurs au détriment des scooter, dont le nombre diminue mais qui restent toutefois leader du marché.*

*En outre, en plus de la "moto-loisir", la moto semble avoir le vent en poupe : comme moyen de transport quotidien. Elle permet de gagner du temps dans les files, de se garer plus rapidement et aisément, en plus de son confort d'utilisation. Des qualités indéniables vu les difficultés de mobilité, notamment dans les grandes villes. Le Salon de l'Auto de Bruxelles a d'ailleurs annoncé, après une année d'absence, reprendre pour une 101<sup>e</sup> édition en 2025 et faire, à cette occasion, la part belle à la moto.*

*Monsieur le ministre, sachant que le SPF Mobilité réalise périodiquement des enquêtes de mobilité auprès de la population belge afin de mieux comprendre la fréquence d'utilisation des modes de déplacement de la mobilité quotidienne et que les chiffres pour 2022 et 2023 ont été publiés, pourriez-vous nous informer sur la tenue d'une enquête en 2024? Ces tendances s'y retrouvent-elles? Quels sont les défis auxquels la Belgique devra faire face, à l'avenir, en termes de mobilité et d'adaptation de l'infrastructure aux motos? Quel travail le SPF réalise-t-il en ce sens?*

*Je vous remercie.*

**10.02 Georges Gilkinet**, ministre: Ma réponse sera assez courte. Les résultats de l'enquête 2024 sur les modes de déplacement réalisée par le SPF Mobilité seront publiés début 2025. La part des Belges utilisant la moto reste stable, entre 6 et 7 %, tout comme celle des Belges l'utilisant au moins une fois par semaine, entre 2 et 3 %.

L'infrastructure étant une compétence régionale, je vous renvoie plutôt vers les autorités traitant de cette matière. Les résultats définitifs et publics de cette étude, au-delà des chiffres que je vous ai cités, ne sont pas encore disponibles.

**10.03 Hervé Cornillie (MR)**: Merci, monsieur le ministre. Une deuxième fois, je suis allé trop vite. Dont acte.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**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 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)**: Faciliter la mobilité des personnes en situation de handicap, par des moyens de transport adaptés à leur situation, permet d'augmenter leur autonomie et leur inclusion dans la société. C'est une évidence et un objectif que nous devons soutenir.

En Wallonie, l'Agence wallonne pour la Sécurité routière (AWSR) permet chaque année à des centaines d'automobilistes de conduire un véhicule malgré un handicap ou une maladie, en fonction des possibilités légales. Depuis 2019, l'AWSR évalue l'aptitude à conduire des futurs conducteurs ou des conducteurs qui présentent une diminution de leurs capacités à la suite d'un accident, d'une affection médicale ou encore des effets de l'âge. Cela concerne annuellement 2 000 citoyens qui passent différents tests, dont un test pratique sur la route. En moyenne, 95 % sont déclarés aptes à la conduite, souvent moyennant quelques adaptations de leur véhicule et/ou des conditions d'utilisation de leur permis de conduire.

Depuis 2024, et c'est une grande première en Belgique, les motards peuvent également bénéficier de cette évaluation. Ainsi, des personnes amputées ont pu reprendre la route après évaluation de leurs capacités, grâce à un dispositif de simulation innovant et unique en Belgique.

Monsieur le ministre, ce type de dispositif existe-t-il également dans les autres Régions du Royaume? En tant que ministre de la Mobilité, vous devriez avoir une vue transversale et hélicoptère de ces questions.

Quels chiffres pouvez-vous nous fournir sur l'aptitude à la conduite des personnes en situation de handicap?

Quelles facilités le SPF Mobilité propose-t-il pour encourager ce mouvement?

**11.02 Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Cornillie, ce type de dispositif existe effectivement dans chaque Région de Belgique. En Wallonie, l'Agence wallonne pour la Sécurité routière (AWSR), et plus spécialement son Département d'Aptitude à la Conduite (DAC), est compétente en cette matière, tandis que le Centre d'Aptitude à la Conduite et d'Adaptation des Véhicules (CARA) de l'institut Vias opère

dans les deux autres Régions, à Bruxelles et en Flandre.

En ce qui concerne les chiffres liés à l'aptitude à la conduite des personnes en situation de handicap, je peux vous communiquer par écrit les données de 2023 que m'a fournies Vias concernant le CARA dans les provinces flamandes.

Pour ce qui concerne votre dernière question, depuis la sixième réforme de l'État, les Régions sont compétentes pour le contrôle de l'aptitude à la conduite des conducteurs et candidats conducteurs souffrant d'une aptitude fonctionnelle, exécuté par l'article 45 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire. Il appartient donc aux Régions de faire de la sensibilisation en la matière et de mettre en place les facilités adéquates pour les personnes en situation de handicap.

Je ne veux pas ici renvoyer la balle aux Régions. Nous avons très bien collaboré sur le plan de la mobilité ces quatre dernières années, en échangeant régulièrement et en développant des projets communs. Dans ce cas-ci, les Régions sont directement compétentes, et je peux juste vous informer des chiffres que Vias a eu l'amabilité de me communiquer.

**11.03 Hervé Cornillie (MR):** Merci, monsieur le ministre, d'avoir fait le point intégralement sur cette question. Bien entendu, je suis preneur des chiffres dont vous avez parlé.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**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 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):** En Belgique, les permis moto sont accessibles à partir de 18 ans (permis A1), 20 ans (permis A2) et 24 ans (permis A). J'aimerais aujourd'hui aborder les conditions qui régissent le permis A1, requis pour les conducteurs de motos dites légères, c'est-à-dire d'une cylindrée maximale de 125 cc et qui présentent une puissance maximale de 11 kW (15 chevaux) et un rapport puissance/poids de 0,1 kW/kg maximum.

Sur le plan international et plus singulièrement européen, un *benchmarking* existe. Les règles en matière de permis moto diffèrent d'un pays à l'autre. En effet, de nombreux pays européens utilisent l'âge de 16 ans pour l'octroi du permis A1 pour les motos légères tandis qu'en Belgique, l'âge de 18 ans prévaut.

Par conséquent – je suis un ex-secrétaire de la Fédération de moto –, les athlètes belges ont deux ans de retard dans les développements propres aux disciplines qui requièrent le permis moto (endurance et trial). L'impact sur le plan sportif est considérable, d'autant plus que la Belgique a toujours été terre de champions dans la discipline. Deux ans de non-compétition en sport, cela se traduit par un vrai recul et une grande distance par rapport à vos adversaires. Il est dommage de voir que certaines législations ne contribuent plus à favoriser le développement de ces carrières sportives dont la Belgique peut se targuer. Cette difficulté a déjà été relayée par les fédérations de moto du pays aux diverses instances concernées.

Afin d'y remédier, une solution consisterait à créer une catégorie spécifique de permis moto pour les sportifs dès 16 ans. Une solution serait de créer un régime dérogatoire au permis A1 pour ces sportifs. Peut-être avez-vous une autre formule à proposer. Il convient en effet de distinguer les disciplines selon le site sur lesquels leur pratique a lieu, comme le trial (franchissement d'obstacles sur des sites *indoor* ou *outdoor*) ou encore l'enduro (parcours à réaliser dans un temps imparti, généralement sur des chemins dont certains sont ouverts à la circulation). C'est la raison pour laquelle un permis est nécessaire.

Monsieur le ministre, je souhaite faire le point avec vous. Des démarches ont-elles été entreprises ces dernières années afin d'entrevoir la possibilité pour les jeunes sportifs d'entamer l'apprentissage le plus tôt possible et la compétition dès 16 ans?

Ce problème existe tant en Flandre qu'en Wallonie en raison de l'approche belge des âges minimaux pour les permis. Quelles solutions pouvez-vous apporter à ce problème? Quelle est votre position sur l'harmonisation européenne en la matière? Merci pour les sportifs concernés.

**12.02 Georges Gilkinet**, ministre: Je suis plutôt un joggeur qu'un conducteur de motos mais je vais quand même vous répondre sur base de ce que le SPF me communique. Tout d'abord, les âges de 18, 20 et 24 ans que vous avez indiqués sont ceux de l'accès direct en Belgique pour chacune de ces catégories. Cependant, conformément à la directive européenne, une personne peut faire un accès progressif, soit avoir eu pendant deux ans la catégorie immédiatement inférieure, A1 pour A2 ou A2 pour A, et donc obtenir un permis de conduire A dès 22 ans de cette manière.

Lors de la transposition de la directive européenne 2006/126 qui règle les âges, la Belgique a fait usage d'une possibilité laissée par la directive d'augmenter de maximum deux ans l'âge minimal d'obtention de la catégorie A1. Ce choix a été fait pour des raisons de sécurité routière, comme l'explique le rapport au Roi de l'arrêté royal du 28 avril 2011 transposant la directive européenne 2006/126 entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 2013. Il y est notamment fait mention qu'en conservant un âge fixe à 18 ans et en améliorant la formation à la conduite moto, les objectifs d'une meilleure sécurité routière peuvent ainsi mieux être atteints.

La transposition de la troisième directive en Belgique s'est accompagnée d'un changement important de la formation à la conduite, qui est désormais régionale, pour les candidats au permis de conduire de groupe A. Depuis lors, selon Vias, la sécurité routière des motards a été améliorée. Le baromètre de la sécurité routière du premier semestre 2024 confirme une tendance générale à la baisse pour les blessés et tués motocyclistes, ce dont je me réjouis. Mais lorsqu'on compare avec la tendance pour les automobilistes sur la même période, l'amélioration n'est pas de la même ampleur, ce qui m'inquiète.

Par conséquent, il ne me semble pas pertinent de diminuer l'âge menant à l'obtention de la catégorie A1 sur le permis de conduire et, par conséquent, aucune démarche n'a été entreprise en ce sens vu que les motards sont un public davantage à risque en matière de sécurité routière et que l'âge est un facteur de risque à lui seul.

De plus, la Commission européenne a gardé, dans sa proposition de quatrième directive européenne relative au permis de conduire en cours d'élaboration, cette règle permettant aux États membres d'augmenter l'âge requis pour l'obtention de la catégorie A1 jusqu'à maximum 18 ans.

Par rapport à l'aspect sportif que vous évoquez justement – on se souvient de nos grands champions, Malherbe, Jobé, Rahier et d'autres, mais je suis sans doute un peu trop vieux au vu de ceux que je cite –, je dois enfin rappeler que le permis de conduire n'est obligatoire que pour circuler sur la voie publique et qu'un candidat au permis de conduire peut se former avant l'âge requis pour obtenir le permis de conduire en école de conduite agréée de façon à présenter des réussites d'examens requises à l'âge de 18 ans.

**12.03 Hervé Cornillie (MR)**: Monsieur le ministre, j'ai cru que vous n'alliez pas me répondre ou que vous n'aviez pas compris la question. Je suis d'accord avec toutes les mesures qui visent à augmenter la sécurité, notamment des motards qui sont des usagers faibles au regard d'une voiture ou d'un semi-remorque, par exemple. C'est une évidence! Tout ce qui concourt à l'augmentation de la sécurité et donc à la réduction du nombre de morts ou de blessés graves est évidemment important.

Toutefois, la question porte ici spécifiquement sur les sportifs, sur des personnes bien définies. Il ne s'agit pas de baisser l'âge du permis à l'échelle belge pour tous les demandeurs. Il s'agit simplement de trouver une solution technique pour que ces personnes puissent rouler dans leur discipline, parce qu'aujourd'hui, elles ne peuvent pas le faire. En effet, quand on n'a pas 18 ans, on ne peut pas pratiquer cette discipline. Cela a donc bien un impact sur le développement du sport.

Ayant été secrétaire général de la Fédération de moto, je peux vous dire que le développement du sport auprès des jeunes – que ce soit le jogging, la voile, la moto ou autres – est important pour moi. Je vous encourage, monsieur le ministre, avec vos collègues en charge des Sports – sachant que toutes les parties de ce pays sont concernées – à trouver une solution *ad hoc*. Je ne vous demande pas un abaissement de l'âge.

J'aimerais amener une petite suggestion concernant le fait que les sportifs de haut niveau ont tous des statuts dans les Communautés. L'octroi du statut de sportif de haut niveau ou d'un statut sportif par les Communautés pourrait être le critère de détermination des bénéficiaires de cette mesure technique que je vous encourage à trouver, au nom de l'historique du sport en Belgique, en tout cas de ces disciplines-là.

**12.04** **Georges Gilkinet**, ministre: Il y a un peut-être élément auquel vous n'avez pas été attentif dans ma réponse, parce que je l'ai prononcé peut-être un peu rapidement sur la fin. Je voudrais vous rappeler que le permis de conduire n'est obligatoire que pour circuler sur la voie publique. Il ne l'est donc pas par exemple sur un circuit. Il y a donc des possibilités. Cela me semble la solution la plus pragmatique par rapport aux éléments que vous abordez.

Je ne considère pas que la voie publique soit le lieu d'apprentissage idéal du sport motocycliste. Il y a des circuits de motocross ou des circuits routiers qui sont tout à fait adaptés.

**12.05** **Hervé Cornillie** (MR): J'en déduis donc, certainement cette fois-ci, que la question n'a pas été comprise. Peut-être qu'elle est mal rédigée.

J'ai évoqué deux disciplines moto qui utilisent la voie publique dans le cadre de la discipline: ce sont des spéciales, avec des relais. Elles nécessitent donc l'utilisation des voiries et c'est pour ça qu'elles nécessitent un permis.

Bien entendu que pour rouler sur un circuit, il ne faut pas de permis. Pour l'anecdote, certains pilotes de Formule 1 n'ont d'ailleurs pas leur permis de conduire. Ce sont vraiment ces deux disciplines qui, parce qu'elles utilisent des voiries publiques, ont besoin d'une solution.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**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** **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): Monsieur le ministre, Infrabel l'annonce d'emblée sur son site internet: "Historiquement, le réseau ferroviaire belge compte un grand nombre de passages à niveau. La Belgique dispose d'un réseau ferroviaire très fréquenté pour un petit pays densément peuplé. Au 1<sup>er</sup> janvier 2023, nous comptons 1 630 passages à niveau. Depuis la création d'Infrabel en 2005, 442 passages à niveau ont été supprimés en vue d'améliorer la sécurité."

Objectivement, ce critère d'améliorer la sécurité est parfaitement audible. Il y a, aux yeux d'Infrabel, un besoin de circuler en site propre sans jamais – ou trop souvent – être perturbé par des intrants qui sont autant de sources d'insécurité, de problèmes techniques ou pire. Ces derniers mois encore, de nombreux passages à niveau ont été supprimés ou remplacés par une alternative de mobilité: passage exclusif pour la mobilité douce, ponts, pistes cyclables, passages sous les voies, etc. Vous avez sans doute tout le détail dans votre réponse.

