

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

Mercredi

24-05-2023

Après-midi

Woensdag

24-05-2023

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

INHOUD

Débat d'actualité sur l'accessibilité de la gare de Tournai aux personnes à mobilité réduite et questions jointes de	1	Actualiteitsdebat over de toegankelijkheid van het station Doornik voor personen met een beperkte mobiliteit en toegevoegde vragen van	1
- Catherine Fonck à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la gare de Tournai aux PMR" (55035860C)	1	- Catherine Fonck aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van het station Doornik voor personen met beperkte mobiliteit" (55035860C)	1
- Daniel Senesael à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les aménagements pour les PMR à la gare de Tournai" (55035987C)	1	- Daniel Senesael aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassingen voor personen met verminderde mobiliteit in het station Doornik" (55035987C)	1
- Daniel Senesael à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les aménagements pour les PMR à la gare de Mouscron" (55035997C)	1	- Daniel Senesael aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassingen voor personen met verminderde mobiliteit in het station Moeskroen" (55035997C)	1
- Marie-Christine Marghem à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la gare de Tournai" (55036074C)	1	- Marie-Christine Marghem aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van het station Doornik" (55036074C)	1
- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la gare de Tournai aux PMR" (55036316C)	1	- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van het station Doornik voor personen met verminderde mobiliteit" (55036316C)	1
- Louis Mariage à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la gare de Tournai pour les PMR" (55036842C)	1	- Louis Mariage aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van het station Doornik voor PBM's" (55036842C)	1
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'inaccessibilité de la gare de Tournai pour les personnes en situation de handicap" (55036851C) <i>Orateurs: Catherine Fonck, présidente du groupe Les Engagés, Marie-Christine Marghem, Louis Mariage, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	1	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ontoegankelijkheid van het station Doornik voor mensen met een beperking" (55036851C) <i>Sprekers: Catherine Fonck, voorzitter van de Les Engagés-fractie, Marie-Christine Marghem, Louis Mariage, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	1
Question de Eric Thiébaud à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente du site de la gare de Quiévrain" (55035512C) <i>Orateurs: Éric Thiébaud, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	7	Vraag van Eric Thiébaud aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van de site van het station Quiévrain" (55035512C) <i>Sprekers: Éric Thiébaud, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	7
Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des espèces animales protégées à proximité des voies" (55035583C) <i>Orateurs: Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	8	Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Beschermde dieren bij de sporen" (55035583C) <i>Sprekers: Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	8
Questions jointes de	9	Samengevoegde vragen van	9
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La couverture mobile dans les trains" (55035584C)	9	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mobiele verbinding in de trein" (55035584C)	9

- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La connexion à bord des trains et l'étude de l'IBPT" (55036776C)	9	- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De netwerkverbinding in de treinen en de studie van het BIPT" (55036776C)	9
<i>Orateurs:</i> Marianne Verhaert, Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Marianne Verhaert, Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	11	Samengevoegde vragen van	11
- Tania De Jonge à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la gare de Ninove" (55035592C)	11	- Tania De Jonge aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De parking aan het station Ninove" (55035592C)	11
- Tania De Jonge à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'immeuble de la gare de Ninove" (55035594C)	11	- Tania De Jonge aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het stationsgebouw in Ninove" (55035594C)	11
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le bâtiment de la gare de Ninove" (55035927C)	11	- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het stationsgebouw in Ninove" (55035927C)	11
- Anja Vanrobaeys à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir du bâtiment de la gare de Ninove" (55036328C)	11	- Anja Vanrobaeys aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De toekomst van het stationsgebouw te Ninove" (55036328C)	11
<i>Orateurs:</i> Tania De Jonge, Pieter De Spiegeleer, Anja Vanrobaeys, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Tania De Jonge, Pieter De Spiegeleer, Anja Vanrobaeys, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La bataille juridique de la SNCB contre l'habitat social au Spoorwegbosje à Gand" (55035602C)	13	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De juridische strijd van de NMBS tegen sociaal wonen aan het Spoorwegbosje in Gent" (55035602C)	13
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote dans les régions avec un opérateur externe pour le transport de voyageurs par rail" (55035628C)	14	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het pilootproject in de regio's met een externe operator voor het personenvervoer per spoor" (55035628C)	14
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Rhin de fer" (55035629C)	14	Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De IJzeren Rijn" (55035629C)	14
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau à Bilzen" (55035631C)	15	Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De afschaffing van overwegen in Bilzen" (55035631C)	15
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les sites et terrains durables mentionnés dans le contrat de performance 2023-2026" (55035653C)	15	Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De duurzame sites en terreinen in het performantiecontract 2023-2026" (55035653C)	15
<i>Orateurs:</i> Benoît Piedboeuf , président du groupe MR, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Benoît Piedboeuf , voorzitter van de MR-fractie, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les transports dangereux sur	17	Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het vervoer van gevaarlijke	17

la ligne 162" (55035659C) <i>Orateurs:</i> Benoît Piedboeuf , président du groupe MR, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		goederen op lijn 162" (55035659C) <i>Sprekers:</i> Benoît Piedboeuf , voorzitter van de MR-fractie, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation des pesticides par Infrabel et la SNCB" (55035690C) <i>Orateurs:</i> Pieter De Spiegeleer , Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	18	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het pesticidegebruik door Infrabel en de NMBS" (55035690C) <i>Sprekers:</i> Pieter De Spiegeleer , Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	18
Question de Eric Thiébaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'absence d'accord relatif au développement d'une ligne de fret transfrontalière Valenciennes-Mons" (55035712C) <i>Orateurs:</i> Éric Thiébaut , Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	19	Vraag van Eric Thiébaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het uitblijven van een akkoord over een internationale goederenspoorlijn Valenciennes-Bergen" (55035712C) <i>Sprekers:</i> Éric Thiébaut , Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	19
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les recrutements supplémentaires chez Securail" (55035810C) <i>Orateurs:</i> Frank Troosters , Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	20	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bijkomende aanwervingen bij Securail" (55035810C) <i>Sprekers:</i> Frank Troosters , Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	20
Questions jointes de	21	Samengevoegde vragen van	21
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rehaussement des quais de la gare de Termonde" (55035811C)	21	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verhogen van de perrons in het station Dendermonde" (55035811C)	21
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le report des travaux d'amélioration de la gare de Termonde" (55036285C) <i>Orateurs:</i> Frank Troosters , Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	21	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitgestelde verbeteringswerken aan het station van Dendermonde" (55036285C) <i>Sprekers:</i> Frank Troosters , Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	21
Questions jointes de	21	Samengevoegde vragen van	21
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le succès limité du train dans le Limbourg" (55035839C)	21	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het beperkte succes van de trein in Limburg" (55035839C)	21
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les suites du nouveau plan de transport de la SNCB" (55036178C) <i>Orateurs:</i> Frank Troosters , Maria Vindevoghel , Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	21	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van het nieuwe vervoersplan van de NMBS" (55036178C) <i>Sprekers:</i> Frank Troosters , Maria Vindevoghel , Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	21
Interpellation de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouveaux plans de transport de la SNCB dans le Limbourg" (55000413I) <i>Orateurs:</i> Frank Troosters , Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	22	Interpellatie van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe vervoersplannen van de NMBS in Limburg" (55000413I) <i>Sprekers:</i> Frank Troosters , Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	22
<i>Motions</i>	23	<i>Moties</i>	23
Questions jointes de	24	Samengevoegde vragen van	24
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les paiements en espèces dans les trains" (55035967C)	24	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Cashbetalingen op de trein" (55035967C)	24

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les paiements en espèces à bord des trains" (55036177C)	24	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De cashbetalingen aan boord van de trein" (55036177C)	24
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le paiement au comptant à bord des trains" (55036137C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	24	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Contante betalingen aan boord van de trein" (55036137C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	24
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les dépenses et les recettes supplémentaires pour le SPF Mobilité" (55035973C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	25	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bijkomende uitgaven en ontvangsten voor de FOD Mobiliteit" (55035973C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	25
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains diesel dans la gare d'Anvers-Central" (55036004C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	26	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Dieseltreinen in het station Antwerpen-Centraal" (55036004C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	26
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réduction de l'offre de trains dans la province d'Anvers" (55036013C) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	27	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaling van het treinaanbod in de provincie Antwerpen" (55036013C) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	27
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'organisation des travaux sur la ligne ferroviaire 12 impliquant de nombreux week-ends sans trains" (55036017C) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	27	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De organisatie van de werken aan spoorlijn 12 met veel treinloze weekends tot gevolg" (55036017C) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	27
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité aux parkings de gare (payants) pour les personnes en situation de handicap" (55036025C) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	28	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van (betalende) stationparkings voor personen met een beperking" (55036025C) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	28
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les jours de congé de compensation du personnel de la SNCB" (55036158C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	29	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De compensatierustdagen van het NMBS-personeel" (55036158C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	29
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le respect de la législation linguistique par la SNCB" (55036159C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	30	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De naleving van de taalwetgeving door de NMBS" (55036159C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	30
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La disparition du tarif réduit de la SNCB pour les personnes de plus de 65 ans" (55036324C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Georges</i>	30	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verdwijnen van het voordeeltarief voor senioren bij de NMBS" (55036324C) <i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Georges</i>	30

Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Questions jointes de	31	Samengevoegde vragen van	31
- Steven De Vuyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains entre Gand et Lokeren" (55036325C)	31	- Steven De Vuyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebrek aan treinen tussen Gent en Lokeren" (55036325C)	31
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La desserte de la gare de Gentbrugge" (55036336C)	31	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bediening van het station Gentbrugge" (55036336C)	31
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre ferroviaire insuffisante entre Gand et Lokeren" (55036834C) <i>Orateurs: Joris Vandenbroucke, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	31	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebrek aan treinen tussen Gent en Lokeren" (55036834C) <i>Sprekers: Joris Vandenbroucke, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	31
Questions jointes de	32	Samengevoegde vragen van	32
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La révision du code de la route" (55036349C)	32	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hervorming van de wegcode" (55036349C)	32
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau code de la route" (55036368C) <i>Orateurs: Wouter Raskin, Frank Troosters, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	32	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe wegcode" (55036368C) <i>Sprekers: Wouter Raskin, Frank Troosters, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	32
Questions jointes de	33	Samengevoegde vragen van	33
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation du nombre de plaintes reçues par l'Ombudsrail" (55036369C)	33	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toename van het aantal klachten bij Ombudsrail" (55036369C)	33
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le service clients des entreprises ferroviaires" (55036370C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	33	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De klantendienst van de spoorwegondernemingen" (55036370C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	33
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rehaussement des quais de la gare de Waregem" (55036389C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	34	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De perronverhoging in het station Waregem" (55036389C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	34
Questions jointes de	35	Samengevoegde vragen van	35
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La rémunération par la SNCB de membres de cabinet détachés" (55036460C)	35	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gedetacheerde kabinetsmedewerkers op de loonlijst van de NMBS" (55036460C)	35
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les collaborateurs de cabinet détachés" (55036599C)	35	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gedetacheerde kabinetsmedewerkers" (55036599C)	35
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les collaborateurs de cabinet du ministre de la Mobilité" (55036620C)	35	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kabinetsmedewerkers van de minister van Mobiliteit" (55036620C)	35

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

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

Questions jointes de	37	Samengevoegde vragen van	37
- Anja Vanrobaeys à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre de trains sur la ligne 82" (55036631C)	37	- Anja Vanrobaeys aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinaanbod op de lijn 82" (55036631C)	37
- Tania De Jonge à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport et la liaison ferroviaire Ninove-Alost" (55036694C)	37	- Tania De Jonge aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan en de treinverbinding Ninove-Aalst" (55036694C)	37
Orateurs: Anja Vanrobaeys, Tania De Jonge, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Anja Vanrobaeys, Tania De Jonge, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	39	Samengevoegde vragen van	39
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le défaut de ponctualité à la SNCB" (55036633C)	39	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ondermaatse stiptheid bij de NMBS" (55036633C)	39
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La baisse des chiffres relatifs à la satisfaction et à la ponctualité à la SNCB" (55036672C)	39	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dalende tevredenheids- en stiptheidscijfers bij de NMBS" (55036672C)	39
Orateurs: Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	

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

du

MERCREDI 24 MAI 2023

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

van

WOENSDAG 24 MEI 2023

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 24 par M. Jean-Marc Delizée, président.

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

01 Débat d'actualité sur l'accessibilité de la gare de Tournai aux personnes à mobilité réduite et questions jointes de

- Catherine Fonck à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la gare de Tournai aux PMR" (55035860C)
- Daniel Senesael à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les aménagements pour les PMR à la gare de Tournai" (55035987C)
- Daniel Senesael à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les aménagements pour les PMR à la gare de Mouscron" (55035997C)
- Marie-Christine Marghem à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la gare de Tournai" (55036074C)
- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la gare de Tournai aux PMR" (55036316C)
- Louis Mariage à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la gare de Tournai pour les PMR" (55036842C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'inaccessibilité de la gare de Tournai pour les personnes en situation de handicap" (55036851C)

01.01 Catherine Fonck (Les Engagés): À Tournai, les PMR usagers du rail se sentent abandonnées. Les personnes âgées et les familles avec poussettes sont aussi concernées, y compris dans les autres

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.24 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

01 Actualiteitsdebat over de toegankelijkheid van het station Doornik voor personen met een beperkte mobiliteit en toegevoegde vragen van

- Catherine Fonck aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De toegankelijkheid van het station Doornik voor personen met beperkte mobiliteit" (55035860C)
- Daniel Senesael aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De aanpassingen voor personen met verminderde mobiliteit in het station Doornik" (55035987C)
- Daniel Senesael aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De aanpassingen voor personen met verminderde mobiliteit in het station Moeskroen" (55035997C)
- Marie-Christine Marghem aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De toegankelijkheid van het station Doornik" (55036074C)
- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De toegankelijkheid van het station Doornik voor personen met verminderde mobiliteit" (55036316C)
- Louis Mariage aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De toegankelijkheid van het station Doornik voor PBM's" (55036842C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De ontoegankelijkheid van het station Doornik voor mensen met een beperking" (55036851C)

01.01 Catherine Fonck (Les Engagés): In Doornik voelen personen met een beperking die met de trein reizen zich in de steek gelaten. Ouderen en gezinnen met kinderwagens ondervinden eveneens

gares.

La gare de Tournai est une gare importante, avec deux millions d'usagers par an. Ici, l'accès pour les PMR était prévu dans le réaménagement du plateau de la gare, avec un couloir sous les voies. L'incompréhension est donc forte et une pétition circule.

Hier, à Tournai, vous avez "renvoyé la balle" à la SNCB qui a déclaré que ces travaux n'y étaient pas prévus faute de suffisamment de budget du gouvernement.

Qu'en est-il pour Tournai? Faut-il attendre 2032 ou des initiatives peuvent-elles être prises, y compris avec des alternatives comme l'ascenseur co-finançable avec la ville? Vu le nouveau contrat de gestion de la SNCB, y a-t-il une planification claire avec un calendrier pour l'ensemble des gares à aménager?