Monsieur le ministre, j'aimerais faire le point avec vous sur ce mouvement de suppression des passages à niveau. Où en est-on? 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? Il faut en effet se rendre compte que le passage à niveau sépare souvent deux parties d'une ville, d'un quartier ou d'une ruralité. Comment Infrabel prend-il en compte les difficultés du monde agricole – je m'exprime ici en tant qu' élu du monde rural et fils d'agriculteur –, premier secteur concerné? Un convoi agricole est un charroi lent qui, lors de la fermeture d'un passage à niveau, se retrouve sur les voiries classiques et vient perturber des axes parfois plus fréquentés. J'ai parlé des agriculteurs, mais ils ne sont pas les seuls concernés. Il y a aussi les transporteurs, les propriétaires de manèges équestres et d'autres professions pour qui cette question est vraiment lourde d'impact au quotidien.

**13.02 Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Cornillie, comme vous le mentionnez vous-même, la combinaison d'un réseau routier fort développé et d'un réseau ferroviaire très dense sur notre pays a eu pour conséquence historique de générer un nombre important d'intersections rail-route qui, en l'absence d'ouvrages d'art, ont été opérées sous la forme de passages à niveau.

Pour limiter les risques que les comportements dangereux génèrent sur et à proximité des passages à niveau, Infrabel s'est employé à en supprimer un très grand nombre: 260 depuis 2010, 422 depuis sa création en 2005. En toute transparence, ces données sont accessibles sur le site Open Data d'Infrabel, que je vous encourage à consulter pour connaître chaque année l'état d'avancement et le nombre de suppressions.

Vous plaidez plutôt pour le maintien de ces passages à niveau. Dans cette commission, je reçois aussi beaucoup de questions sur la dangerosité des passages à niveau et sur le nombre d'accidents, avec leurs conséquences matérielles, humaines, ainsi que sur la ponctualité, qui est un autre souci bien légitime de nos collègues.

À la date du 1<sup>er</sup> janvier 2024, il subsistait encore 1 621 passages à niveau sur le réseau ferroviaire belge. Infrabel étudie et exécute les projets de suppression de passages à niveau en fonction des budgets alloués, de l'octroi des permis et des coupures de voies disponibles. L'objectif ne porte pas sur le nombre de passages à niveau supprimés. Ce qui importe, c'est la réduction du risque d'accident.

La suppression n'est d'ailleurs qu'un des moyens mis en œuvre par Infrabel dans ce cadre, en plus des dispositifs de prévention, des campagnes de sensibilisation et des actions de répression, même si, et il importe de le garder à l'esprit, ce sont certains comportements dangereux et/ou imprudents qui sont des facteurs de risque les plus grands, et non pas les passages à niveau eux-mêmes.

La suppression d'un passage à niveau est un processus qui prend plusieurs années et qui est à présent réglementairement encadré. Ce Parlement a d'ailleurs voté un texte de loi en début de législature sur le sujet.

Infrabel se conforme évidemment à la législation applicable. Les autorités locales sont impliquées dès le début du processus. Des discussions avec ces autorités locales et toutes les parties prenantes concernées sont entamées pour tous les passages à niveau qu'Infrabel souhaite fermer dans un horizon de trois à cinq ans.

Pour chaque projet de suppression, la situation spécifique du site est cartographiée et des consultations sont organisées avec toutes les parties prenantes concernées, y compris le secteur agricole, afin de trouver une solution de mobilité optimale soutenue par toutes les parties.

En concertation avec les autorités locales, un scénario-cible est ensuite déterminé pour la fermeture ou le remplacement des passages à niveau, répondant aux objectifs de mobilité des différents types d'usagers de la route, dont notamment ceux auxquels vous vous référez: le monde agricole, en l'occurrence, mais pas seulement.

Le **président**: Monsieur Cornillie, nous vous écoutons pour votre réplique.

**13.03 Hervé Cornillie (MR)**: Oui, elle sera courte, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir répondu à mes questions. Que les choses soient claires: j'ai dû sans doute mal développer ma question, car je ne plaide pas pour le maintien des passages à niveau. En effet, je suis parfaitement d'accord avec vous. Il suffit de voir les images diffusées régulièrement d'accidents causés par des gens inconscients, qui prennent des risques fous et en font, par conséquent, prendre aux conducteurs, accompagnateurs et clients, pour se convaincre qu'il faut avancer en ce sens. Je plaide simplement pour que la question du monde rural soit intégrée à la réflexion. Je vous remercie. Et merci aussi, chers collègues, de m'avoir supporté durant six questions!

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

De **voorzitter**: Aan de orde is vraag nr. 56001831C van de heer Tonniau, maar hij is niet aanwezig.

**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 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):** monsieur le vice-premier ministre, lors des auditions, notamment sur le chantier de la gare de Mons, nous avons reçu toute une série d'informations très intéressantes sur le coût d'entretien et sur les enjeux liés à l'entretien des gares en Belgique qui sont multiples, tant au niveau du coût de la gestion des tags, du coût des réparations garanties et des équipes mobilisées quotidiennement pour la propreté et les entretiens mineurs et majeurs.

Il a aussi été rappelé qu'il était essentiel d'avoir un équilibre entre, évidemment, l'utilisation des fonds publics et le maintien de ces gares propres et accueillantes pour les usagers. J'aurais souhaité avoir quelques précisions sur les mesures concrètes qui ont été mises en place pour améliorer la gestion et le contrôle des coûts liés à l'entretien des gares en Belgique et aussi avoir quelques détails sur le dispositif actuel qui est déployé par les équipes sur le terrain au quotidien pour entretenir les gares et voir quelles seraient les évolutions dans le futur pour optimiser toutes ces opérations et les collaborations qui sont mises en œuvre avec, notamment, les autorités locales.

**14.02 Georges Gilkinet, ministre:** La définition des besoins de la SNCB en termes de maintenance fait l'objet d'une programmation sur le long terme via un plan pluriannuel sur 10 ans. Cette vision fait l'objet d'une adaptation et d'une révision annuelle. Les opérations de maintenance sont régies par l'application d'un processus qui définit les rôles et responsabilités de chaque intervenant. Ce processus permet de garantir que l'exécution des opérations de maintenance respecte les règles et procédures.

Les services de la SNCB travaillent en mode d'amélioration continue. Si des besoins d'ajustement sont détectés, ceux-ci sont immédiatement mis en œuvre. Les opérations de maintenance sont soit exécutées via les ressources propres de la SNCB, soit via des contrats de sous-traitance.

Un contrôle systématique de la qualité des prestations est organisé et le résultat de celui-ci est incorporé à la facturation mensuelle. Si des manquements sont détectés, ceux-ci sont communiqués aux prestataires et la SNCB assure le suivi des améliorations visant à lever ces manquements. Des contrôles permettant de mesurer l'efficacité des prestations de la SNCB sont également mis en place via des services indépendants.

Voici en tout cas ce que m'a communiqué la SNCB comme projet de réponse à vos questions.

**14.03 Gilles Foret (MR):** Merci, monsieur le vice-premier ministre pour ces différentes considérations sur les processus.

Il serait intéressant de disposer de davantage de détails ou d'ordres de grandeur sur le coût de l'entretien des gares et sur la manière dont on s'y prend. Je pense en effet que les citoyens ne se rendent pas toujours compte de tous ces dispositifs qui sont mis en œuvre.

Je reviendrai donc peut-être avec des questions plus précises en la matière afin de pouvoir disposer de ces ordres de grandeur et voir comment on améliore de manière continue les processus pour une qualité d'accueil dans les gares en Belgique.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**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 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)**

**15.01 Gilles Foret (MR):** Monsieur le vice-premier ministre, la SNCB a récemment lancé un appel à



projets pour la location des espaces vacants dans la gare d'Ans, un lieu stratégique qui accueille environ 17 000 voyageurs par semaine. Avec ses 203 m<sup>2</sup> disponibles, la SNCB espère attirer des activités liées aux besoins des voyageurs et apporter une valeur ajoutée à cet espace. Il est évidemment fondamental de promouvoir des initiatives qui dynamisent les infrastructures publiques, tout en garantissant leur accessibilité et leur utilité pour les voyageurs.

Monsieur le vice-premier ministre, mes questions sont les suivantes. Sur quels critères précis, notamment sur le plan de la durabilité et de l'accessibilité, la SNCB s'appuie-t-elle? Envisagez-vous d'étendre ce modèle d'appel à projets à d'autres gares en Belgique et si oui, lesquels?

**15.02 Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Foret, la SNCB utilise les *Requests for Information* (RFI), si besoin est, dans le but d'étudier et d'identifier le potentiel local d'une gare. De la sorte, il est possible de définir précisément le concept de la future consultation de marché.

S'agissant de la gare d'Ans, un appel à projets a été lancé le 23 septembre dernier et s'est malheureusement clos sans candidat le 1<sup>er</sup> décembre. Avec cet appel à projets, la SNCB souhaitait explorer le marché en invitant le public à soumettre des idées intéressantes pour dynamiser le tissu local.

Les critères de ces *Requests for Information* sont au nombre de trois: la valeur ajoutée par rapport aux concessions éventuelles dans la gare; une activité liée aux voyageurs (par exemple, un magasin de cycles ou de réparation de cycles); une offre adaptée et un service efficace.

Ce type de procédure permet à la SNCB d'organiser ultérieurement une consultation de marché au moyen du concept le plus adéquat pour les navetteurs, la gare ainsi que le quartier. Dans le cadre des consultations de marché, les concessionnaires doivent signer la charte de durabilité et de responsabilité sociétale de la SNCB, reprenant des aspects tels que l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, la réduction et le tri des déchets, l'aménagement durable et l'économie circulaire, la réduction des consommations d'eau et électriques. Au moyen du contrat de service public, nous avons encouragé une telle démarche, notamment avec le programme "La Vie en gare", qui permet d'utiliser des espaces disponibles pour créer du mouvement, offrir des services utiles aux voyageurs, mais aussi un meilleur sentiment de sécurité. En effet, nous savons que ce sont les bâtiments inoccupés qui génèrent davantage, et le plus naturellement du monde hélas, un sentiment d'insécurité.

**15.03 Gilles Foret (MR)**: Monsieur le vice-premier ministre, merci pour vos précisions.

Espérons que les espaces laissés vacants en gare d'Ans trouveront acquéreur dans les prochains mois et semaines. Il importe en effet de maintenir une activité pour garantir ce contrôle social et atténuer ce sentiment d'insécurité, ainsi que pour apporter évidemment aux voyageurs des services utiles en vue de leur cheminement quotidien ou de loisir.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **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 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)**: Monsieur le vice-premier ministre, un récent classement établi par une organisation internationale place la SNCB parmi les opérateurs ferroviaires les plus fiables. On doit s'en réjouir. Il pointe néanmoins quelques lacunes importantes, notamment sur l'expérience des passagers à bord, que ce soit à propos de l'absence de connexion Wi-Fi, d'un confort jugé insuffisant ou de services à bord limités.

Concernant la connexion, il a été décidé récemment d'abandonner l'idée d'équiper les trains d'une connexion Wi-Fi en raison d'un coût jugé prohibitif. Je pense que c'était 173 millions d'euros. Il a été décidé de plutôt se concentrer sur des adaptations des fenêtres des wagons pour permettre une meilleure connectivité et ainsi proposer quelque chose de moins coûteux et de plus pragmatique.

Même s'il y a en effet un frein dû au vitrage des wagons, il existe aussi un problème de couverture mobile le long des différents chemins ferroviaires. Je voulais savoir s'il existait des collaborations renforcées avec les opérateurs télécom et/ou avec le réseau Infrabel pour permettre une meilleure connectivité de ces différents espaces ferroviaires.

Concernant les autres aspects, je voudrais savoir s'il y a des projets concrets envisagés par la SNCB pour améliorer les expériences des passagers à bord. Je voudrais savoir aussi si on pouvait s'inspirer des meilleures pratiques européennes pour tester certains services à bord.

**16.02** **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Foret, les résultats de cette étude relèvent évidemment de la responsabilité de ses auteurs et dépendent des choix qu'ils ont faits et des critères qu'ils ont utilisés.

À ce sujet, la SNCB me communique quelques réflexions. Selon cette étude, la SNCB occupe la 12<sup>e</sup> place parmi 27 opérateurs ferroviaires européens, ce qui pourrait démontrer ses solides performances notamment dans plusieurs domaines clés, tels que le régime d'indemnisation ou la politique cyclable, qui est très appréciée par les auteurs de l'étude.

Cette étude met également en avant certains domaines pouvant être améliorés, comme l'expérience des voyageurs, où la SNCB obtient effectivement un score plus faible en tirant argument notamment de l'absence de connexion Wi-Fi, de l'absence de prises électriques – du moins à bord de certains trains puisque les nouveaux trains en sont équipés – et de service de restauration à bord. Ce sont les critères des auteurs de l'étude.

Il faut replacer cette étude dans le contexte spécifique du réseau belge qui est axé sur des trajets courts avec une fréquence élevée, ce qui diffère des compagnies avec lesquelles il est comparé et qui se concentrent principalement sur les longues distances. Je ne pense pas que nous devions demander à la SNCB de fournir des services de restauration pour des trajets d'une heure ou moins entre Liège et Bruxelles ou entre Bruxelles et Namur.

Comme je l'ai dit, les nouvelles voitures à double étage M7 sont équipées d'au moins une prise pour deux voyageurs, ce qui permettra une nette amélioration sur ce point à l'avenir. Celles-ci sont progressivement mises en service et améliorent fortement la qualité de voyage. Je pense que vous les utilisez également régulièrement.

La SNCB est sur la bonne voie et continue de miser sur l'innovation et la satisfaction des voyageurs. Ce sont des objectifs inscrits dans son nouveau contrat de service public.

Spécifiquement concernant l'utilisation du Wi-Fi, dont on a déjà débattu dans cette commission, je répète que la SNCB a fait le choix d'améliorer le signal des smartphones dans les trains, une piste également soutenue par les experts. Cette méthode consiste à adapter le revêtement des fenêtres pour mieux laisser passer le signal mobile tout en préservant les propriétés thermiques des vitres. Cette technique est moins onéreuse en termes d'investissement et de coûts opérationnels et elle améliore de manière économique la connectivité mobile dans les trains.

Les avantages du décapage pour les voyageurs sont nombreux. Le niveau de signal est augmenté de 10 à 15 %. La durée de vie des batteries des appareils est également prolongée de 10 à 15 %. Il y a une réduction de 10 à 15 % des changements entre antennes-relais et l'envoi des e-mails est accéléré de plus de 15 %. C'est notamment utile si on doit déposer une question parlementaire avant 11 h dans son trajet en train.

Pour illustrer les différences de coûts, les coûts d'investissement estimés pour le Wi-Fi s'élèvent à 160 millions d'euros, contre seulement 40 millions d'euros pour le décapage; les coûts opérationnels sont respectivement de 13 millions d'euros pour le Wi-Fi et seulement 0,4 million d'euros pour le

décapage. Il est également important de souligner que l'efficacité des deux technologies dépend fortement de la qualité du signal mobile des opérateurs publics et non publics le long de l'infrastructure ferroviaire. Là où il n'y a pas de couverture mobile, le signal ne sera pas disponible dans le train, qu'il y ait un Wi-Fi ou qu'il n'y en ait pas.