01.02 Marie-Christine Marghem (MR): La SNCB a souvent été alertée des problèmes des usagers à mobilité réduite à la gare de Tournai. La ville a obtenu un financement FEDER. La SNCB prévoyait de prolonger le couloir sous voies depuis le quai numéro 1 jusqu'au parvis de la gare, via une trémie et un ascenseur. Néanmoins, en juillet 2022, la SNCB a recalé ce projet, faute de moyens notamment financiers. Elle ajouta que la construction d'un tel tunnel connaissait de difficultés techniques et qu'elle n'envisageait des investissements majeurs qu'en 2032.

C'est déplorable pour une gare par laquelle transitent 1,8 million d'usagers, d'autant que d'autres instances, comme le FEDER, la Région wallonne et l'OTW – qui avait signé un partenariat avec la SNCB – avaient compris cette nécessité. Ce refus de la SNCB est une gifle au gouvernement dont l'accord prévoit de rendre accessible aux PMR toutes les gares accueillant plus de 5 000 voyageurs quotidiens d'ici 2024.

Vous étiez hier à Tournai et vous avez affirmé tenter d'obtenir des moyens européens vu la proximité de Tournai avec la France, et en particulier la gare de Lille.

problèmes, en ook in andere stations is de toegankelijkheid een pijnpunt.

Het station Doornik is een belangrijk station, met twee miljoen reizigers per jaar. In casu zou er werk gemaakt worden van de toegang voor personen met een beperking in het kader van de heraanleg van de stationssite, met een onderdoorgang. Het onbegrip is dan ook groot en er is een petitie gestart.

Gisteren, in Doornik, hebt u de hete aardappel doorgeschoven naar de NMBS, die verklaard heeft dat die werken voor dat station niet gepland waren, omdat het door de regering uitgetrokken budget niet toereikend is.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot Doornik? Moet men tot 2032 wachten of kunnen er initiatieven genomen worden, onder meer met alternatieven, zoals de lift die samen met het stadsbestuur gefinancierd zou kunnen worden? Is er, gelet op het nieuwe beheerscontract met de NMBS, een duidelijke planning met een tijdpad voor alle stations waar er werken uitgevoerd moeten worden om de autonome toegankelijkheid te verzekeren?

01.02 Marie-Christine Marghem (MR): De NMBS werd al vaak geattendeerd op de problemen die reizigers met een beperkte mobiliteit ondervinden in het station Doornik. De stad kreeg financiering uit het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling (EFRO). De NMBS was van plan om de onderdoorgang te verlengen van perron 1 tot aan de esplanade voor het station, die via een liftkoker met de tunnel verbonden zou worden. In juli 2022 wees de NMBS dat project echter af bij gebrek aan – vooral financiële – middelen. De NMBS voegde eraan toe dat de bouw van een dergelijke tunnel op technische moeilijkheden stuitte en dat grote investeringen pas in 2032 aan de orde zouden zijn.

Dit is betreurenswaardig voor een station waar 1,8 miljoen reizigers passeren, temeer daar andere instanties, zoals het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling (EFRO), het Waals Gewest en de Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) – die een partnerschap met de NMBS hadden gesloten – die noodzaak begrepen hadden. Deze weigering van de NMBS is een kaakslag voor de regering, die in haar regeerakkoord stelt dat alle stations met meer dan 5.000 reizigers per dag tegen 2024 toegankelijk moeten zijn voor personen met een beperkte mobiliteit.

Gisteren was u in Doornik, waar u zei dat u Europese middelen probeert los te krijgen, vermits Doornik dicht bij Frankrijk en met name bij het station Rijsel ligt.

Comptez-vous faire respecter l'accord de gouvernement, et vos obligations constitutionnelles et internationales? Attribuez-vous les montants prévus dans le projet FEDER pour installer des infrastructures adaptées aux PMR à la gare de Tournai? La ville était prête à financer une part de la construction de l'ascenseur.

Inscrivez-vous en priorité la gare de Tournai dans votre plan d'accessibilité avant 2032?

01.03 Louis Mariage (Ecolo-Groen): Le projet de rénovation de la gare de Tournai prévoyait de prolonger le tunnel sous voies jusqu'au parvis de la gare. Sans avoir l'ambition de créer une accessibilité complète pour les PMR, les poussettes et les cyclistes, ce projet avait le mérite de l'améliorer. Or la SNCB vient d'annoncer qu'elle ne le réalisera pas. Les réactions négatives des usagers et de l'autorité communale sont nombreuses. Une pétition a été lancée par le président de la commission de la Wallonie picarde de l'AVIQ.

Vous comblez le manque d'investissements passé et vous êtes sensible à l'autonomie des PMR et aux déplacements multimodaux. Vous annoncez d'ailleurs le doublement des gares accessibles en 2032.

Pourquoi le projet imaginé avec les moyens FEDER n'a-t-il pas pu aboutir? Quelles sont les perspectives pour rendre la gare de Tournai accessible à tous?

Le **président**: Monsieur Mariage, je vous félicite pour votre première intervention.

01.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): L'accessibilité des gares est un problème largement répandu pour de très nombreuses personnes à mobilité réduite. Le gouvernement dégage trop peu de moyens financiers pour y remédier. Nous pourrions au moins réaliser sans tarder des investissements supplémentaires dans les équipes de la SNCB et de B4You qui assistent les personnes handicapées dans les gares.

Le ministre va-t-il inscrire des moyens supplémentaires pour la SNCB et Infrabel en vue de la réalisation des travaux d'aménagement nécessaires pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite? La SNCB renforcera-t-elle ses équipes d'accompagnement des personnes handicapées? Quand toutes les gares et tous les

Zult u het regeerakkoord en uw grondwettelijke en internationale verplichtingen doen naleven? Zult u de in het EFRO-project voorziene bedragen toewijzen om in het station Doornik infrastructuur te installeren die aangepast is aan personen met een beperkte mobiliteit? De stad was bereid een deel van de bouw van de lift te financieren.

Zult u het station Doornik vóór 2032 als prioriteit opnemen in uw toegankelijkheidsplan?

01.03 Louis Mariage (Ecolo-Groen): Het renovatieproject voor het station Doornik omvatte de verlenging van de onderdoorgang onder de sporen tot aan het stationsplein. Het project had niet de ambitie het station volledig toegankelijk te maken voor mensen met een beperkte mobiliteit, kinderwagens en fietsers, maar het had wel de verdienste dat de toegankelijkheid verbeterd zou worden. De NMBS heeft onlangs echter aangekondigd dat ze dit project niet zal uitvoeren. Daarop zijn er veel negatieve reacties gekomen van gebruikers en van het gemeentebestuur. De voorzitter van de commissie voor Picardisch Wallonië van het Waalse agentschap voor een kwaliteitsvol leven, AVIQ, heeft een petitie opgestart.

U compenseert het gebrek aan investeringen uit het verleden, en de zelfredzaamheid van personen met beperkte mobiliteit en de multimodale verplaatsingen zijn voor u belangrijke issues. U hebt trouwens aangekondigd dat het aantal volledig toegankelijke stations tegen 2032 zal verdubbelen.

Waarom kon er aan het project dat met EFRO-middelen zou worden gefinancierd, geen uitvoering gegeven worden? Wat zijn de vooruitzichten om het station Doornik voor iedereen toegankelijk te maken?

De **voorzitter**: Mijnheer Mariage, gefeliciteerd met uw maidenspeech.

01.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De toegankelijkheid in de stations is een wijdverbreid probleem voor heel veel mensen met een beperkte mobiliteit. De regering trekt daarvoor te weinig financiële middelen uit. We zouden minstens al meteen extra kunnen investeren in de teams van de NMBS en van B4You die mensen met een beperking moeten helpen in de stations.

Zal de minister extra middelen inschrijven voor de NMBS en Infrabel om de nodige aanpassingswerken uit te voeren voor personen met een beperking of met een verminderde mobiliteit? Zal de NMBS haar teams die personen met een beperking begeleiden, versterken? Wanneer zal in België elk station en elke trein autonoom toegankelijk zijn voor mensen met

trains en Belgique seront-ils accessibles en toute autonomie aux personnes à mobilité réduite?

01.05 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): L'amélioration de l'accessibilité de nos gares et de nos trains est une priorité absolue du gouvernement.

Des moyens importants ont été engagés dans des contrats pour dix ans avec nos entreprises ferroviaires pour améliorer cette accessibilité.

L'accessibilité de Tournai n'est pas optimale: trop d'escaliers, pas de goulottes à vélos, pas de plans inclinés, pas d'ascenseurs et des quais qui ne sont pas à 76 cm de hauteur – hauteur optimale à atteindre dans toutes les gares.

Je me suis penché sur l'utilisation des fonds européens FEDER pour améliorer l'accessibilité vers la gare. Ce projet a fait l'objet de nombreux échanges entre la ville, la SNCB et d'autres partenaires depuis des années: la première convention entre la ville et la SNCB a été signée en 2015.

J'ai pu constater la qualité des aménagements entre l'Escaut et la place de la gare, mais aussi l'ampleur de ce qui est à réaliser pour y améliorer l'accessibilité.

En ce qui concerne le projet d'aménagement d'une rampe d'accès, financée par le fonds FEDER, la SNCB et la ville, une solution n'a pas encore été trouvée. L'estimation budgétaire dépassait l'enveloppe réservée. Les adaptations à apporter et l'échéance des subsides FEDER ont remis en question la poursuite du projet imaginé.

La SNCB a confirmé que l'enveloppe prévue, de l'ordre d'un million d'euros, était toujours disponible. Une réunion avec les représentants de la ville aura lieu le 12 juin pour débattre de la manière d'allouer cette enveloppe.

Les représentants de la ville ont insisté sur la nécessité de valider rapidement la convention nécessaire à la concrétisation des projets FEDER en cours.

En ce qui concerne l'accès à la gare elle-même, trop de gares restent insuffisamment accessibles. C'est le résultat d'une conception architecturale qui ne tenait pas assez compte des personnes moins mobiles. Il y a aussi le manque d'investissements passés dans l'accessibilité.

een beperkte mobiliteit?

01.05 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): De verbetering van de toegankelijkheid van onze stations en onze treinen is een topprioriteit van deze regering.

Met het oog gericht op de verbetering van die toegankelijkheid werden er grote budgetten gealloceerd in het kader van tienjarige contracten met onze spoorwegbedrijven.

De toegankelijkheid van het station Doornik is niet optimaal: er zijn te veel trappen, maar geen fietsgoten, hellingbanen of liften, en de perronhoogte is niet 76 cm – wat de ideale hoogte is die de perrons in alle stations zouden moeten hebben.

Ik heb bekeken of de Europese EFRO-middelen aangewend kunnen worden om de toegankelijkheid van het station te verbeteren. Over dit project wordt er al jaren overleg gepleegd tussen de stad, de NMBS en andere partners: de eerste overeenkomst tussen de stad en de NMBS werd in 2015 ondertekend.

Ik heb me kunnen vergewissen van de kwaliteit van de aanpassingswerken tussen de Schelde en het stationsplein, maar ook van de omvang van de werken die nog uitgevoerd moeten worden om de toegankelijkheid te verbeteren.

Voor de geplande inrichting van een hellingbaan, die gefinancierd zou worden door het EFRO, de NMBS en de stad, werd er nog geen oplossing gevonden. Het geschatte budget lag hoger dan de gereserveerde middelen. De aanpassingen die ervoor nodig zijn en de termijn voor de EFRO-subsidies hebben de voortzetting van het geplande project op losse schroeven gezet.

De NMBS heeft bevestigd dat het uitgetrokken budget, ten belope van een miljoen euro, nog steeds beschikbaar is. Op 12 juni staat er een vergadering gepland met de vertegenwoordigers van de stad om te bespreken waaraan dat besteed zal worden.

De vertegenwoordigers van de stad hebben benadrukt dat het belangrijk is dat de overeenkomst die noodzakelijk is voor de uitvoering van de EFRO-projecten, snel wordt goedgekeurd.

Voorts klopt het dat te veel stations onvoldoende toegankelijk zijn. Dat vloeit voort uit een architectuurvisie waarbij er te weinig rekening werd gehouden met minder mobiele personen. In het verleden werd er ook te weinig geïnvesteerd in toegankelijkheid.

Nous avons commencé à changer cette situation. 1,8 milliard d'euros seront investis pour les dix prochaines années dans les contrats avec la SNCB et Infrabel, pour rendre les gares plus multimodales et accessibles.

L'article 54 du nouveau contrat de services publics de la SNCB prévoit un *masterplan* accessibilité autonome dont l'objectif est de rendre 176 gares (contre 90 aujourd'hui) accessibles d'ici 2032.

La gare de Tournai n'est pas reprise dans les travaux programmés pour les trois prochaines années. À Mouscron, la SNCB a prévu des travaux de modernisation de la gare, et Infrabel, le renouvellement du pont du Phénix.

(En néerlandais) Le nouveau contrat de service public de la SNCB prévoit des améliorations notables de l'accessibilité autonome pour les personnes à mobilité réduite. Pour la première fois, un tel contrat a été discuté avec les organisations représentatives des personnes handicapées. Désormais, ces voyageurs pourront également solliciter plus facilement une assistance sur le site web de la SNCB. Pour ce faire, le site reprend les fonctions et les avantages du service SNCB Assist, lancé en janvier. Cette application a déjà été utilisée plus de 4 500 fois pour solliciter une assistance, ce qui représente 30 % du nombre total de demandes.

(En français) Mais l'on ne peut se contenter de cette réponse. Nous devons chercher des moyens complémentaires, par exemple au niveau européen, pour accélérer les travaux et améliorer l'accessibilité de la gare de Tournai. J'ai attiré l'attention des entreprises ferroviaires sur l'importance d'assurer l'accueil de tous les voyageurs, mais les travaux ne sont pas programmés dans les trois prochaines années.

Le nouveau contrat de service public de la SNCB prévoit 4,2 milliards d'euros d'investissement pour renouveler 50 % de la flotte, afin de rendre les trains plus confortables et accessibles. Lors de l'acquisition de matériel roulant, la SNCB devra prévoir au moins une voiture aménagée permettant d'entrer de plain-pied, des toilettes adaptées aux PMR et un espace sécurisé pour les chaises roulantes. Je continuerai de travailler sur l'accessibilité des gares.

01.06 Catherine Fonck (Les Engagés): Les citoyens retiendront que rien n'est prévu pour la gare de Tournai dans les trois prochaines années. L'horizon fixé à 2032 est terriblement lointain.

We brengen verandering in die situatie. Er werden investeringen ten belope van 1,8 miljard euro voor de komende tien jaar ingeschreven in de contracten met de NMBS en Infrabel, specifiek om de stations multimodaler en toegankelijker te maken.

Artikel 54 van het nieuwe openbaredienstcontract van de NMBS voorziet in een masterplan Autonome Toegankelijkheid. De doelstelling van dit masterplan is om tegen eind 2032 176 stations autonoom toegankelijk te maken voor mensen met een beperkte mobiliteit of handicap. Vandaag is dat nog maar het geval voor 90 stations.

Het station Doornik staat niet op de lijst van stations waar er voor de komende drie jaar werken geprogrammeerd staan. In Moeskroen zal de NMBS moderniseringswerken aan het station uitvoeren, en Infrabel vernieuwt er de brug over de sporen, de pont du Phénix.

(Nederlands) Het nieuwe openbaardienstcontract van de NMBS plant aanzienlijke verbeteringen van de autonome toegankelijkheid voor mensen met een beperkte mobiliteit. Voor het eerst werd een dergelijk contract besproken met de gehandicaptenorganisaties. Deze treinreizigers kunnen voortaan ook via de NMBS-website eenvoudiger assistentie aanvragen. De website neemt daarvoor de functies en voordelen over van NMBS Assist, gelanceerd in januari. Via die app werd al meer dan 4.500 keer assistentie aangevraagd, goed voor 30 % van het totale aantal aanvragen.

(Frans) We mogen daarmee echter geen genoegen nemen. We moeten bijkomende middelen zoeken, bijvoorbeeld op het Europese niveau, om de werken te versnellen en de toegankelijkheid van het station Doornik te verbeteren. Ik heb er de spoorwegbedrijven op gewezen dat een goed onthaal van alle reizigers belangrijk is, maar die werken staan in de komende drie jaar niet gepland.

Het nieuwe openbaredienstcontract van de NMBS voorziet in een investering van 4,2 miljard euro voor de vernieuwing van 50 % van het rollend materieel teneinde de treinen comfortabeler en toegankelijker te maken. Bij de aankoop van rollend materieel zal de NMBS ten minste moeten voorzien in één rijtuig met een drempelloze opstap, aangepaste toiletten voor PMB's en voor een beveiligde ruimte voor rolstoelgebruikers. Ik zal mij verder blijven inzetten voor een betere toegankelijkheid van de stations.

01.06 Catherine Fonck (Les Engagés): Wat de burgers van uw antwoord zullen onthouden, is dat er de komende drie jaar geen plannen zijn voor het station Doornik. U richt de blik op 2032, maar dat is

nog ontzettend veraf.

Dans son *road show*, la SNCB a dit qu'elle aurait pu faire plus et plus vite, mais qu'elle n'en a pas reçu les moyens. Durant cette législature, les crédits d'engagement ont chuté en 2021 et 2022. Il est facile de dire que plus tard, il y aura de l'argent et de laisser les autres se débrouiller pour le trouver. La ville de Tournai fait sans doute partie de ceux qui subissent les conséquences de ce désinvestissement.

Vous n'avez pas répondu sur le cofinancement d'un ascenseur avec la ville. Cette alternative permettrait d'éviter de reporter le dossier à 2032 et d'améliorer l'accessibilité de la gare.

Dans les autres gares, le rythme devrait être plus soutenu. En attendant, il faut garantir une assistance PMR dans toutes les gares. Il est inacceptable que seules 20,7 % des gares en disposent. Il est possible et nécessaire de faire immédiatement des efforts.

01.07 Marie-Christine Marghem (MR): Votre réponse est décevante. Vous ne parvenez pas à imposer à la SNCB un rythme ou une focalisation dans les investissements.

Les investissements de la ville de Tournai pour aménager le plateau de la gare sont très importants et mariaient l'esprit de rénovation et le respect du cachet du bâtiment. On n'y règle malheureusement pas l'accès aux PMR porteuses d'un handicap ou simplement âgées.

En effet, pour y grimper dans les trains, il faut de la souplesse et ne pas avoir de problème d'équilibre et je ne vois pas comment les accompagnateurs parviennent à aider les PMR.

Je ne comprends pas pourquoi, alors qu'il y a un ascenseur aux abords du Palais de Justice à Bruxelles, on hésiterait à installer un tel ascenseur alors que la ville de Tournai acceptait d'en financer une partie.

2032 c'est loin! Dans les trois ans à venir, rien ne changera. C'est dommage!

01.08 Louis Mariage (Ecolo-Groen): La SNCB vit un réinvestissement inconnu depuis des années, plus de 2 milliards d'euros depuis le début de la législature.

De NMBS beweerde tijdens haar roadshow dat ze meer had kunnen doen in een sneller tempo, maar dat ze daarvoor niet de middelen gekregen heeft. Tijdens deze legislatuur daalden de vastleggingskredieten in 2021 en 2022. Het is gemakkelijk te zeggen dat er later wel geld zal zijn en de anderen te laten uitzoeken waar ze dat geld moeten gaan halen. De stad Doornik zal wellicht behoren tot de gedupeerden, die de gevolgen van deze afbouw van de investeringen moeten ondervinden.

U hebt niet geantwoord op de vraag over de cofinanciering van een lift met de stad. Dat alternatief zou kunnen voorkomen dat het dossier tot 2032 uitgesteld wordt en zou de toegankelijkheid van het station verbeteren.

In de andere stations zou het tempo opgedreven moeten worden. In de tussentijd moet er in alle stations PBM-assistentie gegarandeerd worden. Het is onaanvaardbaar dat slechts 20,7 % van de stations daarover beschikt. Het is mogelijk en noodzakelijk om onverwijld inspanningen te doen.

01.07 Marie-Christine Marghem (MR): Uw antwoord is ontgoochelend. U slaagt er niet in de NMBS een zekere vaart of focus in de investeringen op te leggen.

De stad Doornik investeert fors in de inrichting van de stationssite en koppelt daarbij de zin voor renovatie aan respect voor het karakter van het gebouw. De toegankelijkheid voor mensen met een beperkte mobiliteit – gehandicapten of eenvoudigweg ouderen – wordt hier helaas niet in meegenomen.

Om in dat station in de trein te klimmen is immers enige lenigheid vereist en mag men geen evenwichtsprobleem hebben. Ik zie niet in hoe treinbegeleiders erin zouden slagen mensen met een beperkte mobiliteit te helpen.

In de nabijheid van het Justitiepaleis te Brussel werd er een lift geplaatst. Ik begrijp niet waarom men zou aarzelen om zo een lift in Doornik te plaatsen als de stad ermee instemt een deel ervan te financieren.

2032 is nog veraf! De komende drie jaren zal er niets veranderen. Dat is een spijtige zaak!

01.08 Louis Mariage (Ecolo-Groen): Het is jaren geleden dat er nog zo veel geïnvesteerd werd in de NMBS. Zo werd er sinds het begin van de regeerperiode al meer dan 2 miljard euro uitgetrokken.

Vous avez veillé à ce que la ville de Tournai puisse travailler en intelligence avec la SNCB, dans le budget consenti et pour une accessibilité de la gare à moyen terme.

Par votre implication, l'accessibilité est devenue un élément central. Nous avons un héritage compliqué du passé mais la situation s'améliore. Pour les Tournaisiens, il est important d'avoir un ministre qui écoute les réalités du terrain.

01.09 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): L'évolution est bien trop lente car les moyens sont insuffisants. Le problème de l'accès aux gares et aux trains pour les personnes handicapées est très aigu en Belgique. Par ailleurs, nous constatons qu'il n'y a pas de personnel prévu pour aider les gens à monter dans le train, alors qu'on a justement besoin de personnel et non d'une application pour fournir cette aide concrète.

L'incident est clos.

02 Question de Eric Thiébaud à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente du site de la gare de Quiévrain" (55035512C)

02.01 Éric Thiébaud (PS): Un des premiers dossiers sur lequel je m'étais penché en tant que parlementaire était l'état de la gare de Quiévrain, abandonnée depuis 30 ans.

Début 2022, vous me disiez que la vente du bâtiment était en voie de finalisation. Or, on ne voit toujours rien venir. C'est d'autant plus choquant que la SNCB se vante de vendre avec succès de nombreuses gares et que des communes voisines de Quiévrain ont trouvé un repreneur pour la leur.

Pourquoi ce qui fonctionne pour certaines gares ne fonctionne-t-il pas à Quiévrain? La bourgmestre de Quiévrain a annoncé une réunion entre les autorités locales et la SNCB. Quel en est le résultat? Quelle proposition la SNCB a-t-elle faite? Les prix demandés sont-ils raisonnables? Des repreneurs se sont-ils manifestés? Il est temps que ce dossier aboutisse!

02.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): La SNCB m'informe que la gare de Quiévrain sera réaffectée pour lui donner une seconde vie et valoriser, tant pour les riverains que les voyageurs, des espaces qui ne sont plus utilisés pour des missions de service public. L'essentiel est qu'il y ait de la vie, même si elle n'est pas ferroviaire.

U hebt ervoor gezorgd dat de stad Doornik werk kan maken van een toegankelijker station op middellange termijn in goede verstandhouding met de NMBS en binnen het afgesproken budget.

Dankzij uw inzet is de toegankelijkheid centraal komen te staan. We zitten opgescheept met een ingewikkelde erfenis uit het verleden, maar de situatie verbeterd. Voor de inwoners van Doornik is het belangrijk dat ze een minister hebben die oog heeft voor de realiteit op het terrein.

01.09 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het gaat veel te traag, want er zijn te weinig middelen. De problematiek van mensen met een beperking is schrijnend in België, zowel wat betreft de toegankelijkheid van de stations als die tot de treinen. Bovendien stellen we ook nog vast dat er geen personeel is om mensen op de trein te helpen, terwijl net zij en niet een app dat daadwerkelijk moeten doen.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van Eric Thiébaud aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van de site van het station Quiévrain" (55035512C)

02.01 Éric Thiébaud (PS): Een van de eerste dossiers waarover ik mij gebogen heb als parlementslid was de staat van het station Quiévrain, dat er al 30 jaar verlaten bij ligt.

Begin 2022 deelde u mij mee dat de verkoop van het gebouw in de eindfase zat. De verkoop is echter nog altijd niet rond. Dat is stuitend, temeer daar de NMBS er prat op gaat tal van stations met succes te verkopen en gemeenten in de buurt van Quiévrain een overnemer gevonden hebben voor hun station.

Waarom lukt in Quiévrain niet wat voor bepaalde stations wel lukt? De burgemeester van Quiévrain kondigde onlangs aan dat er een vergadering tussen de lokale autoriteiten en de NMBS zou plaatsvinden. Wat is de uitkomst ervan? Welk voorstel heeft de NMBS gedaan? Zijn de gevraagde prijzen redelijk? Zijn er kandidaat-overnemers? Het wordt tijd dat dit dossier afgewikkeld wordt!

02.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De NMBS heeft me laten weten dat er een herbestemming gezocht wordt voor het station Quiévrain om het gebouw een tweede leven te geven en om de ruimten die niet meer gebruikt worden voor openbare dienstverlening, een nuttigere functie te geven voor zowel de buurtbewoners als de treinreizigers. Het belangrijkste is dat er leven is, ook al heeft een en ander niets meer te maken met de spoorwegen.

Ce 4 avril, lors d'une rencontre entre la SNCB et le collège communal, ce dernier a été informé de la relance de la valorisation, qui prend du temps vu la procédure. D'ici la fin de la législature, j'espère que nous pourrions annoncer une bonne nouvelle et qu'une affectation utile sera trouvée à ce bâtiment.

02.03 **Éric Thiébaud** (PS): On me répondait cela il y a dix ans déjà. À un moment, il faut secouer l'opérateur car cette situation devient intenable.

Si vous demandez 500 000 euros pour une ruine, vous n'aurez pas d'acheteur. D'autres solutions ont été trouvées dans certains dossiers, comme un bail emphytéotique avec la commune qui ne représentait pas des sommes folles pour céder le bâtiment, et permettait de rendre une vie à des gares abandonnés.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55035564C de M. Bayet est transformée en question écrite.

03 **Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des espèces animales protégées à proximité des voies" (55035583C)**

03.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): *Il est possible qu'il faille encore attendre des semaines avant que des trains ne circulent de nouveau entre Eindhoven et Den Bosch en raison de la présence d'un terrier que des blaireaux ont creusé sous les voies à la hauteur de Esch dans le Brabant.*

Quelles mesures prend-on en Belgique pour que la nature ne menace pas le trafic ferroviaire? Quelles espèces animales posent problème? A-t-on, comme aux Pays-Bas, dressé la carte des hotspots en ce qui concerne, par exemple, les blaireaux, les cigognes ou les castors? Le ministre peut-il fournir des précisions à ce sujet? Qu'advierait-il si un terrier de blaireaux était découvert sous les voies en Belgique?

03.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): Il s'agit d'un exercice d'équilibre entre le service ferroviaire, d'une part, et le bien-être des animaux et la protection de notre biodiversité, d'autre part. Infrabel prend des mesures pour adapter l'habitat des espèces animales protégées afin qu'il n'y ait aucune incidence sur celles-ci, sur l'infrastructure ferroviaire et sur le trafic ferroviaire. Ces mesures sont prises en concertation avec les autorités régionales et locales. Par exemple, des grillages pour castors ont déjà été installés près des

Tijdens een ontmoeting op 4 april laatstleden heeft de NMBS het gemeentecollege laten weten dat de procedure voor het opwaarderen opnieuw werd opgestart, maar dat zulke procedures lang duren. Ik hoop dat we voor het eind van de regeerperiode goed nieuws kunnen melden en dat er een nuttige bestemming wordt gevonden voor het gebouw.

02.03 **Éric Thiébaud** (PS): Tien jaar geleden kreeg ik al hetzelfde antwoord. Op een bepaald moment zult u de operator onder druk moeten zetten, want de toestand wordt onhoudbaar.

Als u 500.000 euro vraagt voor een ruïne, zult u geen koper vinden. In andere dossiers werden er andere oplossingen gevonden, zoals een erfpacht met de gemeente, waarbij de gebouwen wel tegen een redelijke prijs werden verpacht waardoor er een nieuw leven geschonken kon worden aan verlaten stationsgebouwen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55035564C van de heer Bayet wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

03 **Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Beschermden dieren bij de sporen" (55035583C)**

03.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): *Mogelijk rijden er nog weken geen treinen op het spoor tussen Eindhoven en Den Bosch doordat dassen ter hoogte van het Brabantse Esch een dassenburcht hebben gegraven onder het spoor.*

Welke maatregelen neemt men in België opdat de natuur het spoorverkeer niet bedreigt? Welke diersoorten vormen een probleem? Zijn zoals in Nederland hotspots van bijvoorbeeld dassen, ooievaars of bevers in kaart gebracht? Kan de minister daar meer details over kwijt? Wat als men in België een dassenburcht onder de sporen zou krijgen?

03.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Hier gaat het om een evenwichtsoefening tussen de treindienst enerzijds en dierenwelzijn en de bescherming van onze biodiversiteit anderzijds. Infrabel neemt maatregelen om de habitat van beschermde diersoorten aan te passen, zodat er geen impact is op de diersoort, de spoorweginfrastructuur en het treinverkeer. Dat gebeurt in overleg met de regionale en de lokale overheden. Zo werden al roosters voor bevers bij duikers geplaatst en werden nestgelegenheden voor

ponceaux et des installations de nidification pour les chauves-souris, les cigognes et les hirondelles ont été aménagées le long des lignes de chemin de fer. Infrabel ne possède pas de carte de ces habitats, mais dispose en revanche d'une vue d'ensemble des points chauds, qui peuvent évoluer. Dans le cas d'un terrier de blaireau, Infrabel devra demander une dérogation régionale afin de déplacer le terrier, en tenant compte des obligations environnementales régionales. Je fournirai également un communiqué de presse récent indiquant les mesures prises par Infrabel à Hoegaarden pour légèrement déplacer un nid de cigogne.