Lorsque ces opérateurs adressent une demande d'assistance à Infrabel, un soutien leur est évidemment apporté, c'est prioritaire. Infrabel aide les opérateurs dans la recherche d'emplacements pour héberger des pylônes sur ses terrains et partage dès lors un tiers de ces pylônes avec les opérateurs de téléphonie mobile. Infrabel apporte aussi son soutien dans le cadre de la réalisation des travaux d'installation des antennes dans les tunnels, dans le respect bien évidemment des règles de sécurité qui encadrent l'activité ferroviaire.

J'allais conclure en disant que c'est une responsabilité partagée avec ma collègue Petra De Sutter. Nous avons fait des appels au marché pour compléter la couverture du réseau ferroviaire. C'est un dossier qui n'est pas encore totalement abouti, qu'il sera utile de continuer à soutenir dans le futur de façon à améliorer la connexion mais avec ce choix clair qui est plutôt de favoriser la connexion au départ des téléphones mobiles des voyageurs qui sont de plus en plus nombreux à en être équipés, surtout s'ils disposent également d'un ordinateur.

**16.03 Gilles Foret (MR):** Monsieur le vice-premier ministre, merci pour ces différentes précisions.

Il est vrai qu'il faut continuer à s'engager dans un processus d'amélioration pour que l'expérience à bord soit optimale et pour permettre de retenir les voyageurs au travers de ce mode de transport, ou d'attirer de nouveaux voyageurs vers l'usage de ce moyen de transport.

Nous savons bien que le train est aussi un moyen de se rendre sur son lieu de travail et de travailler en toute quiétude et surtout en toute efficacité.

L'appel au marché pour avoir une meilleure couverture est important. Il faudra suivre cela de près.

Il s'agissait en effet d'une étude externe mais je suppose qu'il y a aussi des études propres à la SNCB dans le processus d'évaluation interne. Il est aussi important d'avoir des études vis-à-vis des voyageurs de la SNCB dans ce processus d'évaluation et d'amélioration. Je pense qu'il y en a, mais je reviendrai vers vous pour savoir comment ce processus d'évaluation interne s'effectue au sein de la SNCB.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**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 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):** Monsieur le vice-premier ministre, l'ouverture récente du poste de police à la gare de Bruxelles-Midi marque une avancée significative en matière de sécurité pour les usagers et le personnel. Ce poste, pleinement opérationnel, répond à une demande croissante de visibilité et de réactivité policière dans l'une des principales gares du pays. Parallèlement, des mesures comme l'amélioration de l'éclairage, l'installation de mobilier adapté et la facilitation des échanges d'images entre la SNCB et les services de police montrent une volonté de renforcer la sécurité de manière globale.

La sécurité dans les gares est une priorité absolue pour beaucoup d'entre nous, mais elle doit s'accompagner d'une gestion rigoureuse des moyens alloués et d'une coordination optimale entre les parties prenantes.

Monsieur le vice-premier ministre, quel est le coût annuel global des mesures de sécurité dans les gares belges, et comment ces coûts sont-ils répartis entre la SNCB, les pouvoirs publics et les partenaires locaux?

Quelles mesures sont-elles envisagées pour évaluer l'efficacité des dispositifs de sécurité?

Envisagez-vous une extension des collaborations ou investissements similaires dans d'autres grandes gares belges, comme Liège-Guillemins ou Anvers-Central?

Je vous remercie pour les réponses que vous voudrez bien m'apporter.

**17.02 Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Foret, la sécurité dans et aux abords des gares est effectivement un enjeu primordial, tant pour les voyageurs que pour le personnel. Il ne s'agit pas seulement de prévenir les risques, mais aussi de créer un environnement où chaque voyageur, membre du personnel ou passant se sent respecté et en confiance. Une collaboration efficace entre les différents acteurs assurant cette mission est indispensable.

La SNCB et le gouvernement investissent dans cette sécurité. Je peux vous citer, par exemple, l'augmentation du nombre de membres du personnel de Securail sous cette législature ou le financement, dans le cadre du budget 2024, de l'échange d'images entre la SNCB et les services de la police locale, avec une prise en charge structurelle qui permet d'identifier à distance la gravité d'un problème ou la nécessité d'une intervention.

Pour le reste, ce sont les services de la police locale et/ou fédérale, notamment la police des chemins de fer, dont le nombre de membres a également été augmenté, qui interviennent quand cela se justifie. C'est le cas notamment à la gare de Bruxelles-Midi, où nous avons décidé de réimplanter un commissariat, vu le nombre de voyageurs et le caractère international de la gare.

Pour permettre une bonne coopération, il est essentiel que la SNCB puisse disposer de son propre service de sécurité au sein de ses activités opérationnelles. Je m'adresse aussi à un des partis qui est en train de discuter de la formation d'un gouvernement. J'ai vu la tentation de placer les services de Securail sous la tutelle du ministre de l'Intérieur. Je ne suis pas sûr que ce soit une bonne idée. J'ai plutôt la conviction inverse. Il faut que les services de Securail restent attachés à l'entreprise publique et à une logique de mobilité. Mais nous verrons ce qu'il en advient.

En matière de sécurité, l'efficacité potentielle d'une mesure peut s'apprécier soit en termes d'économies – par exemple en réduisant les incidents de graffitis ou de vandalisme, ce qui diminue les frais de nettoyage, ou encore en limitant le nombre d'agressions envers le personnel, ce qui permet de réduire les coûts liés aux incapacités de travail –, soit en évaluant différents indicateurs, tels que le sentiment de sécurité des voyageurs, ce qui se fait au travers d'enquêtes régulières, tous les six mois; la situation dans les gares et sur les lignes, surveillée en permanence grâce à des rapports d'incidents de sécurité; les concertations avec les services de police, afin d'avoir une image parfaite des problèmes spécifiques; la performance technique d'un outil après son implémentation.

Les différents axes de collaboration visant à lutter contre l'insécurité dans et autour de la gare de Bruxelles-Midi, notamment par le renforcement de la surveillance et de la répression, mais aussi par des mesures préventives, l'amélioration des conditions sociosanitaires, de l'éclairage, de la propreté, et l'adaptation des infrastructures, peuvent également être transposés à d'autres gares du pays confrontées à des phénomènes de société similaires qui peuvent impacter négativement la sécurité, que ce soit à Bruxelles même ou dans d'autres régions que vous avez citées. Je pense que la bonne méthode est la coordination, l'échange et la coopération.

Ces actions s'inscrivent parfaitement dans l'approche intégrale et intégrée de sécurité appliquée par la SNCB. Cette approche repose sur le développement de plans de sécurité adaptés à chaque site, avec l'implication de toutes les parties prenantes en fonction des besoins spécifiques identifiés dans chaque gare.

**17.03 Gilles Foret (MR):** Monsieur le vice-premier ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Nous espérons que ces initiatives et cette coordination, qui sont parfois coûteuses mais nécessaires, continueront d'être optimisées et évaluées pour offrir un service de sécurité efficace à nos concitoyens. La sécurité dans les gares reste un facteur essentiel pour attirer et fidéliser les usagers du rail.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

**18.01** **Gilles Foret** (MR): Monsieur le vice-premier ministre, l'*open data* ou données ouvertes, est un levier essentiel pour améliorer la transparence, l'innovation et la collaboration entre acteurs publics et privés. Bien que la Belgique ait progressé dans ce domaine, son classement reste modeste à l'échelle internationale: elle se positionne 22<sup>e</sup> avec un score de 56 % selon l'Open Data Index. Le secteur ferroviaire, avec des acteurs majeurs comme la SNCB et Infrabel, représente une opportunité stratégique pour développer davantage cette pratique et favoriser une meilleure utilisation des données, notamment pour améliorer les services aux usagers.

L'*open data* est un outil fondamental pour optimiser la gestion publique, stimuler l'innovation et rendre les données ferroviaires accessibles pour répondre aux attentes des citoyens et des entreprises.

Monsieur le vice-premier ministre, mes questions sont les suivantes. Quels efforts spécifiques sont-ils actuellement déployés par la SNCB et Infrabel pour rendre accessibles leurs données, et dans quelle mesure ces initiatives répondent-elles aux principes de l'*open data* (accessibilité, réutilisation, participation)?

Existe-t-il une feuille de route pour renforcer l'ouverture des données ferroviaires en Belgique, et comment comptez-vous aligner ces ambitions avec les bonnes pratiques européennes et les directives de l'Union européenne? D'avance, merci.

**18.02** **Georges Gilkinet**, ministre: J'ai l'impression, monsieur Foret, que nous ne sommes pas mauvais en matière d'*open data* au niveau de nos entreprises ferroviaires. De gros progrès ont été réalisés en la matière. C'est plus qu'une impression, c'est une conviction. C'est ce que la SNCB et Infrabel me communiquent en réponse à vos questions.

La SNCB facilite le *shift* modal et, à cet effet, continuera à améliorer les informations aux voyageurs en temps réel, tant avant le voyage qu'au cours de celui-ci, en tenant compte des besoins des clients. La SNCB veille à une amélioration de la cohérence et de la qualité des informations aux voyageurs, y compris des informations relatives aux autres modes de transport pour les trajets d'approche ou de correspondance, ainsi que des informations personnalisées grâce à une combinaison de projets de digitalisation et d'innovation. Quand on consulte l'application de la SNCB pour prendre son train et vérifier qu'il est à l'heure, on a aussi accès à la composition de ce train, pour savoir où se trouve l'accès facilité, l'emplacement vélos ou d'autres choses. Je pense que c'est appréciable. La SNCB améliore ses informations aux voyageurs en temps réel et partage ses données conformément à la législation nationale et européenne en matière de données ouvertes, y compris pour ce qui concerne le format numérique.

En termes de confidentialité, il n'est en principe jamais prévu que les données ouvertes contiennent des données à caractère personnel. Depuis 2017, pour la mise à disposition des données ouvertes, la SNCB utilise des fonctionnalités standard du format GTFS.

Toutes les informations relatives aux données partagées par la SNCB, la description des services et la procédure à suivre pour accéder aux données sont décrites sur le site web de la SNCB.

À la date du 31 décembre 2024, la SNCB a signé plus de 700 contrats *open data* avec des tiers, que ce soient des entreprises, des start-up, des universités, des instituts de recherche ou des particuliers. Elle reçoit en moyenne une quarantaine de demandes de contrat *open data* par mois, qui sont approuvées le jour même.

Depuis 2019, Infrabel a déployé une plateforme dédiée *open data* répondant à la directive (UE) 2019/1024 et au règlement délégué (UE) 2017/1926 supplémentant la directive 2010/40/UE. Y sont publiés une centaine d'ensembles de données et entrées aux différentes activités opérationnelles d'Infrabel incluant, sans s'y limiter, la description physique géolocalisée de l'infrastructure ferroviaire; des données brutes; statistiques et rapports de ponctualité; des chiffres clés sur les ressources

humaines de l'entreprise; les rapports financiers ou encore les offres d'emploi géolocalisées de la société. Cette plateforme est disponible en trois langues via l'adresse Accueil > infrabel > opendata.

Toutes les données sont publiées en adéquation avec les grands principes de l'*open data*. Accessibilité et accès: les données sont facilement disponibles en ligne via le portail dédié, sous une forme pratique. Réutilisation et redistribution: les données sont publiées sous licence Creative Commons 0, donnant à toute personne le droit d'utiliser, modifier, combiner et distribuer l'œuvre sans aucune restriction, même à des fins commerciales, sans avoir à demander la permission ou à donner crédit à l'auteur. Les utilisateurs sont cependant encouragés à faire part à l'équipe *open data* d'Infrabel de leur réutilisation en les publiant sur une page dédiée. Troisième élément, la disponibilité pour tous: des jeux de données ouverts sont accessibles à tous, qu'il s'agisse d'entreprises du secteur privé, de particuliers, de chercheurs ou d'organismes publics.

En ce qui concerne Infrabel, la feuille de route consiste en l'étude des demandes des utilisateurs ou des suggestions des collaborateurs en vue de la mise à disposition de nouveaux ensembles de données pertinents. Infrabel reste également attentif aux évolutions sociétales, technologiques et légales afin de pérenniser son approche pionnière de l'*open data* en Belgique. Dans cette optique, l'équipe *open data* d'Infrabel participe activement au point d'accès national belge pour les systèmes de transport intelligents tel que prévu par la directive 2010/40/UE.

Le projet open data et le processus de publication de nouveaux ensembles de données par Infrabel sont régis par une stricte gouvernance interne. À chaque étape du processus de validation, les différentes parties prenantes sont impliquées afin de s'assurer que les données envisagées pour publication sont suffisamment qualitatives, qu'elles ne menacent pas l'intégrité du réseau ferroviaire, qu'elles ne mettent pas en péril les relations commerciales d'Infrabel avec ses clients et autres parties prenantes ou encore qu'elles ne contreviennent à aucune loi belge ou directive européenne comme le RGPD.

Enfin, bien que les données soient déjà publiées sous forme *machine-readable*, Infrabel a pour ambition d'implémenter les standards de métadonnées tels que le *Data Catalog Vocabulary - Application Profile* (DCAT-AP), afin de les rendre davantage interopérables.

**18.03 Gilles Foret (MR):** Merci. Les améliorations de la politique d'*open data* de la SNCB ou d'Infrabel sont une évidence. Nous l'avons constaté ces dernières années en tant que passagers. Il y a par contre quelques données qui étaient partagées auparavant et qui ne le sont plus, notamment avec les pouvoirs locaux. Concernant la réalité du trafic suburbain, par exemple, nous n'avons plus la possibilité d'alimenter le monitoring du transport suburbain en région liégeoise. Je le regrette, parce qu'il y avait une bonne dynamique qui était en place, qui permettait justement de montrer l'intérêt de ces collaborations, de suivre l'évolution et de rendre cette réalité concrète grâce aux chiffres.

Je voudrais savoir comment ces échanges de données pourraient être réinstaurés, en restant dans le cadre de l'*open data*, avec toutes les considérations d'usage que vous avez données quant à l'anonymisation et au caractère confidentiel. Je pense que nous y gagnerons tous, entre autres dans le cadre des City Pass pour les grandes villes.

*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):** Mijnheer de minister, het reactiveren van lijn 20 is belangrijk voor de provincie Limburg, in de eerste plaats omdat de lijn voor de mobiliteit een onmisbare schakel in de Vlaamse en euregionale as Gent-Antwerpen-Hasselt is. Daarnaast is de lijn belangrijk voor de economische ontsluiting. Doordat de lijn bovendien drie landen met elkaar verbindt, is er ook een internationaal aspect. De ontsluiting van de provincie voor vervoer per spoor tussen Luik, Maastricht

en Aken vormt dus een belangrijke uitdaging voor onze provincie.

Er staan echter nog steeds obstakels in de weg. Zo is er de nakende beslissing van de Nederlandse overheid om de spoorbrug te Maastricht te slopen en te vervangen door een fietsbrug. Dat betekent niet alleen de vernietiging van kapitaal, maar daarmee verdwijnt er ook een belangrijk strategisch punt waardoor lijn 20 nadien onmogelijk wordt. Er moet dus alles op alles worden gezet om dat te voorkomen. Dat de lijn 20 op de netkaarten is geschrapt, roept ook vragen op.

Om de lijn te heropenen, moet er een stuk spoor van ongeveer 14 kilometer weer in werking worden gesteld. In werkelijkheid gaat het om 9 kilometer, omdat het laatste gedeelte al vernieuwd is en dus maar kleine aanpassingen vergt. Enkel nog een missing link tussen Beverst en Lanaken in Limburg moet worden weggevoerd.

Mijnheer de minister, hoe zult u de Nederlandse autoriteiten ervan overtuigen om de spoorbrug niet te slopen in het belang van lijn 20?

Welke stappen zet u als minister van Mobiliteit om die oude spoorlijn weer op de netkaart en figuurlijk op de kaart te zetten?

Wat is uw visie op de verbetering van de spoorwegverbindingen tussen Vlaanderen en de buurlanden? Is er ruimte om via die connectie het drielandenvervoer een extra dimensie te geven?

**19.02 Frank Troosters (VB):** Spoorlijn 20 is een belangrijke verbinding tussen de regio's Brussel, Leuven, Antwerpen en Hasselt en Maastricht, tussen Vlaanderen en Nederland, des te meer omdat Maastricht uitgebouwd wordt tot een internationaal knooppunt in Nederland. Vanuit Maastricht is er een aansluiting met de belangrijke Euregio Maas-Rijn. Helaas kozen Vlaamse politici er in het verleden voor om de verbinding met het Nederlandse Maastricht met eerst een onrendabele sneltram en vervolgens een trambus te organiseren in plaats van te kiezen voor de voor de hand liggende en veel goedkopere renovatie van spoorlijn 20.

Ik brak hier in de commissie in het verleden reeds meermaals een lans voor het herstel en het opnieuw in gebruik nemen van spoorlijn 20. Eveneens drong ik meermaals aan op wat ik toen bewarende maatregelen noemde om de mogelijke afbraak van de oude Maasbrug aan Nederlandse zijde te voorkomen. Ik wees ook meermaals op het grote strategische belang van de brug, teneinde Vlaanderen en Limburg voor de catastrofale gevolgen van een afbraak te behoeden.

Mijnheer de minister, welke acties hebt u sinds mijn heel recente vorige pleidooi van december 2024 ondernomen om uw Nederlandse collega's te overtuigen niet tot de sloop van de Maasbrug over te gaan? Welk resultaat hadden die acties?

Hebt u over het opnieuw onderhouden en dus op de officiële netkaart zetten van het geschrapte gedeelte van spoorlijn 20 nog een onderhoud gehad met de spoorbedrijven? Zo ja, wat was het resultaat van dat onderhoud? Zo neen, waarom hebt u dat niet gedaan?

**19.03 Minister Georges Gilkinet:** Collega's, u hebt het zelf al in uw vraag aangehaald. Het reactiveren van de spoorverbinding Hasselt-Bilzen-Lanaken-Maastricht gaat verder dan het punt van het al dan niet slopen van een Nederlandse brug in Maastricht. Eigenlijk zijn er vier lijndelen: de bestaande spoorlijn tot in Beverst, het opgebroken stuk van de verbinding tussen de vertakking Beverst en Lanaken, het deel tussen Lanaken en de Belgisch-Nederlandse grens en het deel tussen de Belgisch-Nederlandse grens en Maastricht. De brug bevindt zich op het laatste spoordeel, op Nederlands grondgebied.

Voor wat betreft de delen tussen Beverst en Lanaken en Lanaken en de Nederlandse grens, heeft de toenmalige Vlaamse minister Weyts erop aangedrongen bij mijn voorganger, minister Bellot, om de bedding van de lijn ter beschikking te stellen van Vlaanderen voor de bouw van het Spartacusproject. Hij drong daarbij erg aan op het buiten dienst stellen van de spoorlijn tussen de terminal en Lanaken en Lanaken en de grens. Dat zelfs in de wetenschap dat Vlaanderen een paar jaar voordien een aanzienlijk budget had geïnvesteerd in het opnieuw openen van de lijn. Ik kan u de briefwisseling daarover laten bezorgen, indien u dat wenst.

Na die vraag van minister Weyts heeft Infrabel de verschillende actoren in het dossier geraadpleegd en bleek de lijn "niet langer opportuun". Infrabel heeft in dat verband in juni 2020, na de beslissing van zijn raad van bestuur in mei 2020, de vraag gesteld aan de toenmalige voogdijminister, de heer Bellot, om de lijn buiten dienst te mogen stellen. Op basis van een advies van zijn administratie heeft de minister dan aan Infrabel de toelating gegeven om de lijn effectief buiten dienst te stellen. Alle adviezen daaromtrent werden gegeven vóór de huidige legislatuur. Ook daarover kan ik u de correspondentie bezorgen.

Het is dus niet correct te zeggen of te schrijven dat ik de toelating voor de ontmanteling heb gegeven, zoals ik heb gelezen in *Het Belang van Limburg*. Ondertussen werd ook aan Nederlandse kant de spoorinfrastructuur buiten dienst gesteld en liep het debat over de sloop van de brug. Na intern Nederlands overleg en het vrijmaken van de budgetten werd in Nederland besloten om tot de sloop over te gaan. De argumenten die men in Nederland aanhaalt, zijn de veiligheid van het vaarverkeer en het feit dat het waterniveau na de verwijdering van de brug tot 5 centimeter kan dalen, wat een enorm verschil kan maken.

Zoals ik in november 2024 in deze commissie ook al heb aangegeven, ben ik de grootste voorstander van meer en betere treinverbindingen, ook grensoverschrijdende verbindingen. Ik verwijs daartoe naar de intentieverklaring die ik in april 2022 heb ondertekend met toenmalig Nederlands staatssecretaris Vivianne Heijnen in Maastricht en waarin onder andere afspraken werden gemaakt over de grensoverschrijdende spoordossiers, de drielandentrein Luik-Maastricht-Aken, de verbetering van de verbinding Antwerpen-Rozendaal, vervolgstappen inzake de verbinding Hamont-Weert na de elektrificatie tot Hamont, een verkennend onderzoek naar de verbinding Amsterdam-Brussel, de uitrol van ERTMS-ETCS en het op elkaar afstemmen van de projecten aan de grensovergangen.

Wat een verbinding per spoor tussen Hasselt en Maastricht betreft, is het dus zo dat het dossier breder is dan de sloop van de brug alleen. Het behelst het terugdraaien van een reeks genomen beslissingen in België, het opnieuw vrijgeven van de spoorbedding door Vlaanderen enzovoort. Met andere woorden, het opstarten van een nieuw, omvangrijk project dat breder gaat dan het al dan niet slopen van een brug in Maastricht.

De Nederlandse beslissing om de infrastructuur buiten dienst te stellen en nu ook, gelet op de veiligheidsrisico's, over te gaan tot het slopen van de brug, ligt helemaal in het kamp van Nederland.

Vanzelfsprekend ben ik steeds bereid tot het einde de zaken te doen bewegen indien het gaat over factoren waarop ik invloed heb of kan hebben, maar in dit geval zijn er heel wat factoren waar ik geen invloed op heb, door oude beslissingen die genomen zijn door de vorige regering, maar ook door andere elementen.

**19.04 Alain Yzermans (Vooruit):** Ten eerste, ik ben verheugd dat u ook pleit voor internationale verbindingen en voor belangrijke ontsluitingen over de grens heen.

Ten tweede, ik ben geïnteresseerd in die brieven. Ook gezien het belang ervan voor Antwerpen en ook voor Leuven, meen ik dat de spoorverbinding naar Hasselt en Maastricht opnieuw attentie verdient op de prioriteitenlijst.

Laten we daar dus verder samen aan werken.

**19.05 Frank Troosters (VB):** Zelf ben ik een beetje verbaasd over het discours dat ik hier vandaag hoor. Het is correct, mijnheer de minister, dat dit het resultaat is van beslissingen die in het verleden genomen zijn. Er zijn in het verleden beslissingen genomen door allerlei Vlaamse partijen om een alternatief project op te starten met een sneltram of een trambus. Dan is het niet verbazend dat men op zeker moment bij Infrabel zegt: als dat spoor toch niet meer gebruikt wordt, onderhouden wij geen sporen meer die toch niet bereden worden, maar investeren wij in sporen die wel bereden worden.

Dan ziet men vanuit Nederland dat men daar toch niet meer op zal rijden, want men onderhoudt het spoor zelfs niet meer. Daar komt geen trein meer en er zijn mogelijk andere projecten aan Nederlandse zijde waarvoor de Maasbrug misschien afgebroken moet worden. Dat is eigenlijk allemaal een gevolg van de besluitvorming die eerder hier bij ons heeft plaatsgevonden. Ik heb het al meermaals aangekaart. Ik heb daar mondelinge vragen over gesteld en schriftelijke vragen. Ik heb aanbevelingen



ingediend.

Wij hebben in de vorige legislatuur ter zake een wetgevend initiatief ingediend in de commissie voor Mobiliteit, dat door diezelfde Vlaamse partijen weggestemd werd. Men wou daar niet van weten. Wij hebben gevochten op leven en dood voor een hoorzitting over die spoorlijn 20. Die mocht er echter niet komen. Vervolgens heb ik u over de Maasbrug geïnterpelleerd en ik heb er een motie over ingediend, maar ook die werd door al die partijen weggestemd.

Ik ben dus een beetje verbaasd over het discours van vandaag, maar ik kan dat alleen maar toejuichen. Wij zijn absoluut bereid om samen te werken om die spoorlijn 20 te herstellen en opnieuw in gebruik te nemen. Dat is immers enorm belangrijk. Wij zullen daarvoor op heel korte termijn een wetgevend initiatief nemen in de commissie voor Mobiliteit en ik hoop dat dat dan de nodige steun zal krijgen.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**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 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):** Monsieur le vice-premier ministre, l'accessibilité des gares et des trains en Belgique reste un enjeu crucial pour garantir une mobilité réellement inclusive. Selon les données les plus récentes, seules 28 gares sur 555 sont aujourd'hui intégralement accessibles et offrent une assistance aux personnes à mobilité réduite, soit à peine 5 % des gares. Bien que des efforts aient été réalisés, notamment avec une augmentation du nombre de gares en accessibilité intégrale, ces progrès demeurent insuffisants pour répondre aux besoins des usagers PMR.

Quelles mesures concrètes sont envisagées pour étendre l'assistance PMR sur les autres gares belges et un calendrier est-il prévu pour améliorer cette accessibilité tant des gares que du matériel roulant?

**20.02 Georges Gilkinet, ministre:** Monsieur Foret, je tiens à rappeler l'importance cruciale de l'accessibilité autonome dans le transport ferroviaire, particulièrement pour les personnes à mobilité réduite, mais aussi pour les jeunes parents et les personnes malades ou momentanément plâtrées. La SNCB, dans le cadre de son contrat de service public pour la période 2023-2032, a pris des engagements ambitieux pour rendre les voyages en train plus simples, plus confortables et véritablement inclusifs.

C'était un de nos objectifs importants dans la négociation du contrat de service public. L'objectif est clair: permettre à un plus grand nombre de citoyens et de citoyennes de voyager de manière autonome. À cet effet, des investissements significatifs ont été réalisés, notamment dans le matériel roulant avec le nouveau matériel M7 dont la deuxième partie du contrat prévoit des voitures entièrement accessibles, ainsi que dans la modernisation et le relèvement des quais et la modernisation du matériel existant.

Ces efforts ont pour objectif de permettre d'ici 2032 de porter à 176 le nombre de gares accessibles de manière autonome, une augmentation impressionnante de 80 % par rapport à 2023, qui touchera trois quarts des voyageurs, ce qui veut dire qu'il restera des points d'arrêt qui sont insuffisants en termes d'accessibilité. Pour y arriver, il faudra aussi que l'on maintienne la trajectoire d'investissement que nous avons déterminée. C'est un nouveau message envoyé vers un des partis négociateurs d'un potentiel futur accord de majorité.

Par ailleurs, le service d'assistance sera amélioré, avec une réduction des délais de réservation à seulement une heure dans certaines gares et le développement de solutions innovantes, telles que l'application SNCB Assist par laquelle on peut réserver un trajet dans des délais raccourcis.

L'accessibilité ne se limite pas à l'adaptation physique des infrastructures, c'est également une question d'accueil et de respect. La formation des collaborateurs de la SNCB à des services inclusifs et une meilleure communication jouent un rôle essentiel dans cette optique. Nous voulons que chaque voyageur, quel que soit son profil, se sente non seulement pris en charge, mais également valorisé.

Enfin, le SPF Mobilité travaille à une mise à jour du plan national de mise en œuvre d'accessibilité qui offrira un aperçu détaillé de tous ses efforts et des avancées réalisées. Permettez-moi de réaffirmer que la mobilité inclusive est une priorité. Non seulement elle répond à un impératif sociétal, mais elle contribuera aussi à la transition vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement et plus agréables.

C'est ensemble, en prenant en compte chaque citoyenne, chaque citoyen, que nous pourrons atteindre nos ambitions pour cette mobilité libérée.

**20.03 Gilles Foret (MR):** Merci, monsieur le vice-premier ministre pour vos réponses.

Nous espérons en effet que ces mesures ambitieuses seront mises en œuvre rapidement pour garantir que chaque citoyen, quelle que soit sa mobilité, puisse profiter pleinement des infrastructures ferroviaires. Une accessibilité intégrale et une assistance généralisée dans les gares ne sont pas seulement des obligations légales, mais également une question de respect et d'égalité pour tous les usagers.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**21 Questions jointes de**

- 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 Samengevoegde vragen van**

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

- Gilles Foret aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afvalscheiding in de stations" (56001898C)

**21.01 Gilles Foret (MR):** Monsieur le vice-premier ministre, la SNCB a fait du tri des déchets un axe majeur de sa stratégie de durabilité. Des poubelles spécifiques à quatre ou cinq compartiments sont désormais installées dans de nombreuses gares du pays – 70, je pense – accueillant plus de 10 000 voyageurs, permettant ainsi de séparer les différents matériaux. Cependant, plusieurs témoignages, dont un repris hier dans un journal liégeois, remettent en question la bonne exécution de la gestion quotidienne du tri, bien que ces affirmations aient déjà été récusées par la SNCB.

Monsieur le vice-premier ministre, *quid* des codes couleurs, qui varient d'une Région à l'autre et d'une ville à l'autre? Quelles sont les contrôles effectués pour garantir la qualité et l'efficacité du tri? Comment le dispositif est-il évalué? Enfin, plus en amont du processus, quelles campagnes de sensibilisation la SNCB entend-elle programmer à destination des citoyens qui fréquentent nos gares?

**21.02 Georges Gilkinet, ministre:** Monsieur Foret, je vous remercie pour vos questions relatives au tri des déchets dans les gares. Je suis ravi que vous vous intéressiez à un sujet aussi important et j'espère que toutes les questions ayant trait à l'environnement ne seront pas mises de côté par le futur gouvernement.

Pour répondre précisément à votre question sur l'impact de la campagne de 2020, la SNCB me communique qu'il est très difficile d'établir des comparaisons. Néanmoins, je vous transmettrai par écrit des tableaux qui reprennent les chiffres qui étaient disponibles en 2018, en comparaison avec ceux de 2023.