03.03 Marianne Verhaert (Open Vld): En tout état de cause, il vaut mieux rechercher préventivement les solutions nécessaires.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La couverture mobile dans les trains" (55035584C)
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La connexion à bord des trains et l'étude de l'IBPT" (55036776C)

04.01 Marianne Verhaert (Open Vld): La SNCB s'efforce d'améliorer le signal GSM dans les trains, entre autres en développant des vitres spécialement conçues à cet effet. Encore faut-il que le signal soit suffisamment fort, ce qui pose parfois problème dans les zones moins densément peuplées. Le ministre a indiqué précédemment que la SNCB avait entamé la procédure d'achat des vitres afin de tester ce type de vitres sur une vingtaine de rames M6 d'ici la fin de l'année 2021. En fonction de la satisfaction quant à cette phase de test, le projet pouvait se poursuivre pour le matériel restant à partir du deuxième semestre de 2022.

Quel a été le résultat du projet pilote? Quel est l'état d'avancement de l'achat et de l'installation de ces vitres? Quelles autres mesures concrètes seront-elles encore prises par la SNCB ou Infrabel? Existe-t-il également des initiatives concertées entre les opérateurs de réseau, les entreprises ferroviaires et l'IBPT?

04.02 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Les tests de l'IBPT sur les lignes ferroviaires belges les plus utilisées ont révélé une probabilité moyenne de connexion dans le train de 97,5 % et une vitesse de téléchargement moyenne de 50 Mbps – performances jugées bonnes – mais la vitesse moyenne a baissé; en 2021, elle était de 57 Mbps.

Or, vu le besoin de connexions stables, l'expérience du voyageur est éloignée de ces statistiques

vleermuizen, ooievaars en zwaluwen langs de spoorlijnen ingericht. Infrabel heeft geen kaart met die habitats, maar heeft wel zicht op de hotspots, die kunnen evolueren. In het geval van een dassenburcht zal Infrabel een regionale natuurafwijking moeten aanvragen om de burcht te verplaatsen, rekening houdend met de regionale milieuverplichtingen. Ik zal ook nog een recent persbericht bezorgen, dat toont welke maatregelen Infrabel in Hoegaarden nam om een ooievaarsnest wat op te schuiven.

03.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Men kan alleszins beter preventief zoeken naar de nodige oplossingen.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mobiele verbinding in de trein" (55035584C)
- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De netwerkverbinding in de treinen en de studie van het BIPT" (55036776C)

04.01 Marianne Verhaert (Open Vld): De NMBS werkt aan een beter gsm-signaal in de trein, onder andere door de ontwikkeling van speciaal ontworpen ruiten. Dan moet er echter wel voldoende signaal zijn en dat is in minder dichtbevolkte gebieden soms een probleem. De minister zei eerder al dat de NMBS het aankoopproces voor de ruiten had opgestart om dit type ruiten te testen op ongeveer 20 M6-stellen tegen eind 2021. Afhankelijk van de tevredenheid over deze testfase kon het project voor het resterend materieel vanaf de tweede helft van 2022 worden voortgezet.

Wat was het resultaat van het proefproject? Hoe staat het met de verdere aankoop en installatie van deze ruiten? Welke andere concrete maatregelen zullen de NMBS of Infrabel nog nemen? Zijn er ook gezamenlijke initiatieven van de netwerkoperators, de spoormaatschappijen en het BIPT?

04.02 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Uit de tests van het BIPT op de meest gebruikte treinlijnen blijkt dat de gemiddelde kans op een verbinding in de trein 97,5 % bedraagt, en de gemiddelde downloadsnelheid 50 Mbps. Volgens het BIPT zijn dat goede prestaties, maar de gemiddelde snelheid is wel gedaald. In 2021 bedroeg ze nog 57 Mbps.

Gelet op de nood aan stabiele verbindingen, wijkt de ervaring van de reizigers echter mogelijk anders

favorables. Ceci vaut pour les lignes testées et pour les autres. On perd sa connexion sur des tronçons importants de la dorsale wallonne et de la ligne de Luxembourg – tronçons non testés.

Il faut améliorer la connectivité des trains par des fenêtres à vitres moins épaisses.

Où en est l'adaptation du matériel pour améliorer la connectivité à bord des trains et quel est le retour des expériences pilotes? Des initiatives sont-elles prévues avec l'IBPT pour améliorer la pertinence des tests? Enfin, la SNCB étudie-t-elle la satisfaction des clients concernant la connectivité des trains?

04.03 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La SNCB suit actuellement deux trajets chez deux fournisseurs en vue de l'installation de vitrages avec revêtement dans les rames de voyageurs. Les deux fournisseurs ont bénéficié d'une évaluation positive en termes d'optimisation, de connectivité, de couverture réseau, etc. Les résultats des tests étaient comparables. Le placement de vitrages avec revêtement dans les rames de voyageurs a été prévu lors de la révision "midlife" pour la flotte de voitures M6 et lors de la livraison des nouvelles voitures M7. Pour la flotte de M6, la SNCB achète déjà des vitrages avec revêtement. À l'heure actuelle, une vingtaine de voitures M6 en ont été équipées.

(*En français*) Cette stratégie est mise en œuvre sur 492 voitures M6 et 502 voitures M7 utilisées dans les trains P et IC, dans la jonction Nord-Midi et vers la province de Luxembourg.

La SNCB analyse la possibilité d'équiper d'autres lignes. Elle étudie aussi les alternatives pour appliquer la technologie laser au vitrage du matériel existant en vue d'équiper d'autres voitures avec ce vitrage plus fin.

Enfin, la qualité de la couverture dépend de la puissance du signal ou de la proximité d'un émetteur. Cela relève des opérateurs télécom. La SNCB a répondu favorablement à la demande d'améliorer la couverture le long des voies, en transmettant les informations utiles pour avancer dans le projet avec les opérateurs.

Disposer d'assez d'émetteurs correctement placés résoudra les problèmes de connexion à la 4 ou à la 5 G.

van deze gunstige cijfers. Dat geldt zowel voor de geteste lijnen als voor alle andere treinlijnen. Op belangrijke baanvakken van de Waalse as en van de lijn naar Luxemburg – baanvakken die niet in de test opgenomen werden – valt de verbinding weg.

De connectiviteit op de trein moet verbeterd worden door het gebruik van minder dikke ramen.

Hoe staat het met de aanpassing van het materieel om de connectiviteit op de trein te verbeteren en wat is het resultaat van de proefprojecten? Worden er samen met het BIPT initiatieven ontwikkeld om de relevantie van de tests te verbeteren? Onderzoekt de NMBS tot slot de tevredenheid van de reizigers met betrekking tot de connectiviteit op de trein?

04.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Tot nu toe heeft de NMBS twee trajecten lopen bij twee leveranciers voor de kwalificatie van de *coated* ruiten voor reizigersstellen. Beide leveranciers zijn positief geëvalueerd op optimalisatie, connectiviteit, netwerkdekking enzovoort. De testresultaten waren vergelijkbaar. De inbouw van de *coated* beglazing in reizigersruimtes is gepland voor de vloot M6-rijtuigen tijdens de midliferevisie en bij de levering van de nieuwe M7-rijtuigen. Voor de M6-vloot koopt de NMBS nu de *coated* beglazing aan. Tot nu toe werd een twintigtal M6-rijtuigen ermee uitgerust.

(*Frans*) Deze strategie wordt toegepast op 492 M6-rijtuigen en 502 M7-rijtuigen van P- en IC-treinen, in de Noord-Zuidverbinding en op de lijn naar de provincie Luxemburg.

De NMBS onderzoekt de mogelijkheid om ook andere lijnen hiermee uit te rusten, en analyseert tevens alternatieven om de lasertechnologie rechtstreeks toe te passen op de beglazing van het bestaande materieel. Ook andere rijtuigreeksen zouden dan van deze dunnere beglazing voorzien kunnen worden.

De kwaliteit van het mobiele bereik hangt af van de sterkte van het signaal of de nabijheid van een zendmast. Dat is een zaak van de telecomoperatoren. De NMBS heeft positief gereageerd op het initiatief waarbij de netwerkoperatoren ertoe aangemoedigd worden het bereik langs de sporen te verbeteren, en heeft alle nodige informatie bezorgd opdat er voortgang gemaakt kan worden met dit project, samen met de operatoren.

De oplossing voor de 4G- of 5G-connectiviteitsproblemen is de installatie van voldoende strategisch geplaatste zendmasten.

04.04 Marianne Verhaert (Open Vld): Il serait bon de s'intéresser davantage aux zones rurales et à la Campine car de nombreuses promesses ont été faites à cet égard mais très peu ont été concrétisées, hélas.

04.05 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Je vous remercie pour votre réponse technique et encourageante quant au choix des fenêtres, Votre solution de densifier le nombre d'émetteurs en zone rurale est pragmatique et sans doute efficace.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- Tania De Jonge à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la gare de Ninove" (55035592C)
- Tania De Jonge à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'immeuble de la gare de Ninove" (55035594C)
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le bâtiment de la gare de Ninove" (55035927C)
- Anja Vanrobaeys à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir du bâtiment de la gare de Ninove" (55036328C)

05.01 Tania De Jonge (Open Vld): Je me réjouis de la future rénovation du parking de la gare de Ninove mais ce parking deviendra-t-il payant ou non? Dans une réponse écrite, le ministre a indiqué qu'il n'était pas question de rendre le parking payant "pour le moment". Que voulait-il dire précisément?

Un parking payant à Ninove serait synonyme de coup de grâce pour la gare. En effet, de nombreux habitants des différentes parties de la commune se rendent en voiture à la gare de Ninove, où le parking est gratuit. Si cela change, je crains qu'ils prennent désormais la voiture jusqu'à Denderleeuw, voire jusqu'à leur destination. Le parking deviendra-t-il payant ou le ministre est-il en mesure de garantir qu'il restera accessible gratuitement?

Le bâtiment de la gare est une cause permanente d'exaspération pour les habitants de Ninove. Le ministre a déclaré que le bâtiment ne pouvait pas être utilisé parce qu'il n'était pas conforme aux normes électriques mais je ne peux pas consulter le rapport à ce sujet, au prétexte qu'il s'agit d'un document interne. Cette situation a contraint le service de livraison à vélo Snel & Wel à chercher un autre emplacement. Il peut à présent utiliser un bâtiment de la ville mais il ne s'agit là que d'une solution très temporaire.

Des projets sont-ils prévus pour ce bâtiment vide ou le laissera-t-on encore se détériorer?

04.04 Marianne Verhaert (Open Vld): Het zou goed zijn als men eens wat meer denkt aan de landelijke gebieden en de Kempen, want er zijn al veel beloften gedaan die helaas nauwelijks werden waargemaakt.

04.05 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Ik dank u voor uw technisch en bemoedigend antwoord met betrekking tot de keuze van de ramen. Uw oplossing om in landelijke gebieden in meer zenders te voorzien is pragmatisch en wellicht efficiënt.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- Tania De Jonge aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De parking aan het station Ninove" (55035592C)
- Tania De Jonge aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het stationsgebouw in Ninove" (55035594C)
- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het stationsgebouw in Ninove" (55035927C)
- Anja Vanrobaeys aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van het stationsgebouw te Ninove" (55036328C)

05.01 Tania De Jonge (Open Vld): Het verheugt me dat de stationsparking van Ninove zal worden vernieuwd, maar zal die parking al dan niet betalend worden? In een schriftelijk antwoord stelt de minister dat het betalend maken "op dit moment" niet aan de orde is. Wat bedoelde hij daarmee precies?

Een betalende parking in Ninove zou de doodsteek betekenen voor het station. Veel inwoners uit de deelgemeenten nemen nu immers de wagen naar het station van Ninove, waar ze gratis kunnen parkeren. Als dat zou veranderen, vrees ik dat ze voortaan naar Denderleeuw rijden of rechtstreeks naar hun bestemming. Zal de parking betalend worden of kan de minister garanderen dat hij gratis toegankelijk blijft?

Het stationsgebouw is vandaag een doorn in het oog van de Ninovieters. De minister heeft verklaard dat het gebouw niet kan worden gebruikt omdat het niet voldoet aan de elektriciteitsnormen, maar het verslag hierover krijg ik niet te zien omdat het om een intern document zou gaan. De fietskoeriersdienst Snel & Wel heeft daardoor een andere locatie moeten zoeken. Ze kunnen nu terecht in een gebouw van de stad, maar dat is een zeer tijdelijke oplossing.

Zijn er plannen voor dit leegstaande gebouw of zal men het verder laten verloederen?

Nous pourrions appliquer la réglementation en matière d'occupation des bâtiments aux édifices publics. Qu'en pense le ministre? Dispose-t-il d'une estimation des coûts potentiels de la rénovation du bâtiment? La société de livraison sociale Snel & Wel pourrait-elle éventuellement s'installer dans le bâtiment de la gare une fois rénové?

05.02 Pieter De Spiegeleer (VB): Où en est le plan directeur pour le bâtiment de la gare et le quartier environnant? Qu'attend la ville de Ninove de la SNCB et d'Infrabel? Que comptent réaliser la SNCB et Infrabel? Envisagent-ils une démolition totale ou partielle du bâtiment de la gare ou celui-ci sera-t-il totalement ou partiellement rénové? La SNCB souhaite-t-elle construire un nouveau bâtiment ou cette piste a-t-elle été écartée? La SNCB compte-t-elle installer des caméras de sécurité à court ou à plus long terme dans la gare de Ninove et à ses alentours?

05.03 Anja Vanrobaeys (Vooruit): L'administration communale de Ninove souhaite donner une nouvelle affectation au bâtiment de la gare. Le ministre a déclaré précédemment que le bâtiment ne pouvait pas être donné en location à l'entreprise sociale Snel & Wel au motif qu'il ne répondait pas aux normes en matière d'électricité. La ville a entre-temps trouvé un hébergement temporaire pour l'entreprise de coursiers à vélo.

Quels sont les projets de la SNCB pour le bâtiment inoccupé? Quel est le calendrier prévu à cet égard? L'entreprise Snel & Wel pourra-t-elle, à terme, s'établir dans le bâtiment de la gare? La réglementation relative aux bâtiments inoccupés peut-elle être appliquée aux bâtiments publics? Que fera-t-on, le cas échéant?

05.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les travaux au niveau du parking seront achevés d'ici le mois de juin: 66 places de parking non revêtues seront pourvues d'un revêtement pour améliorer le confort des voyageurs. Ainsi, le parking sur l'Astridlaan comptera 170 places pour les voitures.

Rendre le parking payant n'est pas à l'ordre du jour. Si la SNCB devait tout de même décider ultérieurement de rendre le parking payant, le calendrier, les tarifs et les conditions de stationnement seraient discutés avec la ville de Ninove.