En 2018, le tri sélectif avait lieu dans 21 gares. En 2023, il s'appliquait dans 84 gares. En janvier de cette année, il est organisé dans 100 gares – qui sont les plus fréquentées du pays –, à savoir 20 gares L (large) et 80 gares M (médium).

Actuellement, les poids sont mesurés par les prestataires de notre contrat-cadre déchets. En 2018, seule une partie de la production était pesée. La majorité des conteneurs sur roue ne l'était pas. Les volumes collectés étaient disponibles. Une conversion des volumes en poids était estimée. Les

statistiques sont meilleures aujourd'hui mais on ne dispose donc pas d'éléments de comparaison suffisamment précis. Ce sera davantage le cas dans le futur.

Par ailleurs, la production de déchets de nombreuses concessions est déposée dans les conteneurs SNCB, ce qui peut fausser les données. On estime que près de 50 % de la production totale des gares L et M est issue de ces concessions. La qualité du *reporting* est en augmentation continue, comme je l'ai dit.

La SNCB a développé une classification des gares sur base des chiffres de fréquentation hebdomadaires. Il y a 20 gares L, 80 gares M et 455 gares S qui sont de simples points d'arrêt.

En 2025, le tri sélectif est possible dans les 100 gares les plus fréquentées, comme déjà dit. Ces gares représentent plus de 90 % du poids de la production totale des 55 gares SNCB. Le contrat de service public fixe à la SNCB l'objectif d'étendre le tri sélectif à l'ensemble des gares d'ici la fin de contrat, soit 2032.

Des évaluations sont toujours en cours afin de déterminer la stratégie à adopter en matière de gestion des déchets issus des gares S, qui sont plus nombreuses mais qui représentent une proportion moindre de la production annuelle de déchets.

Ce sont les équipes en charge de la collecte des sacs de déchets qui effectuent le contrôle visuel du contenu des sacs afin de juger de la qualité du tri réalisé par le public. Ponctuellement, d'autres équipes effectuent un contrôle de la qualité du tri. Des tests plus détaillés ont également été menés en 2024. En collaboration avec le prestataire du contrat-cadre déchets, une étude de caractérisation des déchets résiduels de trois gares L du pays (Gent-Sint-Pieters, Bruxelles-Nord et Charleroi-Central) a également été menée afin de documenter le contenu de cette fraction, mais aussi d'évaluer la qualité du tri.

Le problème du respect des règles en matière de tri de déchets dans le domaine public est complexe. La SNCB étudie la question de près et cherche des solutions pour améliorer la qualité du tri. Des discussions sont également en cours avec Fost Plus afin d'organiser des événements ponctuels en gare pour rappeler les consignes en matière de tri des PMC.

La SNCB envisage bien de renforcer la sensibilisation sur le tri sélectif envers les voyageurs. Comme je viens de le dire, des discussions sont en cours avec Fost Plus pour organiser des événements de sensibilisation. Au niveau du personnel, la problématique des déchets constitue un des éléments sur lesquels la communication interne se fait régulièrement, avec un plan dédié. Les actions de communication se font essentiellement par différents canaux digitaux, mais aussi des affiches physiques et des articles dans le magazine du personnel.

En 2024, de nouvelles affiches consacrées au tri des déchets ont été produites avec un focus sur les déchets faisant l'objet d'erreurs de tri fréquentes. Une mise à jour et un rappel des consignes de tri a aussi été diffusé.

En ce qui concerne vos questions sur les sacs poubelles, la SNCB étant active sur tout le territoire belge, les couleurs de sac diffèrent d'une Région à l'autre, voire d'une commune à l'autre. Une harmonisation des sacs par commune n'est pas facilement envisageable. J'aimerais bien, mais je n'ai pas de pouvoir sur les communes ou les Régions.

Par ailleurs, un nombre significatif d'usagers du train voyagent entre les différentes Régions du pays. Nous avons même des lignes qui traversent le pays en passant d'une Région à l'autre.

Enfin, les couleurs varient également d'un État membre à l'autre, alors que les grandes gares drainent un flux de plus en plus important de voyageurs internationaux.

Des poubelles sélectives sont présentes dans les 100 gares les plus fréquentées du pays. Je pense que c'est la troisième fois que je le dis. Le tri des fractions PMC, papier carton et déchets résiduels est possible. Chaque fraction dispose de son propre sac coloré.

La fréquence des tournées, deux fois par jour par exemple à Bruxelles-Midi, et le devenir des sacs varient d'une gare à l'autre. D'une manière générale, les sacs pleins sont ramassés par les sociétés de

nettoyage et remplacés par des sacs vides. Les sacs de déchets sont ensuite transportés jusqu'au parc à conteneurs SNCB avant d'être entreposés dans le conteneur dédié.

En plus du contrat-cadre de nettoyage, la SNCB dispose aussi d'un contrat-cadre déchets, avec des professionnels agréés enregistrés du secteur. Ces firmes mettent à disposition de la SNCB des conteneurs qui servent donc à évacuer les sacs de déchets collectés en gare. Périodiquement ou à la demande, les conteneurs sont vidés et remplacés et les sacs sont transportés par les firmes contractées jusqu'à la destination de leur choix, en fonction du type de déchet.

**21.03 Gilles Foret (MR):** Monsieur le ministre, je ne peux qu'être heureux de la précision de la réponse en tant qu'échevin de la Propreté dans ma commune. Il est également rassurant d'entendre que l'on remplace les sacs pleins par des sacs vides. Merci de nous le confirmer.

Je voulais simplement insister sur l'importance du *reporting* et de l'objectivation du dispositif. Il est important qu'un sentiment d'inutilité ne se propage pas au sein des utilisateurs des gares par des expériences malheureuses ou des témoignages qui font que l'on met tout, finalement, dans le même panier. Pour le reste, il faut continuer à harmoniser les dispositifs et à sensibiliser. C'est un travail de tous les jours. J'y serai attentif au niveau communal mais aussi au niveau de la commission de la Mobilité.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

**22.01 Gilles Foret (MR):** Monsieur le vice-premier ministre, la présence de sans-abri autour des gares reste une problématique préoccupante, particulièrement visible dans les grandes gares du pays. Cette situation soulève des enjeux complexes: d'une part, la nécessité de garantir la dignité et l'accompagnement des personnes sans abri et, d'autre part, les attentes des voyageurs qui expriment des préoccupations croissantes liées à l'hygiène, à l'insécurité et au confort des espaces publics. Si les gares sont des lieux de transit essentiels, elles sont aussi des espaces de vie qui doivent rester accueillants pour tous.

Il est indispensable d'adopter une approche équilibrée et concertée, mêlant action sociale et gestion de l'espace public, pour répondre à cette problématique. Les gares doivent être des lieux sûrs et fonctionnels, tout en respectant les valeurs humaines et les besoins des populations en situation de précarité.

Monsieur le vice-premier ministre, quelles actions concrètes le gouvernement, en collaboration avec la SNCB et les autorités locales, entend-il mettre en place pour améliorer les conditions de vie des sans-abri, tout en garantissant la sécurité et le confort des usagers dans et aux abords des gares?

Existe-t-il des programmes spécifiques ou des collaborations avec des associations pour fournir un hébergement ou un accompagnement à ces personnes en détresse autour des gares?

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 Georges Gilkinet, ministre:** Monsieur Foret, la présence de sans-abri au sein ou autour de nos gares, et dans notre société en général, dépasse les seules compétences de la SNCB. Combattre ce phénomène nécessite une approche globale et coordonnée, tenant compte des défis sécuritaires et sociaux qu'il suscite, et qui implique l'ensemble des parties prenantes concernées.

Même si ce n'est pas son rôle principal, la SNCB apporte sa pierre à l'édifice en la matière, notamment en laissant par grand froid des gares ouvertes et accessibles à Bruxelles ou à Liège.

Dans l'optique de la prise en compte de ce phénomène du sans-abrisme, la SNCB développe des plans

de sécurité intégrés basés sur une collaboration multidisciplinaire et une coordination entre les différents niveaux de compétence. Ces plans d'action adaptés aux enjeux spécifiques de chaque site reposent sur une combinaison de mesures ciblées. Cela se traduit concrètement par des mesures physiques visant à améliorer l'environnement des gares, telles qu'un renforcement de la fréquence de nettoyage, ainsi que des interventions ayant un impact sur les comportements de façon générale; une approche sociale reposant sur l'implication de tous les acteurs locaux qui disposent d'une connaissance approfondie des situations spécifiques vécues par les personnes vulnérables que sont les sans-abri; des mesures légales, à l'instar de celles mises en place à la gare de Bruxelles-Midi, comme l'interdiction de la consommation d'alcool en dehors des établissements horeca; une collaboration engageant concrètement tous les partenaires au partage de leurs données, la réalisation d'actions coordonnées et des consultations régulières pour assurer une réponse commune et efficace. Il s'agit notamment de ce que nous avons mis en œuvre au niveau de la gare de Bruxelles-Midi, en mettant autour de la table l'ensemble des interlocuteurs concernés, y compris du niveau régional.

Ces dernières années, la SNCB a développé la fonction de Security Operation Prevention (SOP). C'est un expert de terrain qui intervient directement dans les gares en allant à la rencontre des personnes en situation de précarité pour établir un premier contact. Cet expert va ensuite orienter ces personnes vers les structures sociales existantes au sein des villes et communes, afin de répondre au mieux à leurs besoins spécifiques et de rechercher des solutions adaptées à leur situation. Le développement de cette approche sociale et le déploiement de SOP dans les gares du pays se poursuivra en fonction des réalités rencontrées sur le terrain.

**22.03 Gilles Foret (MR):** Je vous remercie, monsieur le vice-premier ministre, ainsi que vos collaborateurs, pour les différentes réponses et précisions que vous avez bien voulu m'apporter cet après-midi concernant cette problématique.

Vous avez souligné l'importance de la collaboration et de cet équilibre pour conjuguer dignité et sécurité. Il est en effet important que les acteurs et les autorités publiques puissent opérer en ce sens, dans la même direction, et de voir comment apporter des solutions concrètes à cette problématique.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**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):** Mijnheer de minister, het is niet de eerste keer dat ik u ondervraag over het station van Dendermonde. In 2013 al maakte de NMBS een masterplan op voor de stationsomgeving van Dendermonde. In 2018 keurde de Dendermondse gemeenteraad unaniem de conceptstudie voor de stationsomgeving goed. De verbeteringswerken worden ons dus al jaren beloofd, maar in de praktijk is er aan de situatie van een van de oudste stationsinfrastructuren van het land nog niet veel veranderd. Renovatie is dringend nodig.

Ondertussen zijn de plannen al afgeslankt en telkens ik u daarover ondervroeg, werd de vooropgestelde timing opgeschoven. De vorige keer werd ons de aanvang van de werken beloofd in 2024, maar ik heb vernomen dat die door vergunningsproblemen alweer met een half jaar uitgesteld zou zijn. Er zijn wel wat noodzakelijke tijdelijke maatregelen genomen in afwachting van de werken. In de onderdoorgang werden vier permanente pompen geïnstalleerd om overtollig water weg te pompen. Bij regenweer konden de reizigers niet zonder natte voeten op de perrons geraken. Het water spoot letterlijk uit de muren.

Mijnheer de minister, ik verneem graag van u wat de nu geplande fasering van al die werken is. Wanneer zullen de werken aan een nieuwe overdoorgang, een oversteek over de rails, en een verhoging van de perrons worden aangevat? Wanneer zullen de werken voltooid zijn? Wat met de vernieuwing van de stationshal? Die was immers in de oorspronkelijke plannen voorzien, maar daar is nu geen sprake meer van. Wat is de toekomst van het stationsgebouw? De NMBS heeft in haar meerjareninvesteringsplan 2023-2032 budgetten ingeschreven voor het station Dendermonde. Wat is daarvan de precieze samenstelling?

**23.02** Minister **Georges Gilkinet**: Het station van Dendermonde zal autonoom toegankelijk worden gemaakt door de vernieuwing en verhoging van de perrons, die bereikbaar zullen worden gemaakt met liften en roltrappen. Er komen een passerelle en nieuwe perronluifels en -uitrusting. Ook de capaciteit van de fietsenstalling zal worden uitgebreid.

In de plannen die nu op tafel liggen, zijn geen werken aan het stationsgebouw zelf opgenomen.

De werken aan de Vondelbrug zouden in het eerste trimester van dit jaar starten, net als de voorbereidende werken voor de fietsenstalling aan de voorzijde. Voor de fietsenstalling aan de kant van Sint-Gillis zal een nieuwe omgevingsvergunning worden aangevraagd. De uitvoering ervan is gepland voor het einde van dit jaar, maar dat zal afhangen van de ontvangst van de vergunning.

Voor de perrons en de passerelle loopt de aanbesteding nog. In de tweede helft van dit jaar zouden de eerste werken kunnen starten. Voordien zullen er vooral voorbereidende studiewerken gebeuren. Infrabel heeft al voorbereidende werken uitgevoerd.

**23.03** **Barbara Pas** (VB): Mijnheer de minister, u hebt gezegd wat er allemaal zal gebeuren, maar dat weten we intussen al enkele jaren, want die beloftes worden telkens opnieuw gemaakt. Het is bijzonder frappant dat er nog voorbereidende studies moeten plaatsvinden, terwijl de werken al 25 keer werden uitgesteld. De ingrepen aan de stationsomgeving van Dendermonde worden intussen al 15 jaar beloofd. Elke keer weer geeft u om andere redenen een nieuwe startdatum en soms geeft u ook geen reden voor het verschuiven van de start van de werken. Ik weet niet wat ik er überhaupt nog mag van geloven, als er telkens op korte termijn een aanvang van de werken wordt beloofd, maar er in de praktijk niets van in huis komt.

Nochtans vragen we geen grote luxe. We vragen geen station zoals dat van Bergen. We vragen alleen maar toegankelijke perrons voor de duizenden reizigers, in het bijzonder voor mensen die minder goed te been zijn, en een veilige parking voor fietsen en wagens. Ik denk absoluut niet dat dat te veel gevraagd is, maar uw antwoord boezemt me bijzonder weinig vertrouwen in dat dat alles er op korte termijn komt.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

**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): Monsieur le ministre, la gestion des parkings aux abords des gares SNCB suscite depuis plusieurs années des interrogations de la part des usagers. En effet, les tarifs journaliers et d'abonnement pour les parkings SNCB varient fortement d'une gare à l'autre. À Soignies, on est à un peu plus de 8 euros par jour et à Liège un peu plus de 15. D'autres parkings SNCB sont entièrement gratuits, comme à Binche par exemple.

Face aux prix élevés des parkings, certains usagers pourraient se garer dans les parkings privés des commerces alentour, ce qui peut engendrer des conflits avec les commerçants. Je ne conteste évidemment pas le droit de la SNCB de rendre payants certains terrains dont elle est propriétaire. Néanmoins, je m'interroge sur les disparités tarifaires et sur l'impact de ces prix sur la multimodalité.

Monsieur le ministre, quelles sont les recettes générées par les parkings payants de la SNCB pour ces trois dernières années?

Depuis plusieurs années, la SNCB étudie la possibilité d'externaliser la gestion de ses parkings payants en la confiant à une société privée. Cette option est-elle toujours à l'étude? Un appel d'offres a-t-il été lancé?

Quels sont les facteurs qui justifient une telle disparité de prix entre les différents parkings? Comment expliquer qu'une différence de prix si marquée puisse encourager la multimodalité? Ne risque-t-elle pas

au contraire de dissuader certains usagers de prendre le train?

Les usagers peuvent actuellement souscrire à des abonnements pour ces parkings. Quels avantages concrets ces abonnements leurs offrent-ils par rapport à un ticket unique? Envisagez-vous de nouvelles incitations pour rendre ces parkings plus attractifs, tout en garantissant qu'ils favorisent réellement l'usage des transports en commun? Des mesures sont-elles prévues pour harmoniser les tarifs?

**24.02** **Georges Gilkinet**, ministre: Madame Tourneur, je vous remercie de vos questions. Ce sujet est régulièrement abordé dans cette commission, reflétant certainement les préoccupations de plus d'une personne.

Je puis vous indiquer que le total des recettes générées par les parkings payants pour les années 2021, 2022 et 2023 s'élevaient respectivement à 7 806 920 euros, 12 097 929 euros et 15 643 124 euros. Les chiffres pour 2024 ne sont pas encore finalisés. Vous m'interrogez sur les recettes, vous auriez aussi pu m'interroger sur les coûts. Il importe pour moi, en tant que ministre de tutelle, de dire que les moyens publics accordés à la SNCB doivent prioritairement servir à faire rouler les trains, et non à équiper ou à entretenir des parkings. Nous devons aussi viser une activité qui tend le plus possible vers l'équilibre budgétaire.

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 en la matière.

Différents paramètres entrent en ligne de compte pour expliquer les différences de prix entre les parkings, conformément à l'article 71 du contrat de service public. C'est important que vous puissiez l'expliquer aux personnes qui vous ont interrogée. Ces paramètres incluent notamment le type de gare, le profil des utilisateurs et les particularités du marché local. Vous comparez Binche, qui est un bout de ligne, à Soignies, alors que la fréquentation et la demande sont bien plus élevées pour cette dernière, puisqu'il s'agit d'un nœud ferroviaire.

Les prix appliqués n'ont évidemment pas pour objectif de décourager les usagers de prendre le train. Au contraire, ils visent à inciter à réfléchir à l'opportunité de recourir à d'autres modes de transport que la voiture pour se rendre à la gare, en cohérence avec un principe inscrit dans le contrat de service public: le principe STOP (*stappen, trappen, openbaar vervoer, parking*). La priorité est donc la marche à pied, suivie par le vélo, les transports publics et puis seulement le parking.

L'abonnement offre évidemment des avantages concrets par rapport à l'achat d'un ticket unique. Il garantit une place disponible 24 h/24, 7 j/7, ce qui est l'un des principaux objectifs des utilisateurs des parkings de la SNCB qui veulent une place disponible. Un parking gratuit dans lequel il n'y a pas de place ne génère pas un confort pour l'usager. Le ticket est, lui, soumis à la disponibilité quotidienne. La SNCB vend un nombre d'abonnements qui lui permet de garantir aux abonnés une place, sauf circonstance exceptionnelle.

De plus, l'abonnement est plus économique pour les usagers qui utilisent le parking plusieurs jours par mois. Je peux même vous annoncer que la SNCB va enfin mettre en place un abonnement à temps partiel pour les parkings, comme ce qui existe déjà pour le Flex Abo. Une étude est en cours pour déterminer si la tarification des parkings doit être adaptée. Je pense qu'il y a une réflexion permanente sur le sujet au sein de la SNCB pour trouver la situation optimale, étant entendu aussi que certains employeurs remboursent les frais de parking de leurs travailleurs au-delà de l'abonnement de train.

**24.03** **Aurore Tourneur** (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Vivant dans une zone très rurale, je ne peux pas me passer de la voiture. Il faut quand même être très attentif à ces personnes qui utilisent les transports en commun, qui font l'effort de les utiliser. Dès lors, pour moi, le parking doit faire partie intégrante de la réflexion.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

**25.01** **Aurore Tourneur** (Les Engagés): Monsieur le ministre, les accidents à hauteur des passages à niveau et les intrusions sur les voies restent un phénomène sociétal particulièrement préoccupant. Les passages à niveau offrent un accès facile aux voies et provoquent généralement des accidents graves. Il s'agit d'abord et avant tout de drames humains. Il est important de stipuler que ces accidents ont également un impact considérable sur le personnel du réseau ferroviaire, notamment les conducteurs, ainsi que sur la ponctualité des trains.

Comme vous le disiez dans cette commission le 18 décembre 2024, la sécurité aux passages à niveau relève en premier lieu de la responsabilité des usagers de la route, la plupart des accidents étant dus au non-respect du Code de la route.

J'aimerais obtenir davantage d'informations sur l'état actuel de la situation et sur les solutions mises en œuvre pour la sécurisation des passages à niveau.

Monsieur le ministre, quel est le bilan des accidents et des victimes recensés aux passages à niveau en 2024? Quelle est l'évolution ces cinq dernières années? Les sites qui présentent un risque plus élevé sont-ils tous équipés d'un système de sécurité plus performant? Lors de notre visite à Infrabel mercredi dernier, un projet pilote qui consiste à installer des caméras nous a brièvement été présenté. Dispose-t-on déjà des résultats sur l'amélioration de la sécurité qui en découle?

Quel est l'objectif de réduction du nombre de passages à niveau? À quelle échéance? J'ai cependant entendu une partie de la réponse tout à l'heure lors de la question d'un de mes collègues.

Quel est le budget consacré tant à la suppression qu'à la sécurisation des passages à niveau pour ces trois dernières années?

**25.02** **Georges Gilkinet**, ministre: Madame Tourneur, les chiffres d'accidents aux passages à niveau en 2024 sont encore provisoires, dans l'attente de leur consolidation officielle, mais devraient confirmer une tendance qui est à la baisse. On peut constater depuis 2019 une réduction d'un tiers du nombre d'accidents. En 2019, on comptait 45 accidents, et en 2022, en 2023 et de façon provisoire en 2024, on en dénombre 32, 31 et 31.

Il y a également une diminution du nombre de victimes. Ce n'est pas tout le temps corrélé, mais la tendance est effectivement à la baisse. Mais 30 accidents, c'est toujours de trop, vu les conséquences humaines et les conséquences budgétaires pour Infrabel qui doit parfois réparer la voie – nous avons vu des images d'accidents spectaculaires – mais aussi l'impact sur la ponctualité.

Les passages à niveau faisant partie du top 100 des passages à niveau présentant un risque d'accident plus important sont effectivement équipés ou en cours d'équipement, avec des mesures améliorant encore la sécurité des usagers de la route. Le planning d'équipement s'étale sur plusieurs années.

Vous avez sans doute vu, au niveau d'Infrabel, les caméras qui identifient avec l'intelligence artificielle un véhicule arrêté sur la voie alors que les barrières se ferment. Cela permet d'arrêter la circulation avant qu'il y ait une collision avec le véhicule concerné. Tout cela a un coût et prend du temps, mais ce sont des techniques qui vont nous aider à améliorer encore la situation.

Les projets en cours aux passages à niveau et en lien avec le central dispatch sont d'une part le numéro 1711, dont nous avons déjà débattu, et d'autre part les caméras de détection d'obstacles. Grâce à ces deux projets, nous estimons avoir pu diminuer le nombre d'incidents depuis mi-octobre 2024 et jusque janvier 2025. Douze appels au 1711 ont nécessité un arrêt de train. Un cas a pu être évité grâce à une caméra de détection. C'était à Morlanwelz, dans votre province, pas loin de chez vous, je pense. Nous avons eu 10 cas de véhicules bloqués sur le passage à niveau, de tentatives de suicides ou accidents de la route, qui ont nécessité l'arrêt de la circulation ferroviaire et qui ont été la résultante d'appels au 1711.



Concernant la suppression des passages à niveau, je me suis expliqué longuement avec le collègue Cornillie. La combinaison d'un réseau routier fort développé et d'un réseau ferroviaire très dense a pour conséquence historique de générer un nombre important d'intersections rail-route. Pour limiter les problèmes, on s'applique, on s'emploie à supprimer des passages à niveau là où c'est possible. Nous avons supprimé 422 passages à niveau depuis 2005. Les données sont accessibles sur le site Open Data d'Infrabel.

Vous avez écouté aussi ma réponse à monsieur Foret. Il existait encore au 1<sup>er</sup> janvier 1 621 passages à niveau sur le réseau belge. On étudie et on exécute des projets de suppression en fonction des budgets disponibles, des permis, des possibilités de couper la voie. L'objectif n'est pas de supprimer les passages à niveau pour les supprimer mais d'agir là où il y a le plus grand risque d'accident et où l'impact est gérable vis-à-vis des communautés locales par la création d'alternatives, ponts ou tunnels ou existence d'autres passages à niveau plus sécurisés à proximité.

Comme vous l'avez rappelé, le problème est aussi comportemental. Une fois que le signal est donné, il ne s'agit plus de traverser un passage à niveau.

Les budgets consacrés à la suppression et à la sécurisation des passages à niveau se chiffrent annuellement en plusieurs dizaines de millions d'euros, ce qui constitue donc un budget très important pour Infrabel, en vue de limiter des risques qui sont très majoritairement liés au comportement routier et non pas à l'infrastructure elle-même, mais qui génèrent des difficultés très nombreuses.

J'espère vraiment, et je le dis à tous les partis qui négocient, que nous maintiendrons tous les moyens d'investissement d'Infrabel. Dans le cas contraire, il faudra faire des choix et ne pas reprocher à un futur ministre le fait qu'il y a des accidents et qu'on ne les prend pas en compte. Il n'y a pas de miracle: sans budget d'investissement, on ne peut pas agir et modifier ou supprimer un passage à niveau.

**25.03 Aurore Tourneur** (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie.

Je suis bien consciente que les budgets dédiés à la sécurisation sont très importants et qu'il faut d'abord sécuriser en priorité les sites où le risque d'accident est plus élevé.

Je suis aussi ravie d'entendre que le 1711 et les caméras intelligentes ont débouché sur des résultats positifs. Cela dit, je pense qu'il faut poursuivre les campagnes de sensibilisation, puisqu'un accident évité constitue un résultat encore plus positif.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

**26.01 Aurore Tourneur** (Les Engagés): *Monsieur le ministre, la nouvelle passerelle permettant d'accéder aux voies de la gare de Dinant est en partie fonctionnelle depuis le 1<sup>er</sup> décembre dernier. Malheureusement, cette passerelle n'est pas encore équipée d'ascenseurs, rendant l'accès aux quais difficile, voire impossible, pour les personnes à mobilité réduite. L'accès au quai par la rampe qui traversait les voies a été supprimé tout comme l'agent pour accompagner les navetteurs à passer d'un quai à l'autre. La gare de Dinant n'est actuellement pas une gare PMR. La SNCB et Infrabel se sont engagés conjointement à assurer une accessibilité totale de la gare aux personnes à mobilité réduite d'ici la fin de l'année 2025.*

*Voici mes questions: La SNCB et Infrabel, responsables respectivement des ascenseurs et de la passerelle, ont annoncé que les ascenseurs devraient être mis en service d'ici février 2025. Pouvez-vous nous confirmer ce timing? N'était-il vraiment pas possible de poursuivre cette traversée piétonne accompagnée d'un agent jusqu'à la mise en service des ascenseurs? En ce qui concerne l'accessibilité totale de la gare de Dinant aux PMR, pouvez-vous confirmer que le délai de la fin 2025 sera respecté et préciser les mesures prises pour garantir son aboutissement?*

**26.02 Georges Gilkinet**, ministre: Madame Tourneur, je vous remercie particulièrement pour cette question sur l'accessibilité de la gare de Dinant. Je suis moi-même namurois et je ne peux pas me satisfaire de la situation. Celle-ci est aussi liée à des travaux d'investissements mais les voyageurs, surtout ceux à mobilité réduite, n'ont pas à en être les victimes.

Heureusement, les choses sont en train de bouger. La SNCB et Infrabel ont rencontré le collège dinantais il y a quelques jours pour évoquer ce dossier et dégager les meilleures pistes de solutions quant à l'accessibilité de la gare dans l'attente de la finalisation des travaux. La mise en service des ascenseurs desservant les quais 1 et 2 est prévue durant le premier semestre 2025, selon les prévisions de la firme chargée de leur installation. Je suis désolé de ne pas avoir de plus grandes précisions sur l'engagement temporel. Dans l'attente de la mise en œuvre des ascenseurs qui seront la solution, la SNCB a coordonné des mesures temporaires afin de garantir la prise en charge et, le cas échéant, la redirection des personnes à mobilité réduite vers le quai 1 pour faciliter les déplacements. Tout est effectivement mis en œuvre pour respecter les délais que vous mentionnez.

Je peux vous assurer de mon attention particulière mais aussi de celle de la SNCB et d'Infrabel pour ce dossier un peu emblématique. Il est vrai que le site est particulier, avec des ouvrages d'art situés très en hauteur. Mais ceux-ci permettent aussi une liaison vers une école secondaire en surplomb de la gare. Cependant, pour les personnes à mobilité réduite, il s'agit d'un obstacle infranchissable sans ascenseur ou sans aide humaine. La SNCB et Infrabel prévoient celle-ci dans l'intervalle.

**26.03 Aurore Tourneur** (Les Engagés): Merci beaucoup, monsieur le ministre. Pour moi, l'accès autonome au transport ferroviaire pour les personnes à mobilité réduite doit en effet rester une priorité. J'espère que le timing que vous nous avez annoncé sera respecté.

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

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

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

**27.01 Frank Troosters** (VB): Ik verwijs naar de schriftelijk ingediende vraag.

*Ik stelde in het verleden reeds meermaals mondelinge vragen over de gebrekkige toegankelijkheid van de toiletten in het station van Hasselt. Waar vroeger een vriendelijke toilet dame een vlotte toegang en propere sanitaire installaties garandeerde, zijn de toiletten momenteel enkel nog toegankelijk mits het betalen van een muntstuk van 50 eurocent in het slot van de deur.*

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

*Wat is de stand van zaken betreffende de aangekondigde Europese marktconsultatie? Werd deze afgerond? Welke partner zal in de toekomst de uitbating van de NMBS-toiletten in de stations voor zijn rekening nemen?*

*Werd er reeds een concessieovereenkomst voor de uitbating van de toiletten in de stations van de NMBS getekend? Zo ja, wanneer? Voor welke duur? Welke zullen de wederzijdse financiële verplichtingen van de ondertekenaars zijn? Welke andere verplichtingen voor de contractanten werden in de overeenkomst opgenomen? Werden er afspraken in de overeenkomst opgenomen betreffende de prijszetting aan de gebruikers van de toiletten in de stations? Zo ja, welke?*

*Wanneer zal er een einde gesteld worden aan de klantenvriendelijke situatie inzake het gebruik van de stationstoiletten in het station van Hasselt?*

**27.02 Minister Georges Gilkinet:** Ik geef u het antwoord dat de NMBS mij bezorgde.

Het exploitatiemodel voor de toiletten voorziet in een verschillende aanpak, afhankelijk van de grootte

van het station. Voor stations met meer dan 65.000 reizigers per week wordt gewerkt met een concessiecontract voor de uitbating van de toiletten. Het gaat om veertien stations. Het concessiecontract werd na een nieuwe Europese marktconsultatie in juli 2022, begin 2023 toegewezen aan de firma 2theloo, een expert in de uitbating van het publiek sanitair. Voor 56 andere stations wenst de NMBS over te gaan tot het plaatsen van sanitaire modules via een overheidsopdracht. De overheidsopdracht voor de aankoop, de installatie en het onderhoud van de sanitaire modules in 56 stations werd gepubliceerd in november 2024. De gunning van het contract is gepland voor het einde van 2025.