La SNCB étudie actuellement ce qu'il doit advenir du bâtiment de la gare. Étant donné qu'il ne répond pas aux normes en matière de sécurité et d'énergie, il n'est pas évident d'y héberger Snel & Wel. La SNCB ne dispose pas encore d'une estimation complète

We zouden de reglementering inzake leegstand kunnen toepassen op overheidsgebouwen. Hoe staat de minister daar tegenover? Beschikt hij over een raming van de mogelijke kosten voor de renovatie van het gebouw? Zou het sociaal koeriersbedrijf Snel & Wel eventueel in het gerenoveerde stationsgebouw terecht kunnen?

05.02 Pieter De Spiegeleer (VB): Wat is de stand van zaken in het masterplan voor het stationsgebouw en de ruimere stationsbuurt? Wat verwacht de stad Ninove van de NMBS en Infrabel? Wat willen de NMBS en Infrabel realiseren? Denken ze aan een gehele of gedeeltelijke sloop van het stationsgebouw of zal het geheel of gedeeltelijk worden gerenoveerd? Wil de NMBS een nieuw stationsgebouw oprichten of is dat denkspoor van tafel geveegd? Wil de NMBS in de nabije of verdere toekomst veiligheidscamera's installeren in en rond het station van Ninove?

05.03 Anja Vanrobaeys (Vooruit): Het stadsbestuur van Ninove wil graag een nieuwe bestemming geven aan het stationsgebouw. Eerder verklaarde de minister dat het gebouw niet kan worden verhuurd aan de sociale onderneming Snel & Wel omdat het niet voldoet aan de elektriciteitsnormen. De stad heeft intussen een tijdelijk onderdak gevonden voor het fietskoerierbedrijf.

Welke plannen heeft de NMBS met het leegstaande gebouw? Met welke timing? Zal Snel & Wel op termijn wel terecht kunnen in het stationsgebouw? Kan de leegstandsreglementering worden toegepast op overheidsgebouwen? Hoe zal men daarmee omgaan?

05.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De werkzaamheden aan de parking zullen tegen juni afgerond zijn. Er zullen 66 onverharde parkeerplaatsen worden verhard, ter verbetering van het comfort van de reizigers. De parking aan de Astridlaan zal daardoor 170 plaatsen voor auto's tellen.

Het betalend maken van de parking is niet aan de orde. Mocht de NMBS later toch beslissen om de parking betalend te maken, dan zullen de timing, de parkeertarieven en de voorwaarden met de stad Ninove worden besproken.

De NMBS onderzoekt momenteel wat er met het stationsgebouw moet gebeuren. Aangezien het gebouw niet beantwoordt aan de veiligheids- en energienormen, is het niet evident om Snel & Wel daar te huisvesten. De NMBS beschikt nog niet over

des coûts d'une éventuelle rénovation.

La SNCB se concertera avec la ville concernant l'affectation du bâtiment. Toutes les pistes de réflexion sont négociables. Le plan directeur jouera un rôle déterminant à cet égard. La sécurité du site sera également abordée dans le cadre de la concertation structurelle avec la ville.

05.05 Tania De Jonge (Open Vld): Le parking de la gare est accessible à pied depuis le centre-ville et il est donc très important pour les commerces et la classe moyenne. Je comprends qu'il ne soit pas rendu payant sans concertation avec la ville.

Un bâtiment vide entraîne un manque de contrôle social et des problèmes de sécurité. L'entreprise sociale Snel & Wel aide ces groupes défavorisés à rejoindre le marché du travail. L'idéal serait qu'elle puisse s'installer dans le bâtiment. J'espère donc que le ministre élaborera rapidement des projets pour le bâtiment en impliquant la ville.

05.06 Pieter De Spiegeleer (VB): Je constate que la SNCB nous renvoie vers l'administration communale de Ninove en matière de sécurité et de vidéosurveillance. Nous n'obtenons toutefois aucune réponse par rapport au bâtiment de la gare. Le ministre renvoie tout aux calendes grecques.

05.07 Anja Vanrobaeys (Vooruit): Le bâtiment de la gare est inoccupé depuis deux ans. Lede a connu une situation similaire. Le bâtiment de la gare de Lede était également inoccupé, jonché de détrit, sans aucun contrôle social et avec un sentiment d'insécurité. Depuis qu'un magasin de vélos s'y est installé, le quartier de la gare a changé de visage.

D'un commun accord, nous avons trouvé une affectation pour le bâtiment de la gare de Ninove: l'entreprise sociale Snel & Wel. Il s'agit d'un projet dans lequel sont investis des moyens supplémentaires. Il serait regrettable que ces efforts soient réduits à néant parce que nous ne trouvons pas d'emplacement adéquat à Ninove. C'est pourquoi j'insiste une fois de plus pour que le bâtiment de la gare soit rapidement remis en état.

L'incident est clos.

06 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La bataille juridique de la SNCB contre l'habitat social au Spoorwegbosje à Gand" (55035602C)

06.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La SNCB a intenté un procès contre la société de logement gantoise Thuispunt Gent et contre la ville de Gand.

een volledige raming van de kosten voor een mogelijke renovatie.

De NMBS zal met de stad overleggen over de invulling van het gebouw. Alle denksproen zijn bespreekbaar. Het masterplan zal hierin een bepalende rol spelen. Ook de veiligheid van de site wordt besproken op het structureel overleg met de stad.

05.05 Tania De Jonge (Open Vld): De stationsparking ligt op wandelafstand van de stadskern en is daardoor heel belangrijk voor onze handel en middenstand. Ik begrijp echter dat hij niet betalend wordt zonder overleg met de stad.

Een leegstaand gebouw zorgt voor een gebrek aan sociale controle en leidt tot veiligheidsproblemen. Snel & Wel is een sociale onderneming die kansengroepen naar de arbeidsmarkt kan leiden. Ze zou idealiter daar kunnen worden gevestigd. Ik hoop dan ook dat de minister snel plannen maakt voor het gebouw en dat hij daarbij de stad betreft.

05.06 Pieter De Spiegeleer (VB): Ik stel vast dat de NMBS voor de veiligheid en de camerabewaking naar het stadsbestuur van Ninove verwijst. Wat het stationsgebouw betreft, krijgen we eigenlijk geen antwoord. De minister schuift alles op de lange baan.

05.07 Anja Vanrobaeys (Vooruit): Het stationsgebouw staat al twee jaar leeg. In Lede hebben we iets gelijkaardigs gezien. Ook daar stond het stationsgebouw leeg, er lag zwerfvuil, er was geen sociale controle en de mensen voelden er zich onveilig. Sinds daar een fietswinkel is gevestigd, heeft de stationsomgeving een heel ander gezicht gekregen.

We hebben eensgezind een bestemming gevonden voor het stationsgebouw in Ninove: de sociale onderneming Snel & Wel. Er worden extra middelen geïnvesteerd in dat project. Het zou toch jammer zijn als die inspanningen zouden worden tenietgedaan omdat we geen geschikte locatie vinden in Ninove. Daarom dring ik er nogmaals op aan om dat stationsgebouw snel op te knappen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De juridische strijd van de NMBS tegen sociaal wonen aan het Spoorwegbosje in Gent" (55035602C)

06.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De NMBS heeft een rechtszaak aangespannen tegen de Gentse woonmaatschappij Thuispunt Gent en de

La SNCB veut vendre un terrain situé à Gentbrugge, mais Thuispunt Gent souhaite y construire des logements sociaux. Le ministre a déjà appelé à la concertation, mais cet appel n'a pas été suivi.

Le ministre approuve-t-il l'approche de la SNCB? A-t-il reçu un courrier de Thuispunt Gent? A-t-il déjà demandé au conseil d'administration de la SNCB de rendre un avis sur l'expropriation du Spoorwegbosje? Soumettra-t-il cette expropriation au gouvernement avant l'été?

06.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Une procédure judiciaire est en cours. Je réitère mon appel à trouver un accord à l'amiable.

06.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le ministre a-t-il déjà entrepris des démarches? A-t-il demandé un avis au conseil d'administration? Je n'ai guère obtenu de réponses.

06.04 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Une procédure judiciaire est en cours et je respecte la séparation des pouvoirs.

L'incident est clos.

07 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote dans les régions avec un opérateur externe pour le transport de voyageurs par rail" (55035628C)

07.01 Frank Troosters (VB): *Parallèlement à la mission de service public confiée à la SNCB d'agir en tant qu'opérateur sur l'ensemble du réseau ferroviaire au cours des 10 prochaines années, on a annoncé qu'un projet pilote serait mené avec un opérateur tiers dans les différentes régions. Où en est ce projet?*

07.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): L'étude à ce sujet a été lancée au début de cette année et devrait être achevée dans un an.

07.03 Frank Troosters (VB): Malgré l'annonce faite dans l'accord de gouvernement, nous n'aurons donc pas avancé d'un pouce à la fin de la législature.

L'incident est clos.

08 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Rhin de fer" (55035629C)

08.01 Wouter Raskin (N-VA): L'analyse actualisée des coûts et avantages sociaux relative au projet 3RX pour le Rhin de fer a-t-elle été réalisée entre-temps? Quels sont les résultats et les étapes

stad Gent. De NMBS wil een stuk grond in Gentbrugge verkopen, maar Thuispunt Gent wil er sociale woningen bouwen. De minister riep al op tot overleg, maar die oproep werd genegeerd.

Keurt de minister de aanpak van de NMBS goed? Heeft hij een brief gekregen van Thuispunt Gent? Heeft hij al aan de raad van bestuur van de NMBS verzocht om een advies te geven over de onteigening van het Gentse Spoorwegbosje? Zal hij de onteigening nog voor de zomer aan de regering voorleggen?

06.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Er loopt een gerechtelijke procedure. Ik herhaal mijn oproep om een minnelijk akkoord te vinden.

06.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Heeft de minister al stappen gezet? Heeft hij de raad van bestuur om advies gevraagd? Ik heb niet veel antwoorden gekregen.

06.04 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Er loopt een gerechtelijke procedure en ik respecteer de scheiding der machten.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het pilootproject in de regio's met een externe operator voor het personenvervoer per spoor" (55035628C)

07.01 Frank Troosters (VB): *Parallel met de opdracht van openbare dienst aan de NMBS om de volgende 10 jaar als operator op te treden op het volledige spoornet, werd een pilootproject met een derde-operator in de verschillende regio's aangekondigd. Wat is de stand van zaken?*

07.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De studie daarover werd begin dit jaar opgestart en zou over een jaar zijn afgerond.

07.03 Frank Troosters (VB): Ondanks de aankondiging in het regeerakkoord, zullen we dus op het einde van de legislatuur geen stap verder staan.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De IJzeren Rijn" (55035629C)

08.01 Wouter Raskin (N-VA): Is de geactualiseerde maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) over het 3RX-project voor de IJzeren Rijn klaar? Wat zijn de resultaten en de

suivantes?

08.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): À la suite d'une étude réalisée en 2017 sur ce tracé, il a été décidé de continuer à collaborer avec un groupe de travail international composé de représentants néerlandais, allemands et belges sur le projet visant à relier les ports maritimes de la mer du Nord et le bassin de la Ruhr. Un sous-groupe de travail dirigé par le SPF Mobilité belge a été chargé de mettre à jour l'ACB. Un second groupe de travail recherchera les points positifs pour les trois pays dans un contexte de mobilité plus large. Les résultats de ces deux processus alimenteront les prochaines concertations entre les ministres des pays et régions concernés.

08.03 Wouter Raskin (N-VA): J'espère obtenir une réponse plus concrète d'ici quelques mois.

L'incident est clos.

09 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau à Bilzen" (55035631C)

09.01 Wouter Raskin (N-VA): Lors de la suppression d'un passage à niveau, le cahier des charges doit comprendre un relevé topographique avec toutes les propriétés impliquées.

Existe-t-il un relevé des parcelles qui font partie des propriétés impliquées?

09.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Il revient au futur entrepreneur d'élaborer le relevé topographique pour toutes les parcelles impliquées. Il n'existe pas encore de relevé au cours de la procédure de marché public.

09.03 Wouter Raskin (N-VA): Dans ce cas, je suppose que tout s'éclaircira après la passation.

L'incident est clos.

10 Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les sites et terrains durables mentionnés dans le contrat de performance 2023-2026" (55035653C)

10.01 Benoît Piedboeuf (MR): *L'article 73 du contrat de performance aborde les sites et terrains durables et indique qu'Infrabel continuera à réduire l'impact environnemental de ses activités, en veillant notamment à poursuivre les travaux d'assainissement des sols, limiter la consommation d'eau et maximiser l'utilisation de l'eau de pluie, réduire la production de déchets et favoriser une*

vervolgstappen?

08.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Na een studie uit 2017 over dit tracé werd besloten om met een internationale werkgroep met vertegenwoordigers uit Nederland, Duitsland en België voort te werken aan het project om de zeehavens van de Noordzee met het Ruhrgebied te verbinden. Een subwerkgroep onder leiding van de Belgische FOD Mobiliteit werd belast met de actualisatie van de MKBA. Een tweede werkgroep gaat op zoek naar pluspunten voor de drie landen in een bredere mobiliteitscontext. De resultaten van beide trajecten zullen input geven voor het volgende overleg tussen de ministers van de betrokken landen en gewesten.

08.03 Wouter Raskin (N-VA): Hopelijk krijg ik binnen enkele maanden een concreter antwoord.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van overwegen in Bilzen" (55035631C)

09.01 Wouter Raskin (N-VA): Bij de afschaffing van een overweg moet in het bestek een plaatsbeschrijving worden opgenomen met alle betrokken eigendommen.

Bestaat er een overzicht van de concrete percelen die voldoen aan de definitie van betrokken eigendom?

09.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Het is aan de toekomstige aannemer om de plaatsbeschrijving uit te voeren voor alle betrokken percelen. Als een aanbestedingsprocedure nog loopt, is er nog geen overzichtslijst.

09.03 Wouter Raskin (N-VA): Dan ga ik ervan uit dat een en ander duidelijk wordt na de gunning.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De duurzame sites en terreinen in het performantiecontract 2023-2026" (55035653C)

10.01 Benoît Piedboeuf (MR): *Artikel 73 van het performantiecontract heeft betrekking op duurzame locaties en terreinen en bepaalt dat Infrabel de milieu-impact van zijn activiteiten verder zal verminderen, onder meer door de bodemsaneringswerken voort te zetten, het waterverbruik te beperken en maximaal gebruik te maken van regenwater, de afvalproductie te*

utilisation circulaire des matériaux et enfin, sensibiliser les membres du personnel à la réduction de l'impact environnemental de leurs activités.

beperken en een circulair materiaalgebruik te bevorderen, en ten slotte het personeel te sensibiliseren voor de vermindering van de milieu-impact van zijn activiteiten.

Quelles sont les projections et les réalisations de ces projets? Qu'en est-il notamment du site de Stockem?

Wat zijn de vooruitzichten en resultaten van die projecten? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de site in Stockem?