De overeenkomst voorziet erin dat de toiletmodules toegankelijk dienen te zijn 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 afgesloten raamovereenkomst. Er zullen in Hasselt twee automatische modules geïnstalleerd worden.

**27.03 Frank Troosters (VB):** Dank u voor uw duidelijke toelichting, mijnheer de minister. Ik heb hier al veel vragen over gesteld. We zitten met een vrij ongelukkige situatie in Hasselt. Men moet de deur daar met een muntstuk openen. Dat is allesbehalve vanzelfsprekend voor mensen met een beperkte mobiliteit.

Ik betreurt dat we nu opnieuw met een marktraadpleging zitten, die pas eind 2025 zal worden gegund. Dat betekent dat mensen met een beperkte mobiliteit die dat toilet willen gebruiken toch een tijdje op hun honger zullen moeten blijven zitten.

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

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

**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):** Ik verwijs graag naar de schriftelijk ingediende vraag.

*Begin december 2024 ging het nieuwe vervoersplan van de NMBS in voege. Zowel vooraf, bij de invoering als erna was er heel wat ophef over de negatieve lokale gevolgen die de nieuwe vervoersplannen op verschillende locaties met zich meebrachten. Er werd in commissie Mobiliteit ook meermaals gedebatteerd en zelfs ook een hoorzitting over dit thema gehouden. Toch weigerde de NMBS fundamentele bijstellingen uit te voeren.*

*Op de eerste dag dat het nieuwe vervoersplan in voege ging, werden we geconfronteerd met reizigersonwaardige toestanden: overvolle perrons, vertraagde of afgeschafte treinen, ingekorte treinen en een gebrek aan up-to-date informatie. Dit leidde tot veel frustraties.*

*Intussen blijken nog steeds heel wat van deze problemen onopgelost. Ik verwijs daarbij naar de situatie op de belangrijke verbinding Antwerpen-Brussel (waar één IC geschrapt werd) en naar de geschrapte rechtstreekse verbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel. Treinen zitten er soms zo vol dat reizigers noodgedwongen achterblijven op de perrons.*

*Hoe evalueert u heden het nieuwe vervoersplan dat in december in voege ging?*

*Acht u de problemen op de in de inleiding vermelde treinverbindingen een goede zaak om meer reizigers tot het nemen van de trein te bewegen?*

*Bent uzelf of uw kabinet op de hoogte gesteld geweest van de zich voordoende problemen? Zo ja, heeft u actie ondernomen (bv. contact met NMBS) om tot een oplossing te komen?*

*Welke andere maatregelen of acties zal u nog nemen om de NMBS tot een betere dienstverlening te bewegen?*

**28.02 Minister Georges Gilkinet:** Gezien de kerstvakantie van 23 december 2024 tot 5 januari 2025 en de staking op maandag 13 januari 2025, is het nog te vroeg om definitieve conclusies te trekken over de veranderingen in de dienstregelingen van december 2024.

Er lijken zich echter al enkele belangrijke trends af te tekenen. De stiptheid is na drie weken treinverkeer tot nu toe 91 %, wat 1,8 % beter is dan in dezelfde periode vorig jaar. Structureel lijkt het erop dat het nieuwe vervoersplan betere stiptheidscijfers oplevert dan het plan van 2024. De NMBS blijft echter aandacht besteden aan aansluitingen in bepaalde stations, zoals Dendermonde en Pepinster.

Qua overbezetting is 50 % tot 80 % van de waargenomen overbezettingen het gevolg van treinen met een verminderde samenstelling, dus treinen die niet met de voorziene capaciteit rijden. De NMBS treft maatregelen om de beschikbaarheid van haar rollend materieel te verbeteren en om de samenstelling te garanderen van treinen waarvan wordt verwacht dat ze drukbezet zullen zijn.

Er zijn inderdaad plekken waar het vervoersplan nadelige gevolgen kan hebben gehad voor sommige klanten. Op andere locaties kunnen de aanpassingen echter net gunstig zijn geweest. Alleen een volledige analyse kan de werkelijke impact op de vraag naar treinreizen beoordelen, zowel voor binnenlandse treinen als voor de nieuwe internationale verbindingen, met name naar Parijs en Amsterdam.

Zoals elk jaar na de aanpassingen in december organiseert de NMBS een wekelijkse opvolging van de stiptheid, de aansluitingen, de bezetting en overbezetting van de treinen evenals de kwaliteit van de dienstverlening op bepaalde lijnen waar het exploitatieschema is gewijzigd. Op basis van die analyse kan de NMBS zelf aanpassingen doorvoeren van de samenstelling en zelfs van de dienstregelingen.

**28.03 Frank Troosters (VB):** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben het met u eens dat het nog te vroeg is om alles globaal te evalueren. Er zijn echter inderdaad een aantal pijnpunten. Ik verwijs naar de lijn Antwerpen-Brussel, waarover TreinTramBus aangaf dat nogal wat reizigers af te rekenen hadden met overvolle treinen en dat ze zelfs achterbleven op de perrons. Ook op de geknipte lijn tussen Sint-Niklaas en Brussel met overstap in Dendermonde zijn er wel wat problemen.

Ik begrijp natuurlijk dat er een algemene analyse moet komen, maar ik hoop wel dat er intussen efficiënt zal worden ingespeeld op de problemen die er lokaal zijn. Ik begrijp dat er maatregelen worden getroffen. Dat zou er nog aan mankeren. Die maatregelen zullen echter ook moeten werken. Ik hoop dan ook dat we niet lang meer geconfronteerd zullen worden met de problemen waarmee de reizigers nu af en toe wel worden geconfronteerd.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

**29.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB):** Monsieur le ministre, il semble qu'il y ait des problèmes et des manquements au niveau des parkings à Ottignies. Il n'y a pas assez de places disponibles. Les parkings sont trop chers et souvent complets. Il y a des zones bleues partout autour de la gare. C'est un problème pour le quotidien des usagers qui doivent se rendre à la gare d'Ottignies pour aller travailler.

Vous me direz que ce n'est pas nouveau. Des travaux en cours à la gare d'Ottignies ont cependant renforcé ce problème de disponibilité de places étant donné qu'une partie des parkings est occupée par des containers et des machines.

L'alternative proposée par la direction de la SNCB est de prendre le train dans une autre gare, comme par exemple dans celle de Louvain-la-Neuve. Toutefois, cette dernière est, elle aussi, inaccessible, que ce soit par manque de places ou en raison du coût exorbitant des parkings l'entourant. De plus, cela augmente le temps de trajet des usagers, avec un train supplémentaire à prendre, et donc un temps d'attente supplémentaire, et au final moins de temps libre à passer en famille ou à faire ce qu'on a envie.

Je ne suis pas certaine que la direction de la SNCB dédommagera la perte en essence ou remboursera les tickets de train. De mémoire, quand j'étais accompagnatrice de train, il fallait payer le trajet "Louvain-

la-Neuve-Ottignies" pour, par la suite, utiliser son abonnement. Le prix n'est donc pas tout à fait le même.

Le contrat de service public met une priorité à rendre nos gares plus accessibles.

Monsieur le ministre, existe-t-il des données sur le nombre de places de parking manquantes autour de la gare d'Ottignies?

Quelles solutions d'urgence allez-vous mettre en place pour libérer les places de parking autour de la gare d'Ottignies?

Le prix du parking étant assez élevé (environ 18 euros pour la journée, avec une réduction si on dispose d'un abonnement ou d'un ticket de train), qu'allez-vous faire de façon structurelle pour rendre plus accessibles et idéalement gratuits les parkings?

Avez-vous plaidé pour la gratuité des parkings? Si oui, quel résultat avez-vous obtenu? Si non, pourquoi?

Quelles sont les recettes annuelles des différents parkings de la SNCB à Ottignies?

Enfin, quelles sont les recettes annuelles de l'ensemble des parkings de la SNCB? Il me semble que cette question vous a déjà été posée et que vous n'avez pu y répondre pour ce qui est de l'année 2024.

**29.02** **Georges Gilkinet**, ministre: Merci, madame Jacquet. Comme vous l'avez développé, la situation structurelle est compliquée à Ottignies, mais il s'agit surtout d'un contexte lié aux travaux de la gare, qui génèrent des désagréments. L'objectif de ces travaux est bien évidemment d'améliorer de façon structurelle la gare.

L'installation de la gare provisoire a temporairement réduit le nombre de places disponibles sur le parking dit P1, ce qui devrait être stabilisé pour le printemps. Les mesures ont été mises en œuvre pour répondre à l'urgence et atténuer les difficultés liées au stationnement. Une partie de la zone de travaux sur le parking P1 a été réaménagée, permettant de récupérer 17 places. Par ailleurs, l'ouverture d'une nouvelle zone de stationnement au printemps offrira entre 20 et 25 places supplémentaires.

En ce qui concerne les tarifs de stationnement, je pense que j'ai été assez complet dans la réponse que j'ai donnée à Mme Tourneur, que vous avez pu entendre étant présente dans la commission. La logique est de garantir des tarifs plus avantageux aux usagers réguliers ou occasionnels du train. Par exemple, le coût d'une journée de stationnement dans le parking P2 de la gare d'Ottignies est de 3,96 euros le week-end, et un abonnement mensuel à temps plein, offrant un accès illimité, revient à 42,40 euros.

La politique des parkings a été développée selon le principe STOP, et le fait que les moyens publics accordés à la SNCB doivent prioritairement être consacrés à faire rouler des trains et à rémunérer le personnel nécessaire pour ce faire. La politique des parkings, selon le contexte local, cherche par priorité à favoriser l'accès aux parkings par la voie pédestre, la voie cyclable ou les autres transports en commun dans le cadre de la multimodalité.

Sur les recettes de parking, j'ai déjà communiqué les chiffres globaux. D'une façon générale, la SNCB ne donne pas d'informations spécifiques pour un site en particulier, mais bien les recettes globales de tous ses parkings. En 2023, celles-ci s'élevaient à 15 643 124 euros. Les chiffres de 2024 ne sont, quant à eux, pas encore disponibles.

**29.03** **Farah Jacquet** (PVDA-PTB): Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses. Pour le moment, il n'y a vraiment pas de solution, rien de bien concret n'est prévu pour rendre les places plus disponibles; il s'agit d'une dizaine ou d'une quinzaine de places tout au plus. En tant que ministre, vous êtes supposé défendre l'accessibilité des gares. J'aurais espéré mieux comme réponse.

Les gens préfèrent à présent prendre leur voiture; cela arrive assez fréquemment. Nous continuerons à suivre la situation des parkings de la SNCB et nous reviendrons sur le sujet.

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

De **voorzitter**: De heer Freilich is afwezig voor zijn vraag nr. 56001999C.

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

**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): Mijnheer de minister, zoals we verwacht hadden, zorgt de invoering van het nieuwe vervoersplan op een heel aantal plekken voor problemen voor de treinreizigers.

TreinTramBus communiceerde al over de verbinding tussen Antwerpen en Brussel – dat kwam daarnet ook al aan bod –, waar een op de vier treinen werd geschrapt om plaats te maken voor de nieuwe Eurocity Direct naar Amsterdam. Dat zorgt, zeker in de spits, voor capaciteitsproblemen. Er is net nog een artikel verschenen op de nieuwswebsite van *Gazet van Antwerpen* waarin staat dat de treinreizigers er soms met de schoenlepel moeten worden ingepropt, omdat het er zo druk is.

In haar externe communicatie naar klanten verwees de NMBS tot dusver altijd naar de toewijzing van de rijpaden door Infrabel, maar in een hoorzitting in december 2024 gaf de NMBS uiteindelijk toch toe dat ze voor de Eurocity Direct koos, ook al wist ze dat er een capaciteitsprobleem is. Dat heeft de NMBS zelf letterlijk gezegd. De NMBS schoof voor de komst van de Eurocity Direct met de rijpaden van haar IC-treinen, waardoor een van die treinen in concurrentie ging met een internationale trein van een ander bedrijf. Dat lijkt me een handigheidje. Infrabel paste vervolgens de toewijzingsregels van de rijpaden toe, maar moest daardoor de internationale trein laten voorgaan, met de huidige situatie en de schrapping van een van de vier IC-treinen tussen Antwerpen en Brussel tot gevolg.

Ik wist niet dat de rijpaden zo cruciaal waren – dat heb ik op mijn korte tijd in het Parlement geleerd. Wij hadden het al eerder over de NMBS-keuze, die wat mij betreft de foute keuze is geweest. Ik zou nu echter meer willen inzoomen op de toekenningsregels van de rijpaden door Infrabel. De lijn Antwerpen-Brussel is immers vandaag al een bottleneck, maar tegelijk ook heel interessant voor nog meer internationale treinen.

Hoe schat u de huidige toewijzingsregels in en wat zijn de voor- en nadelen ervan?

Worden zij vandaag ook strategisch gebruikt om problemen te creëren bij concurrenten of treinritten onmogelijk of duurder te maken? Dat is dan toch misbruik van het systeem?

In het performantiecontract van Infrabel is een hervorming van de toewijzingsregels ingeschreven door de uitwerking van een rijpadcatalogus. Wat is de stand van zaken? Zit dat op schema? Moeten er nog belangrijke stappen worden gezet?

Hoe verhouden de rijpadvergoedingen die Infrabel ontvangt voor de internationale treinen zich ten opzichte van de rijpadvergoedingen voor dezelfde treinen in andere Europese landen? Liggen die op een gelijkwaardig niveau? Of hoe moet ik dat zien?

**30.02 Minister Georges Gilkinet**: Mijnheer Aerts, ik dank u voor uw vraag over een uiterst relevant onderwerp, aangezien wij hiermee de kern raken van het spoorvervoersaanbod in België, of het nu gaat over het vervoersplan van de NMBS of van andere spooroperatoren, actief in personen- en/of goederenvervoer. De regels inzake de toewijzing van rijpaden spelen bovendien een directe rol in tal van kwesties waarover de commissie zich heeft gebogen en zich nog steeds buigt, onder andere de Dampoortexpress, de schrapping van een op de vier treinen op de verbinding Antwerpen-Brussel vanwege een conflict met een internationale trein, de stiptheid en de robuustheid.