10.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Les entreprises ferroviaires ont un rôle de responsabilité sociétale à jouer. Elles doivent donner l'exemple et cela figure en bonne place dans le nouveau contrat de gestion. Infrabel pratique une politique d'*open data* et met à disposition des informations sur son site, notamment sur sa consommation énergétique ou ses projets de biodiversité.

10.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): De spoorwegmaatschappijen hebben een maatschappelijke verantwoordelijkheid. Ze moeten het goede voorbeeld geven en dat komt goed tot uiting in het nieuwe beheerscontract. Infrabel voert een beleid van open data en stelt informatie ter beschikking op zijn website, bijvoorbeeld over zijn energieverbruik en biodiversiteitsprojecten.

Infrabel gère ses sites de manière durable et 28 ont la certification ISO 14001 de protection de l'environnement, ce qui implique l'écologisation de la consommation d'énergie et d'eau grâce à l'installation de panneaux solaires et la réutilisation de l'eau de pluie, la collecte sélective des déchets et la réutilisation des matériaux. Elle poursuit une approche d'économie circulaire grâce notamment à l'installation de traverses vertes ou la réutilisation du mobilier. La faune et la flore des sites sont favorisés par la création de prairies fleuries ou de ruches. Infrabel s'engage dans la sensibilisation et la formation du personnel. Elle organise des campagnes de sensibilisation lors de la Journée internationale de la biodiversité et de la Semaine européenne de la réduction des déchets.

Infrabel beheert zijn sites op duurzame wijze. 28 sites hebben een ISO 14001-certificaat voor milieubescherming. Dat houdt in dat het energieverbruik en waterverbruik groener worden door de installatie van zonnepanelen en het hergebruik van regenwater, en dat er ingezet wordt op gescheiden afvalinzameling en hergebruik van materialen. Infrabel streeft een aanpak na die kadert in de circulaire economie door de installatie van groene dwarsliggers en het hergebruik van roerende goederen. De fauna en flora van de terreinen worden beschermd, en men helpt de natuur een handje door de aanleg van bloemenweiden of de plaatsing van bijenkorven. Infrabel zet zich in voor de sensibilisering en opleiding van het personeel. Het bedrijf zet sensibiliseringscampagnes op touw op de Internationale Dag van de Biodiversiteit en de Europese Week van de Afvalvermindering.

L'assainissement des sols est une compétence régionale.

Bodemsanering is een gewestbevoegdheid.

Depuis 2005, Infrabel a réalisé de nombreux chantiers d'assainissement de sol pour environ 18,5 millions d'euros. L'importance des dépenses varie selon les régions et la date d'entrée en vigueur de la législation: 1995 en Région flamande, 2009 à Bruxelles et seulement en 2018 en Région wallonne. Des travaux d'assainissement sont prévus dans les trois Régions en 2023-2024 et se poursuivront à l'avenir.

Sinds 2005 heeft Infrabel tal van bodemsaneringswerken uitgevoerd ten belope van ongeveer 18,5 miljoen euro. De hoogte van de uitgaven varieert in functie van het gewest en de datum van inwerkingtreding van de wetgeving: 1995 in het Vlaamse Gewest, 2009 in Brussel en pas in 2018 in het Waalse Gewest. In alle drie de gewesten zijn er saneringswerken gepland in 2023-2024 en in de toekomst zullen die worden voortgezet.

10.03 Benoît Piedboeuf (MR): Certains sites ne sont pas encore assainis, notamment des anciens ateliers ou des zones désaffectées. Pour rationaliser l'utilisation des sols et limiter leur artificialisation, il faut le faire. Même si la compétence est régionale, il revient à Infrabel d'assainir les sols qui lui appartiennent. À Bertrix ou à Stockem notamment, des entreprises pourraient s'y installer si cela était fait!

10.03 Benoît Piedboeuf (MR): Bepaalde sites zijn nog niet gesaneerd, zoals voormalige werkplaatsen of ongebruikte terreinen. Om de terreinen rationeler aan te wenden en hun ruimtebeslag te beperken, moeten ze gesaneerd worden. Ook al is dat een gewestbevoegdheid, toch moet Infrabel zijn terreinen saneren. Als dat gebeurd zou zijn, zouden er zich bijvoorbeeld in Bertrix of Stockem ondernemingen kunnen vestigen!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les transports dangereux sur la ligne 162" (55035659C)

11 Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vervoer van gevaarlijke goederen op lijn 162" (55035659C)

11.01 Benoît Piedboeuf (MR): *Le principe des reculs de sécurité, dans le cadre du Transport des Matières Dangereuses par route (ADR) ou voie ferrée (RID), entraîne que les services d'intervention doivent développer des plans d'intervention et de protection de la population face aux risques toxiques ou d'explosion.*

11.01 Benoît Piedboeuf (MR): *Als gevolg van het principe van een veiligheidsafstand in het kader van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg (ADR) of per spoor (RID) moeten de hulpdiensten interventieplannen en plannen voor de bescherming van de bevolking tegen toxische risico's of explosiegevaar opstellen.*

S'agissant du projet d'hôpital Centre-Sud à localiser à Houdemont ou Habay-Gare, les analyses de risques déterminent que la zone d'exclusion doit avoir un rayon d'environ 300 mètres, à adapter suivant les circonstances et la configuration des lieux. La Zone de Secours Luxembourga, en suivant la recommandation européenne, recommande de maintenir une distance de sécurité de 300 mètres.

Wat de plannen voor de bouw van het ziekenhuis Centre-Sud in Houdemont of op de site Habay-Gare betreft, is er op grond van de risicoanalyses bepaald dat de uitsluitingszone een straal van circa 300 meter moet hebben, die aangepast wordt op basis van de omstandigheden en de omgevingsfactoren. De hulpverleningszone Luxemburg heeft op grond van de Europese aanbeveling geadviseerd om een veiligheidsafstand van 300 meter te behouden.

Lorsque la ligne Athus-Meuse est impraticable ou encombrée, le trafic est-il dévié vers la 162, y compris les matières dangereuses? Pouvez-vous confirmer qu'il n'y aura jamais de transports de produits dangereux sur cette ligne?

Wordt het treinverkeer, met inbegrip van treinen die gevaarlijke stoffen vervoeren, afgeleid naar lijn 162 wanneer de lijn Athus-Meuse niet gebruikt kan worden of overbelast is? Kunt u bevestigen dat er nooit gevaarlijke stoffen per spoor vervoerd zullen worden op die lijn?

11.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): La réglementation européenne transposée au niveau fédéral ne prévoit aucune interdiction de construction de bâtiments, d'hôpitaux ou autres à proximité des voies ferrées pouvant servir au transport des marchandises dangereuses.

11.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De Europese regelgeving die op het federale niveau omgezet werd, voorziet niet in een verbod op het optrekken van gebouwen, ziekenhuizen of andere bouwwerken in de buurt van spoorlijnen die gebruikt kunnen worden voor het vervoer van gevaarlijke goederen.

Au niveau fédéral, les seules interdictions sont à trouver dans la loi du 27 avril 2018 qui prévoit une interdiction, sauf obtention d'une autorisation écrite du gestionnaire d'infrastructures d'exploitation. Mais cette interdiction ne correspond pas à ce que vous évoquez.

Op federaal niveau staan er enkel verbodsbepalingen in de wet van 27 april 2018, die voorziet in een verbod, tenzij er schriftelijke toestemming verkregen wordt van de infrastructuurbeheerder en mits gegronde motivering van de exploitatieveiligheid. Dat verbod heeft echter geen betrekking op de situatie waarnaar u verwijst.

La réglementation en matière d'aménagement du territoire est une compétence régionale. Celle applicable pourrait donc se trouver dans le Code du développement territorial de la Région wallonne ou d'autres textes à ce niveau. Le transport par rail de marchandises classées dangereuses existe bien en Belgique. Pour des raisons de sécurité, il n'est pas possible de vous communiquer les itinéraires ni la fréquence.

De regelgeving inzake ruimtelijke ordening is een gewestbevoegdheid. De van toepassing zijnde regelgeving zou dus in het Wetboek van Ruimtelijke Ontwikkeling van het Waalse Gewest of in andere teksten van dat beleidsniveau kunnen staan. Het vervoer per spoor van als gevaarlijk ingedeelde goederen bestaat wel degelijk in België. Uit veiligheidsoverwegingen is het niet mogelijk u in te lichten over de gevolgde routes of de frequentie van dit vervoer.

Infrabel m'informe que la ligne 162 est quasi

Infrabel deelt mij mee dat lijn 162 vrijwel uitsluitend

uniquement dédiée au transport des voyageurs. Elle n'est plus utilisée pour le fret, sauf pour la desserte locale ou en cas d'incident sur une autre ligne.

bestemd is voor reizigersvervoer. Ze wordt niet langer gebruikt voor vrachtvervoer, behalve voor lokaal vervoer of in geval van een incident op een andere lijn.

11.03 Benoît Piedboeuf (MR): Les recommandations en matière de planification d'urgence et de zones de secours sont des compétences réparties entre le fédéral et la Région. Installer un hôpital à moins de 300 mètres me semble exclu par rapport à ces normes et aux recommandations européennes. S'agissant de malades, dans un hôpital, il faut compter 400 mètres.

11.03 Benoît Piedboeuf (MR): De aanbevelingen inzake noodplanning en hulpverleningszones zijn bevoegdheden die verdeeld zijn tussen het federale beleidsniveau en het Gewest. Een ziekenhuis bouwen op minder dan 300 meter lijkt me uitgesloten in het licht van die normen en van de Europese aanbevelingen. Wat de zieken in een ziekenhuis betreft, moet er een afstand van 400 meter gerekend worden.

Dire qu'à côté d'une voie où circulent potentiellement des produits dangereux, il n'y a pas de limitation, et qu'on peut se mettre à 5 mètres de la voie, c'est illusoire! Les pompiers eux-mêmes ne veulent pas prendre un tel risque. On joue avec le risque sanitaire pour les habitants.

U zegt dat er geen beperkingen gelden naast de sporen die mogelijk gebruikt worden om gevaarlijke goederen te vervoeren en dat er op 5 meter van die sporen gebouwd mag worden. Dat is een illusie! Zelfs de brandweerlui willen een dergelijk risico niet lopen. Er wordt gespeeld met de gezondheidsrisico's voor de buurtbewoners.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation de pesticides par Infrabel et la SNCB" (55035690C)

12 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het pesticidegebruik door Infrabel en de NMBS" (55035690C)

12.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Notre réseau ferroviaire est toujours traité avec des pesticides. Bien entendu, seuls des produits autorisés sont utilisés. Pour l'utilisation de pesticides sur la zone ballastée et les pistes de sécurité adjacentes, Infrabel doit obtenir les dérogations nécessaires auprès des autorités régionales. Le ministre a déjà indiqué précédemment qu'Infrabel souhaitait continuer de réduire l'utilisation de ces produits.

12.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Ons spoorwegnet wordt nog steeds behandeld met pesticiden. Uiteraard worden enkel toegelaten producten gebruikt. Voor het pesticidegebruik op de ballastbedding en de aangrenzende veiligheidspistes moet Infrabel de nodige afwijkingen verkrijgen van de regionale overheden. De minister zei eerder al dat Infrabel het gebruik verder wil reduceren.

Qu'en est-il de la durée de validité et du renouvellement éventuel des dérogations?

Hoe staat het met de geldigheidstermijn en de eventuele hernieuwing van de afwijkingen?

12.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Depuis mon entrée en fonction, je traite ce dossier prioritairement. La biodiversité est notre assurance-vie et nos entreprises ferroviaires ont un rôle d'exemple à jouer. La santé publique est également importante. Nous devons chercher une solution alternative au désherbage, en tenant compte des deux éléments clés que sont la biodiversité et la sécurité de l'exploitation ferroviaire. Cette technique alternative sera une combinaison de différentes méthodes, dont la gestion mécanique, les bioherbicides à eau chaude et les plantations. En concertation avec les autorités régionales, Infrabel applique déjà des techniques alternatives. Nous évoluons donc aussi rapidement que possible vers un entretien du réseau ferroviaire sans pesticides.

12.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik behandel dit dossier sinds mijn aantreden prioritair. De biodiversiteit is onze levensverzekering en onze spoorbedrijven hebben een voorbeeldfunctie. De volksgezondheid is ook belangrijk. We moeten op zoek naar een alternatief voor onkruidbestrijding met als twee sleutelementen biodiversiteit en spoorveiligheid. Dat alternatief zal een combinatie van meerdere methodes zijn, waaronder mechanisch beheer, warmwaterbioherbiciden en beplanting. In overleg met de gewestelijke overheden past Infrabel nu al alternatieve technieken toe. We evolueren dus zo snel mogelijk naar een onderhoud van het spoornetwerk zonder pesticiden.

12.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Je ne représente pas les intérêts du lobby des pesticides, mais il faut parfois faire preuve d'écoréalisme. Il n'est pas faisable de désherber les voies manuellement. Les pesticides sont parfois la solution la plus viable.

Quiconque utilise des pesticides ou envisage d'en utiliser est attaqué par les verts et la gauche et cela me dérange. Les agriculteurs qui en utilisent sont vilipendés, alors que les entreprises publiques en utilisent encore elles-mêmes. Les pouvoirs publics feraient donc bien de faire preuve de retenue et de se garder d'offenser d'autres composantes de la société.

L'incident est clos.

13 Question de Eric Thiébaud à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'absence d'accord relatif au développement d'une ligne de fret transfrontalière Valenciennes-Mons" (55035712C)

13.01 Éric Thiébaud (PS): Vous vous êtes réjoui d'un accord entre la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas pour créer une nouvelle ligne ferroviaire entre Liège, Maastricht et Aix-la-Chapelle. C'est l'occasion de vous réentendre sur un autre projet transfrontalier qui ne connaît aucune avancée majeure: la réouverture de la ligne de fret entre Valenciennes et Mons.

En janvier 2022, vous m'indiquiez qu'une énième déclaration d'intention avait été signée le 9 décembre 2021 entre la France et la Belgique, demandant à Infrabel et à SNCF Réseau d'étudier la faisabilité technique de la réouverture de la section transfrontalière de la ligne. Une instance de pilotage, associant les acteurs locaux sous la houlette du sous-préfet de Valenciennes, devait assurer le suivi des études et du projet.

Où en est-on? Quels sont les retours de votre homologue français? Votre plan de doublement du transport de fret ferroviaire d'ici 2030 intègre-t-il la réouverture de cette ligne?

13.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): L'intention politique est ce qui manquait dans ce dossier lors de mon entrée en fonction. J'ai relancé avec mon homologue français le dialogue qui était au point mort. Nous devons aboutir pour doubler, d'ici 2030, le volume de marchandises transportées par rail. Néanmoins, contrairement à la nouvelle liaison Liège-Maastricht-Aix-la-Chapelle, il faut ici reconstruire l'infrastructure ferroviaire. Ce sont des

12.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Ik behartig niet de belangen van de pesticidelobby, maar soms is ecorealisme op zijn plaats. Manueel de sporen onkruidvrij houden is ondoenbaar. Pesticiden zijn soms de meest haalbare oplossing.

Iedereen die ze gebruikt of eraan denkt ze te gebruiken, wordt vanuit groen-linkse hoek aangevallen en dat stoort mij. Boeren die ze gebruiken, worden verguisd, terwijl de overheidsbedrijven er zelf nog gebruiken. De overheid kan dus maar beter wat terughoudend zijn en geen andere geledingen van de samenleving schofferen.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van Eric Thiébaud aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het uitblijven van een akkoord over een internationale goederenspoorlijn Valenciennes-Bergen" (55035712C)

13.01 Éric Thiébaud (PS): U was zeer verheugd over het akkoord dat België, Duitsland en Nederland hebben gesloten om een nieuwe treinverbinding in te leggen tussen Luik, Maastricht en Aken. Ik grijp de gelegenheid aan om u opnieuw te ondervragen over een ander grensoverschrijdend project, waarin er nauwelijks vorderingen gemaakt worden, namelijk het opnieuw in gebruik nemen van de spoorverbinding voor goederenvervoer tussen Valenciennes en Bergen.

In januari 2022 zei u me dat er op 9 december 2021 een zoveelste intentieverklaring werd ondertekend door Frankrijk en België, waarbij Infrabel en SNCF Réseau verzocht werden te onderzoeken of het technisch haalbaar is om het grensoverschrijdende baanvak van de lijn opnieuw in gebruik te nemen. Een stuurgroep met plaatselijke actoren onder leiding van de onderprefect van Valenciennes zou instaan voor de follow-up van de onderzoeken en het project.

Hoever staat het daarmee? Welke feedback ontving u van uw Franse ambtgenoot? Maakt de nieuwe ingebruikname van die lijn deel uit van uw plan dat erop gericht is om het goederenvervoer te verdubbelen tegen 2030?

13.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Bij mijn aantreden was er een gebrek aan politieke wil in dit dossier. Daarom heb ik de dialoog met mijn Franse evenknie opnieuw op gang getrokken, want die was volledig vastgelopen. We moeten resultaat boeken als we het goederenvervoer per spoor willen verdubbelen tegen 2030. In tegenstelling tot de nieuwe verbindingen tussen Luik, Maastricht en Aken moet de spoorweginfrastructuur in dit dossier

travaux d'une tout autre ampleur.

En décembre 2021, la France et la Belgique ont signé une déclaration d'intention sur la réouverture de la ligne ferroviaire de fret Mons-Valenciennes, demandant à Infrabel et à SNCF Réseau d'étudier – chacun sur son territoire respectif – la faisabilité technique. Concrètement, il faudra identifier les travaux à entreprendre, établir le budget, fixer un calendrier théorique du chantier et étudier les possibilités d'absorption du trafic des deux réseaux.

L'étude technique belge vient d'être finalisée et ses résultats sont compilés avec ceux de France. Ils seront présentés au comité de pilotage qui décidera des suites à donner. Les budgets d'investissements d'Infrabel prévoient déjà les moyens nécessaires. Les forces vives s'activent en France pour dégager les budgets nécessaires.

13.03 Éric Thiébaut (PS): Je me réjouis des avancées. L'étude que vous m'aviez annoncée est finalisée. Je savais qu'on avait les moyens budgétaires pour finaliser l'infrastructure. Demain, au Parlement, je reçois ma collègue française, députée du Nord à l'Assemblée nationale. Nous essayons d'activer nos relais locaux. Je compte sur vous pour concrétiser ce projet.

L'incident est clos.

14 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les recrutements supplémentaires chez Securail" (55035810C)

14.01 Frank Troosters (VB): *Le personnel de Securail est déployé pour contrer les agressions croissantes sur les chemins de fer.*

Combien d'agents sont-ils employés à l'heure actuelle et combien d'ETP supplémentaires sont-ils nécessaires pour compléter le cadre du personnel? Combien d'agents supplémentaires seront-ils engagés? Quand seront-ils engagés? Dans quelles fonctions seront-ils employés?

14.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Pour renforcer la sécurité dans les trains et dans les gares, il a effectivement été décidé de renforcer Securail avec 170 agents. Au 15 mars 2023, la SNCB comptait 481 agents Securail opérationnels.

opnieuw worden aangelegd en dat zijn omvangrijke werken.

In december 2021 hebben Frankrijk en België een intentieverklaring ondertekend om de spoorwegverbinding voor goederenvervoer tussen Bergen en Valenciennes opnieuw in gebruik te nemen. Daarin worden Infrabel en SNCF Réseau verzocht om op hun respectievelijke grondgebied de technische haalbaarheid te onderzoeken. Zo moeten ze bepalen welke werkzaamheden er uitgevoerd moeten worden, een begroting opstellen, een theoretisch tijdschema opmaken voor de werken en de mogelijkheden bestuderen om het verkeer op beide netten te absorberen.

De Belgische technische studie werd onlangs afgerond, en de resultaten worden vergeleken met de Franse onderzoeksresultaten. Ze zullen voorgesteld worden aan de stuurgroep, die dan zal beslissen over het vervolg. In de investeringsbudgetten van Infrabel werden de nodige middelen reeds ingecalculeerd. In Frankrijk komen de economische en maatschappelijke spelers in actie om de vereiste budgetten uit te breken.

13.03 Éric Thiébaut (PS): Ik ben blij met de vooruitgang die geboekt wordt. De studie die u aankondigde, is klaar. Ik wist dat de middelen beschikbaar waren om de infrastructuur te voltooien. Morgen ontvang ik mijn Franse collega, die volksvertegenwoordiger is voor het departement Nord in de Assemblée nationale, hier in het Parlement. Wij trachten onze lokale contacten te activeren. Ik reken op u voor de realisatie van dit project.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bijkomende aanwervingen bij Securail" (55035810C)

14.01 Frank Troosters (VB): *Securailpersoneel wordt ingezet om de toenemende agressie op het spoor tegen te gaan.*

Hoeveel agenten zijn er vandaag aan de slag en hoeveel extra vte's zijn er nodig om de personeelsformatie te vervullen? Hoeveel agenten worden er nog in dienst genomen? Tegen wanneer? In welke functies zullen ze worden ingezet?

14.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Om de veiligheid op de trein en in de stations te verhogen werd inderdaad beslist Securail met 170 agenten te versterken. Op 15 maart 2023 waren bij de NMBS 481 operationele medewerkers van Securail actief.

À la même date, près de 71 des 150 nouveaux agents Securail prévus pour cette année avaient déjà été recrutés, dont 48 sont déjà actifs. Le recrutement se déroule donc très bien.

La plupart sont déployés dans les équipes opérationnelles, chargées de la sécurité, tandis qu'une douzaine est déployée dans le Security Operations Center (SOC), chargé des incidents de sécurité sur les chemins de fer et de la communication avec les autres services de sécurité, de police et d'urgence.

L'incident est clos.

15 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rehaussement des quais de la gare de Termonde" (55035811C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le report des travaux d'amélioration de la gare de Termonde" (55036285C)

15.01 Frank Troosters (VB): Ma question a déjà été relayée par les médias. Pouvez-vous cependant encore me donner des précisions quant au montant de l'investissement?

15.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La SNCB entend investir plus de 1,8 milliard d'euros d'ici 2032 dans les gares, dans tout le pays, doublant ainsi le nombre de gares accessibles aux personnes à mobilité réduite. Ce nombre passera à 176.

15.03 Frank Troosters (VB): Je déposerai une question écrite pour obtenir une réponse sur le montant de l'investissement pour Termonde.

L'incident est clos.

16 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le succès limité du train dans le Limbourg" (55035839C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les suites du nouveau plan de transport de la SNCB" (55036178C)

16.01 Frank Troosters (VB): Le nombre d'usagers du rail dans le Limbourg est encore de 12 % inférieur aux chiffres de 2019. Au cours des dix dernières années, la baisse s'est chiffrée à 22,5 %.

Quelles sont les causes de cette tendance à la baisse? Quelles mesures seront prises pour réussir le transfert modal dans le Limbourg?

16.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les liaisons ferroviaires sont insuffisantes, les

Op diezelfde datum waren al bijna 71 van de voor dit jaar geplande 150 nieuwe Securailagenten gerekruteerd, van wie er al 48 actief zijn. De aanwerving loopt dus zeer vlot.

De meesten worden ingezet in de operationele teams, die instaan voor de veiligheid, terwijl een tiental wordt ingezet in het Security Operations Center (SOC), dat verantwoordelijk is voor veiligheidsincidenten op het spoor en voor de communicatie met de andere veiligheids-, politie- en hulpdiensten.

Het incident is gesloten.

15 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verhogen van de perrons in het station Dendermonde" (55035811C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitgestelde verbeteringswerken aan het station van Dendermonde" (55036285C)

15.01 Frank Troosters (VB): Mijn vraag kwam in de media al aan bod. Graag kreeg ik nog wel informatie over het investeringsbedrag.

15.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS wil tussen nu en 2032 meer dan 1,8 miljard euro investeren in stations over het hele land. Het aantal stations dat toegankelijk zal zijn voor mensen met een beperkte mobiliteit zal verdubbelen tot 176.

15.03 Frank Troosters (VB): Ik zal het investeringsbedrag voor Dendermonde schriftelijk vragen.

Het incident is gesloten.

16 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het beperkte succes van de trein in Limburg" (55035839C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van het nieuwe vervoersplan van de NMBS" (55036178C)

16.01 Frank Troosters (VB): Het aantal treinreizigers in Limburg ligt nog steeds 12 % lager dan in 2019. Voor de laatste tien jaar bedraagt de daling er liefst 22,5 %.

Waarom is die neerwaartse trend te wijten? Welke maatregelen zullen er worden genomen om van de modal shift ook in Limburg een succes te maken?

16.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De treinverbindingen zijn ondermaats, aansluitingen

correspondances ne sont pas atteintes, les retards sont d'office pris en compte, il y a peu de nouvelles rames de voyageurs et la pénurie de personnel se prolonge. Par contre, les voyageurs doivent payer plus. Les gens optent de plus en plus pour la voiture.

Comment le ministre explique-t-il la forte baisse du nombre d'usagers du rail? Le nouveau plan de transport pourra-t-il y remédier? Quels trains de pointe la SNCB souhaite-t-elle supprimer?

16.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): À l'issue de la pandémie, de nombreux voyageurs ont repris le train. L'an dernier, il y a eu 227,4 millions de voyageurs nationaux, soit 32,4 % de plus qu'en 2021, ce qui reste néanmoins inférieur au niveau de 2019 qui s'élevait à 253,4 millions. Le nombre d'abonnements domicile-travail est inférieur en raison du télétravail. Pour y répondre, la SNCB a introduit l'abonnement Flex en mars 2023.

Les chiffres d'octobre pour le Limbourg ne montrent pas de tendance constante à la baisse entre 2014 et le début de la pandémie. L'évolution suit la tendance générale d'une augmentation du trafic le week-end et d'une diminution des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Avant la crise sanitaire, on observait même une augmentation des déplacements depuis et vers le Limbourg.

Je poursuivrai mes efforts avec la SNCB pour convaincre les voyageurs d'opter pour le train, en élargissant progressivement l'offre et en investissant dans les gares et les infrastructures de l'ensemble du pays.

16.04 Frank Troosters (VB): Le nombre de voyageurs dans le Limbourg a bel et bien baissé de 22,5 %. J'y reviendrai.

16.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les problèmes à la SNCB ne diminuent toujours pas, le bilan n'est pas positif. L'explication qu'a donnée la SNCB ce matin concernant la nouvelle tarification est tellement alambiquée que je me demande comment les voyageurs peuvent encore s'y retrouver. TreinTramBus a émis l'idée d'une tarification simple et claire, à l'instar de ce qui se fait en Suisse. Cette solution aurait été préférable.

17 Interpellation de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouveaux plans de transport de la SNCB dans le Limbourg" (55000413I)

17.01 Frank Troosters (VB): Bien que l'intention du gouvernement soit d'initier un transfert modal et de développer l'offre ferroviaire, le nouveau plan de transport de la SNCB prévoit qu'à partir de décembre

worden gemist, vertragingen worden vooraf ingecalculeerd, de nieuwe treinstellen zien we nauwelijks en het personeelstekort houdt aan. Ondertussen mogen de reizigers meer betalen. Mensen kiezen steeds meer voor de auto.

Hoe verklaart de minister de forse daling van het aantal treinreizigers? Zal het nieuwe vervoersplan soelaas bieden? Welke piekurtreinen wil de NMBS schrappen?

16.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Na de pandemie hebben veel reizigers de weg naar de trein teruggevonden. Er waren vorig jaar 227,4 miljoen binnenlandse reizigers, 32,4 % meer dan in 2021, maar onder het niveau van 2019 met 253,4 miljoen. Met name het aantal woon-werkabonnements ligt lager door de verankering van telewerk. Om daarop een antwoord te bieden, heeft de NMBS in maart 2023 het Flex Abonnement ingevoerd.

In de oktobertellingen voor Limburg is er geen constant dalende trend tussen 2014 en het begin van de pandemie. De evolutie volgt de algemene tendens van meer weekendverkeer en minder woon-werkverkeer. Voorafgaand aan de coronacrisis was er zelfs een stijging van het aantal verplaatsingen van en naar Limburg.

Ik blijf mij samen met de NMBS inspannen om reizigers te overtuigen voor de trein te kiezen, met een stapsgewijze uitbreiding van het aanbod en investeringen in stations en infrastructuur in het hele land.

16.04 Frank Troosters (VB): Het aantal reizigers in Limburg is wel degelijk gedaald met 22,5 %. Ik kom hierop terug.

16.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De problemen bij het spoor nemen niet af, een positief verhaal is het niet. De toelichting die de NMBS deze ochtend gaf over de nieuwe tarifiering, is zo ingewikkeld dat ik me afvraag of mensen nog zullen kunnen volgen. TreinTramBus heeft het idee van een simpele en duidelijke tarifiering voorgesteld, zoals in Zwitserland. Dat was beter geweest.

17 Interpellatie van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe vervoersplannen van de NMBS in Limburg" (55000413I)

17.01 Frank Troosters (VB): Hoewel het de bedoeling is van de regering om een modal shift op gang te brengen en het spooraanbod uit te breiden, staat in het nieuwe vervoersplan van de NMBS dat

2023, les jours de semaine, deux trains de pointe de Hasselt à Genk seront supprimés, ainsi que trois trains de Genk à Hasselt.

Est-ce exact? Le ministre reconnaît-il que cela va à l'encontre de ses ambitions politiques? Les plans de transport seront-ils encore ajustés? Combien de voyageurs utilisent-ils ces trains de pointe supprimés? Quels ont été les résultats des études du potentiel qui ont conduit aux nouveaux plans de transport?