Vraag is niet alleen of de bestaande, verouderde regelgeving herzien moet worden, maar vooral hoe men die kan herzien. Volgens de Europese regelgeving moeten spoorwegmaatschappijen elk jaar een aanvraag indienen voor een rijpad voor elke trein die ze in hun toekomstige dienstregeling willen opnemen. De infrastructuurbeheerder, in dit geval Infrabel, vertaalt vervolgens de aanvragen van de operatoren in werkbare rijpaden. Daarbij moet rekening worden gehouden met de beperkingen en de

bestaande en toekomstige capaciteit van het netwerk. Een spoor kan uiteraard niet door meer dan één trein tegelijkertijd worden gebruikt. Hoe meer kandidaten er zijn, hoe groter het risico van capaciteitsconflicten is, zelfs zonder toename van het verkeer. Bij een conflict tussen meerdere aanvragen werkt Infrabel aan een oplossing. Indien er geen aanvaardbare oplossing mogelijk is, zijn er verschillende regels van toepassing om de prioriteit van concurrerende aanvragen vast te stellen.

In tegenstelling tot wat vaak wordt gedacht, heeft internationaal verkeer niet per se voorrang op binnenlands verkeer. Vandaag hangt dat onder andere af van het type trein. Personenvervoer krijgt bijvoorbeeld voorrang op goederenvervoer. Snelle treinen hebben voorrang op tragere treinen die aan veel haltes stoppen, wat problematisch is voor onze gedeelde ambitie om meer Belgen in de trein te krijgen. Treinen die onder het openbaredienstcontract van de NMBS vallen, hebben inderdaad niet altijd voorrang op treinen die niet onder die overeenkomst vallen. De Europese Commissie hanteert namelijk een bijzonder strikte interpretatie van de concurrentieregels in het spoorvervoer.

Mijnheer Aerts, u wijst terecht op het reële risico op misbruik van de regels, bijvoorbeeld om een treinrit onmogelijk te maken of de kosten ervan aanzienlijk te verhogen voor concurrenten, of, erger nog, om omstandigheden te creëren waarin treinen die gepland zijn in het kader van de openbare dienstverlening, niet kunnen rijden. Die praktijken zijn schadelijk voor het spoor. Ze leiden tot inefficiënt gebruik van de spoorcapaciteit en ondermijnen het vertrouwen van spoorwegondernemingen en hun klanten in het spoorvervoer.

Daarom moeten we het paradigma omkeren en een nieuwe werkwijze hanteren. Die ommekeer hebben we ingezet. Dat begint met het eerst rekening houden met de noden van de verschillende gebruikers van het spoor. De infrastructuurbeheerder moet evolueren naar een echte publieke regie die vooraf en op transparante wijze een uurregeling opstelt voor alle rijpaden voor alle soorten treinen: goederentreinen, internationaal, nationaal, langeafstandsverkeer, regionaal en voorstadsverkeer. Dat moet gebaseerd zijn op een meerjarige visie op de infrastructuur met als doel die zo efficiënt mogelijk te gebruiken en verder te ontwikkelen volgens de doelstellingen voor de uitbreiding van het spooraanbod.

Dat concept is niet nieuw. De filosofie is reeds terug te vinden in landen die vaak als model worden genoemd, zoals Zwitserland, Oostenrijk en Nederland. Dat maakt – ik denk dat dit de onderhandelaars van de volgende meerderheid zal aanspreken – meer efficiënte, objectieve en rationele investeringsbeslissingen mogelijk.

Onder het Belgische voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie hebben wij een akkoord bereikt over het Rail Capacity Initiative dat beoogt de Europese regelgeving te moderniseren en dat precies die nieuwe filosofie hanteert. Die verordening wordt nu onder het Poolse voorzitterschap onderhandeld met het Europees Parlement en de Europese Commissie om de nieuwe gemeenschappelijke Europese wet te worden.

Op mijn initiatief heeft België, conform het regeerakkoord, voor het eerst in zijn geschiedenis een langetermijnvisie ontwikkeld voor het spooraanbod voor alle verschillende soorten verkeer. De Spoorvisie 2040 voorziet niet alleen in een ambitieus aanbod, meer treinen, betrouwbaarder, maar ook in de nodige aanpassingen aan de infrastructuur om dat te realiseren, door middel van betere planning en duidelijke keuzes. We hebben daarvoor een oefening gelanceerd, inclusief de tussentijdse stappen die nodig zijn voor de ontwikkeling van de infrastructuur, waarvan de resultaten in juni 2025 worden verwacht. Ik hoop dat mijn opvolger daarvan goed gebruik zal maken.

Die nieuwe aanpak voor de planning en verdeling van capaciteit is ook opgenomen in het performantiecontract van Infrabel. Dat omvat onder andere de verplichting om een catalogus van rijpaden voor te bereiden en om investeringsbeslissingen te nemen in de *midterm review* op basis van het gewenste basispatroon van de toekomstige dienstregeling. Tijdens het mandaat heb ik me ingezet om de fundamenten te leggen voor een nieuw systeem dat de uitrol van het ambitieus spooraanbod van België mogelijk maakt en daarnaast ons spoorwegnet efficiënter en optimaler gebruikt.

Wanneer al die initiatieven hun vruchten afwerpen, zal het aan de volgende regering zijn om de Belgische regelgeving op dat vlak aan te passen.

**30.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen):** Het is pijnlijk vast te stellen dat de algemene regels rond de toewijzing

van die rijpaden misbruikt worden in een concurrentiestrijd. Dat zijn eigenlijk spelletjes die de performantie van ons openbaar vervoer schade berokkenen. We moeten dat aanpakken om te komen tot een zo goed mogelijk openbaar vervoer.

Ik dank u voor uw inspanningen die u in deze legislatuur daarrond reeds hebt geleverd. Het is een belangrijk dossier, dat we hier in commissie moeten opvolgen. Ik hoor u verwijzen naar juni 2025, wanneer de resultaten van de oefening bekend zullen worden gemaakt. Ik zal er zeker voor zorgen dat dan hier in commissie het dossier opnieuw aan bod zal komen. Ik kijk alvast uit naar de resultaten van dat onderzoek.

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

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

**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):** De maand januari is nog maar net halfweg, maar er bereiken me opvallend veel klachten over de treinverbindingen vanuit de Kempen, zowel naar Antwerpen als naar Brussel. Ik geef een korte bloemlezing van de jongste week.

Op 14 januari werd een trein afgelast, waarna de volgende trein slechts vier enkele wagons had in plaats van acht dubbele wagons. U kunt zich voorstellen welke impact dat had. Een dag later stopte de trein vanuit Antwerpen naar Turnhout enkel nog in Lier. De halte in Mortsel werd onverwacht overgeslagen. Op 17 januari stopte de trein van Turnhout naar Binche niet in de stations van Lier, Mechelen en Vilvoorde. Bovendien telde hij maar een kwart van het aantal wagons dat oorspronkelijk gepland was. Een week eerder sloeg de spitsuurtrein het station Mechelen over. Diezelfde trein, die om 7 uur in Turnhout vertrekt, zit na de eerstvolgende halte, in Tienen, vaak al vol, waardoor er vanaf dan geen treinreizigers meer kunnen opstappen. Om het helemaal rond te maken, kreeg ik de melding dat gisteren in de spits tussen Turnhout en Brussel de treinen niet stopten in Mechelen en Vilvoorde, en vandaag niet in Herentals en Lier.

Sinds het nieuwe vervoersplan borrelen de problemen vaker op. De Kempense treinreizigers stellen vast dat er in de Kempen oudere treintoestellen worden ingezet. Bovendien zijn deze korter en het gaat ook niet om de gebruikelijke dubbeldekstreinen, waardoor er veel overbezetting op de treinen is. De mensen moeten rechtstaan in een overvolle trein. Soms moeten zelfs treinreizigers op het perron achterblijven.

Bovendien blijken die treinen grote stations zoals Mechelen, Vilvoorde, Herentals en Mortsel over te slaan. Dat is nefast voor het comfort en voor het vertrouwen. Men moet op het openbaar vervoer kunnen rekenen en dat blijkt voor de treinreizigers in de Kempen vandaag niet het geval te zijn.

Welke vaststellingen heeft de NMBS zelf gedaan over de treinverbindingen in de Kempen? Wat is de verklaring voor de plotse achteruitgang in die regio? Is die een gevolg van het nieuwe vervoersplan? Zullen daar op korte termijn opnieuw treinen met meer capaciteit worden ingezet? Tot slot, op welke manier kan en zal de NMBS voorkomen dat treinen die grote en belangrijke stations last minute overslaan?

**31.02 Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer Aerts, ik kan u het antwoord geven dat ik van de NMBS heb gekregen.

Uw vragen over de situatie in de Kempen zijn terecht. Door vertraging in de levering van nieuw rollend materieel, de M7, moeten oudere treinen langer dan gepland worden ingezet. Deze treinen zijn gevoeliger voor technische storingen, wat de operationele uitdagingen vergroot. De NMBS stelt vast dat de recente problemen op de lijnen naar de Kempen kaderen in een ruimere context van algemene verstoringen op het spoorwegnet. Deze storingen zijn niet specifiek voor de Kempen, maar treffen meerdere regio's door uitzonderlijke omstandigheden. Deze omvatten de impact van moeilijke weersomstandigheden en de gevolgen van de nationale staking op 13 januari, die de beschikbaarheid van rollend materieel aanzienlijk verminderde. Dit is geen gevolg van het nieuwe vervoersplan. De



verstoringen van de afgelopen dagen houden geen verband met de structurele of organisatorische keuzes in dit plan.

De NMBS stelt alles in het werk om deze problemen te verhelpen. Er is een intern actieplan opgesteld om de beschikbaarheid van het rollend materieel snel te verbeteren en ervoor te zorgen dat de treinen volgens schema rijden. Het doel is om tegemoet te komen aan de behoeften van de passagiers door voor alle betrokken routes een voldoende en betrouwbare capaciteit aan te bieden.

Het is nooit de bedoeling van de NMBS geweest om de diensten naar grote stations zoals Mechelen, Morselt of Vilvoorde op te schorten. In uitzonderlijke gevallen of in het geval van overmacht, zoals een plotse panne van uitrustingen of onvoorziene operationele beperkingen, kunnen dergelijke beslissingen echter wel worden genomen.

**31.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen):** Mijnheer de minister, de grote afname van het aantal treinen en het aantal stations dat wordt overgeslagen, is opvallend. Ik ben blij dat het niet aan het vervoersplan ligt. U hebt naar de nationale stakingsdag verwezen. Ik heb verschillende voorbeelden aangehaald, maar de nationale stakingsdag zat daar niet tussen. Het is opvallend dat die stakingsdag gisteren en vandaag nog een effect had op de beschikbaarheid van treinen of op de keuze om bepaalde stations niet te bedienen, temeer omdat vaak op voorhand wordt aangekondigd of een trein uitzonderlijk niet zal stoppen in een bepaald station. Dat is bijzonder problematisch, aangezien treinreizigers daardoor er niet meer op kunnen vertrouwen om op tijd op het werk te geraken.

Ik kijk reikhalzend uit naar het intern actieplan en ik hoop dat dat op korte termijn gebeurt. Het probleem van de beschikbaarheid van rollend materiaal kan niet een-twee-drie opgelost worden, maar het is wel veel erger geworden deze maand. De NMBS moet daar echt werk van maken, want als de trein nemen een soort loterij wordt, waarbij men niet op voorhand weet of de voorziene trein zal rijden of halt zal houden in een bepaald station, dan tast dat het vertrouwen in de NMBS aan. Ik hoop – ik zal daar ook zelf naar informeren bij de NMBS – dat dat intern actieplan een plan op korte termijn en niet op lange termijn is, wanneer er ook extra treinstellen worden aangekocht. Ik denk immers niet dat de problemen van de treinreiziger daarmee worden opgelost.

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

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

**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):** Mijnheer de minister, we lazen gisteren nog in de kranten dat de luchthaven van Zaventem, naast de Antwerpse haven, een cruciale motor is van onze Vlaamse welvaart, aangezien 2024 voor de luchthaven een recordgroei opleverde. Toch staat die welvaart onder druk door de geluidsoverlast die de groei met zich meebrengt en de klagende bewoners.

De luchthaven doet nochtans haar best om daaraan te werken. Zo worden sinds 1 oktober 2024 nieuwe soorten landingen getest die voor minder geluidshinder zouden moeten zorgen. Het doel is om te onderzoeken of schuinere landingen kunnen zorgen voor minder geluidsoverlast, minder CO<sub>2</sub>-uitstoot en minder brandstofverbruik. Door de landing met een steilere hoek te starten, blijven vliegtuigen langer op grotere hoogte en vliegen ze ook met een lagere snelheid, wat dus minder geluidsoverlast met zich zou meebrengen. Het testproject vindt plaats in het kader van het internationale HERON-consortium onder leiding van Airbus.

Sinds vorige week staat het thema van de geluidsoverlast opnieuw onder druk, omdat zowel Boeing als Airbus kampen met grote vertragingen in hun productie en levering van stillere vliegtuigen. Dat heeft ervoor gezorgd dat bij sommige drukkingsgroepen in de gemeente Zaventem en omstreken het idee opnieuw is geopperd om de nachtvluchten aan te pakken. Dat idee heeft helaas nefaste gevolgen voor de luchthaven en voor de Vlaamse welvaart.

Ik heb dan ook enkele vragen, eigenlijk om de drukkingsgroepen gerust te stellen dat het aanpakken van de nachtvluchten geen optie is, maar dat er andere ideeën zijn.

Zijn er al resultaten binnen van het HERON-project? Zo ja, resulteren de landingen in steilere hoek in minder CO<sub>2</sub>-uitstoot, minder brandstofverbruik en minder geluidsoverlast? Zo ja, hoeveel? Zo niet, wanneer kunnen we de eerste resultaten van de testen verwachten?

Weten we hoeveel vertraging de productie en de levering van de stillere vliegtuigen bij Boeing en Airbus hebben opgelopen?

**32.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Huybrechts, de eerste fase van het HERON-project is verlengd tot 19 februari. De volledige analyse zal pas na die datum starten. De eerste resultaten zijn evenwel positief en bemoedigend qua CO<sub>2</sub>-uitstoot, brandstofverbruik en geluidsoverlast.

Vliegtuigbouwers communiceren niet publiekelijk over hun vertragingen. In 2024 leverde Airbus evenwel 766 vliegtuigen van alle types op een prognose van 800 en Boeing slechts 328 op een prognose van 548. Op 31 december had Boeing 5.595 vliegtuigen van alle types in de orderboeken en Airbus 8.658.

**32.03** **Britt Huybrechts** (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik ben blij te horen dat de eerste resultaten van het HERON-project hoopgevend zijn. Ik zal na 19 februari zeker opnieuw een vraag stellen om te zien of we dan al meer weten over de analyse, die dan kan beginnen.

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

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

Dat betekent dat we aan het einde van de werkzaamheden zijn gekomen. Ik wil alle parlementsleden die vragen hebben gesteld bedanken. Ik wil ook het secretariaat, de diensten, de tolken en iedereen bedanken. Ik wil tot slot natuurlijk zeker ook de minister en zijn medewerkster bedanken voor hun aanwezigheid en beschikbaarheid.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.44 uur.  
La réunion publique de commission est levée à 17 h 44.*