17.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Le nouveau plan de transport 2023-2026 de la SNCB constitue un maillon important de l'ambition du gouvernement de faire du rail l'épine dorsale de notre mobilité. Des trains supplémentaires seront proposés tôt le matin et tard le soir. Il n'est pas exact que le nombre de trains diminuera au Limbourg. L'offre totale de trains sera même renforcée. L'offre de trains sera améliorée dans sept gares du Limbourg. Des trains supplémentaires seront proposés entre Hasselt et Mol. Le week-end, les personnes voyageant entre Hasselt et Anvers arriveront à destination un quart d'heure plus rapidement. Dans six gares du Limbourg, l'accessibilité sera améliorée pour les personnes à mobilité réduite. Il s'agit du plan de transport le plus ambitieux jamais élaboré, par lequel nous souhaitons proposer aux voyageurs une offre intéressante dans l'ensemble du pays, y compris dans le Limbourg.

17.03 Frank Troosters (VB): Les trains supplémentaires ne rouleront qu'à partir de 2026, alors que cinq trains de pointe par jour sont déjà supprimés actuellement. Il y a donc 25 trains de moins par semaine, alors qu'un an plus tard, il y en aura peut-être 16 supplémentaires. À court terme, l'offre ferroviaire dans le Limbourg est bel et bien affaiblie, alors même qu'elle était déjà pauvre. J'introduis une motion par laquelle je demande au gouvernement de se concerter sans délai avec la SNCB en vue d'adapter le plan de transport dans le Limbourg et de concrétiser aussi dans le Limbourg l'ambition de l'accord de gouvernement visant à augmenter l'offre de transport.

Motions

Le **président**: En conclusion de cette discussion, les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par M. Frank Troosters et est libellée comme suit:
"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Frank Troosters et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité,
- considérant les plans de mobilité du gouvernement

vanaf december 2023 op weekdays twee piekuurtreinen van Hasselt naar Genk geschrapt worden en drie van Genk naar Hasselt.

Klopt dat? Erkent de minister dat dat haaks staat op zijn beleidsambities? Zullen de vervoersplannen nog worden bijgestuurd? Hoeveel reizigers maken gebruik van de geschrapte piekuurtreinen? Wat waren de resultaten van de potentieelstudies die tot de nieuwe vervoersplannen hebben geleid?

17.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Het nieuwe vervoersplan 2023-2026 van de NMBS is een belangrijke schakel in de ambitie van de regering om van het spoor de ruggengraat van onze mobiliteit te maken. Er worden meer treinen ingezet op vroege en late tijdstippen. Het klopt niet dat het aantal treinen in Limburg zal dalen. Het totale treinaanbod wordt zelfs versterkt. Er komt in zeven Limburgse stations een beter treinaanbod. Tussen Hasselt en Mol komen er meer treinen. In het weekend zullen de reizigers tussen Hasselt en Antwerpen een kwartier sneller op hun bestemming zijn. In zes Limburgse stations wordt de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit verbeterd. Dit is het ambitieusste vervoersplan ooit, waarmee we over het hele land een mooi aanbod willen bieden aan de reizigers, ook in Limburg.

17.03 Frank Troosters (VB): De extra treinen voor Limburg zullen pas vanaf 2026 rijden, terwijl er nu per dag wel al vijf piekuurtreinen afgeschaft worden. Er gaan dus per week 25 treinen weg en een jaar later komen er misschien 16 bij. Op korte termijn wordt het treinaanbod in Limburg wel degelijk afgebouwd en het was al heel pover. Ik dien een motie in waarin ik aan de regering vraag om onmiddellijk met de NMBS te overleggen om het vervoersplan in Limburg aan te passen en om de in het regeerakkoord opgenomen ambitie voor de verhoging van het vervoersaanbod ook in Limburg te realiseren.

Moties

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Frank Troosters en luidt als volgt:
"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Frank Troosters en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,
- overwegende de mobiliteitsplannen van de

visant à inciter davantage de voyageurs à se déplacer en train;

- considérant les plans de mobilité du gouvernement visant à étendre sensiblement l'offre ferroviaire;
- considérant les plans de mobilité du gouvernement visant à investir dans la mobilité multimodale et collective;

- considérant qu'à court terme, la SNCB supprimera cinq trains de pointe par jour entre Hasselt et Genk;

- considérant qu'à long terme, la SNCB ajoutera quelques trains P entre Hasselt et Mol, seulement le dimanche;

- considérant qu'à plus long terme encore, la SNCB ajoutera également deux trains de pointe le matin et le soir entre Hasselt et Mol;

- considérant que la suppression de trains est une opération certaine et réalisable;

- considérant que l'ajout de trains est fonction du personnel et du matériel roulant disponibles;

- considérant que l'offre ferroviaire dans le Limbourg est déjà particulièrement médiocre;

- considérant que les nouveaux plans de transport de la SNCB dans le Limbourg sont en totale contradiction avec les intentions politiques du ministre et avec la déclaration gouvernementale;

demande au gouvernement

- d'engager immédiatement le dialogue qui s'impose avec la SNCB afin de modifier positivement les nouveaux plans de transport pour le Limbourg;

- de réaliser, à court terme, l'objectif mentionné dans l'accord de gouvernement et visant à augmenter l'offre de transport ferroviaire dans le Limbourg également."

Une motion pure et simple a été déposée par M. Olivier Vajda.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

Les questions n^{os} 55035923C, 55036639C et 55036754C de M. De Spiegeleer sont transformées en questions écrites. La question n° 55035963C de M. Troosters est supprimée à sa demande.

18 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les paiements en espèces dans les trains" (55035967C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les paiements en espèces à bord des trains" (55036177C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le paiement au comptant à bord des trains" (55036137C)

regering om meer mensen aan te zetten tot het gebruik van de trein;

- overwegende de mobiliteitsplannen van de regering om het spooraanbod gevoelig uit te breiden;
- overwegende de mobiliteitsplannen van de regering om in te zetten op multimodale en collectieve mobiliteit;

- overwegende dat de NMBS op korte termijn dagelijks 5 piekurtreinen tussen Hasselt en Genk zal schrappen;

- overwegende dat de NMBS op lange termijn enkel op zondag enkele P-treinen tussen Hasselt en Mol zal toevoegen;

- overwegende dat de NMBS op nog langere termijn ook 2 piekurtreinen 's morgens en 's avonds zal toevoegen tussen Hasselt en Mol;

- overwegende dat het schrappen van treinen een zekere uitvoerbare ingreep is;

- overwegende dat het toevoegen van treinen afhankelijk is van de beschikbare personeelscapaciteit en de beschikbaarheid van voldoende rollend materieel;

- overwegende dat het spooraanbod in Limburg al bijzonder pover is;

- overwegende dat de nieuwe vervoersplannen van de NMBS in Limburg volkomen haaks staan op de beleidsintenties van de minister en de regeerverklaring;

vraagt de regering

- onmiddellijk het noodzakelijke overleg met de NMBS op te starten om de nieuwe vervoersplannen voor Limburg in positieve zin aan te passen;

- de in het regeerakkoord opgenomen ambitie tot het verhogen van het vervoersaanbod per trein ook in Limburg te realiseren op korte termijn."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Olivier Vajda.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Vragen nrs. 55035923C, 55036639C en 55036754C van de heer De Spiegeleer worden omgezet in schriftelijke vragen. Vraag nr. 55035963C van de heer Troosters wordt op zijn verzoek geschrapt.

18 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Cashbetalingen op de trein" (55035967C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De cashbetalingen aan boord van de trein" (55036177C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Contante betalingen aan boord van de trein" (55036137C)

18.01 Frank Troosters (VB): *La SNCB a récemment décidé de ne plus accepter les paiements en liquide à bord de ses trains, alors que le ministre de l'Économie, Pierre-Yves Dermagne, souhaite de nouveau obliger les commerçants à accepter les paiements en espèces.*

Le ministre soutient-il la volonté de son collègue? Réinstaurera-t-il la possibilité de payer en liquide dans les trains?

18.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Depuis le 1^{er} mai, les paiements en espèces sont interdits à bord, ce qui fait craindre au personnel une recrudescence des agressions. Le ministre du Travail, M. Dermagne, a quant à lui préparé un projet de loi visant à obliger les commerçants à accepter à nouveau les paiements en argent comptant.

Quelle est la position défendue par le ministre? La SNCB reviendra-t-elle sur sa décision concernant les paiements en espèces à bord des trains?

18.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le principe suivant lequel les voyageurs achètent leur titre de transport avant de monter dans le train est maintenu. Les paiements en cash restent possibles mais uniquement en gare. Si un passager ne dispose d'aucun moyen de paiement une fois qu'il a embarqué, l'accompagnateur pourra faire en sorte qu'il paie ultérieurement le tarif qui s'applique à bord, en lui délivrant un bordereau de paiement. Le passager pourra alors s'acquitter du paiement par un autre canal de vente tel que les guichets ou les guichets automatiques, où il est également possible de payer en espèces.

18.04 Frank Troosters (VB): Nous estimons qu'il faut pouvoir payer en cash à bord des trains. La situation contraire ne correspond ni à la déclaration gouvernementale, ni aux propos tenus par le ministre Dermagne.

18.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Nous n'y sommes pas favorables non plus. Tant que les transports publics ne sont pas gratuits, il me semble que les gens doivent toujours pouvoir payer en espèces, ne serait-ce que pour éviter les conflits dans les trains.

L'incident est clos.

19 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les dépenses et les recettes supplémentaires pour le SPF Mobilité" (55035973C)

19.01 Frank Troosters (VB): *Lors du récent contrôle budgétaire, il a été indiqué que les éventuelles dépenses supplémentaires du*

18.01 Frank Troosters (VB): *De NMBS besliste onlangs geen cashbetalingen meer te aanvaarden op de trein, dat terwijl minister van Economie Dermagne handelaars opnieuw wil verplichten om cashbetalingen te aanvaarden.*

Staat de minister achter dat voornemen van zijn collega? Zal hij cashbetalingen op de trein terug mogelijk maken?

18.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Vanaf 1 mei zijn cashbetalingen aan boord verboden, wat het personeel doet vrezen voor meer agressie. Minister van Werk Dermagne heeft inmiddels een wetsontwerp klaar om handelaars te verplichten opnieuw contante betaling te aanvaarden.

Welk standpunt verdedigt de minister? Zal de NMBS haar beslissing inzake contante betaling aan boord herbekijken?

18.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het principe blijft dat reizigers hun vervoerbewijs aankopen voor het instappen op de trein. Cash betalen blijft mogelijk, maar enkel in de stations. Heeft een passagier na het opstappen geen betaalmiddel, dan kan de begeleider die persoon later laten betalen tegen het boordtarief, door middel van een *payment slip*. De passagier kan dan betalen via andere verkoopkanalen, zoals loketten of automaten, waar hij of zij ook contant kan afrekenen.

18.04 Frank Troosters (VB): Voor ons moet er wel degelijk contant kunnen worden betaald op de trein. Zo niet strookt dat niet met de regeerverklaring en met de uitspraken van minister Dermagne.

18.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ook wij kunnen ons hier niet in vinden. Zolang openbaar vervoer nog niet gratis is, meen ik dat mensen ook altijd cash moeten kunnen betalen, ook om conflicten op de trein te vermijden.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bijkomende uitgaven en ontvangsten voor de FOD Mobiliteit" (55035973C)

19.01 Frank Troosters (VB): *Bij de recente begrotingscontrole werd gesteld dat eventuele bijkomende meeruitgaven voor de FOD Mobiliteit*

SPF Mobilité devraient être compensées intégralement en générant des recettes supplémentaires.

Le ministre reconnaît-il cette latitude budgétaire limitée? Quelles sont, selon lui, les possibilités concrètes d'augmenter les recettes? Quelles dépenses supplémentaires et mesures de politique souhaite-t-il réaliser? Quelles autres possibilités voit-il pour créer des marges de manœuvre budgétaires additionnelles?

19.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Je souhaite renforcer les missions d'analyse et de contrôle du SPF Mobilité en vue d'une administration publique performante et efficace. Cette ambition se reflète dans le nouveau contrat de service public de la SNCB et dans les plans de transport. Concrètement, je m'efforce de dégager les moyens nécessaires pour le SPF Mobilité afin de mettre en œuvre les missions complémentaires du gouvernement. En outre, nous analysons les différentes possibilités d'acquérir de nouvelles recettes éventuelles.

19.03 **Frank Troosters** (VB): Il n'empêche que les notifications du récent contrôle budgétaire indiquent que la marge de manœuvre du ministre est très limitée.

L'incident est clos.

20 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains diesel dans la gare d'Anvers-Central" (55036004C)**

20.01 **Frank Troosters** (VB): Les jours de semaine, à Anvers-Central, la SNCB émet quotidiennement du CO₂ durant deux heures et 42 minutes ininterrompues, sans compter les retards, en laissant tourner ses moteurs au diesel dans une gare fermée où des gens travaillent ou prennent le train. Cette durée peut atteindre six heures durant les week-ends.

De quelle manière est-ce conciliable avec l'ambition climatique de réduction des émissions de CO₂? Cette situation est-elle responsable d'un point de vue sanitaire? Des mesures seront-elles prises pour limiter voire interdire la présence et les émissions de CO₂ des trains au diesel dans toutes les gares fermées?

20.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Le matériel roulant pour le transport de passagers se compose déjà à 95 % de trains électriques. La Belgique est pionnière en la matière. Nous poursuivons l'électrification du réseau. Les trains au diesel constituent pour l'instant la seule alternative pour les lignes de chemin de fer non électrifiées.

volledig moeten worden gecompenseerd door bijkomende ontvangsten te genereren.

Erkent de minister die beperkte budgettaire speelruimte? Welke mogelijkheden ziet hij voor concrete meerontvangsten? Welke meeruitgaven en beleidsmaatregelen wil hij aldus realiseren? Welke andere mogelijkheden ziet hij om alsnog extra budgettaire beleidsruimte te creëren?

19.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Ik wil de analyse- en controletaak van de FOD Mobiliteit versterken met het oog gericht op een performante en efficiënte openbare administratie. Die ambitie komt tot uiting in het nieuwe openbaredienstcontract van de NMBS en in de vervoersplannen. Concreet probeer ik de noodzakelijke middelen voor de FOD Mobiliteit vrij te maken om de bijkomende opdrachten van de regering uit te voeren. Voorts analyseren wij de verschillende mogelijkheden om eventuele nieuwe inkomsten te verwerven.

19.03 **Frank Troosters** (VB): Dat alles neemt niet weg dat uit de notificaties van de recente begrotingscontrole blijkt dat de beleidsruimte van de minister heel beperkt is.

Het incident is gesloten.

20 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Dieseltreinen in het station Antwerpen-Centraal" (55036004C)**

20.01 **Frank Troosters** (VB): Op weekdagen stoot de NMBS in Antwerpen-Centraal dagelijks gedurende twee uur en 42 minuten ongeremd CO₂ uit, vertragingen niet meegeteld, met draaiende dieselmotoren in een gesloten station waar mensen werken of de trein nemen. Op weekenddagen loopt dit op tot zes uur.

Op welke wijze past dat in de klimaatambitie om de CO₂-uitstoot te beperken? Is de situatie vanuit een gezondheidsoogpunt te verantwoorden? Komen er maatregelen om de aanwezigheid van en de CO₂-uitstoot door dieseltreinen in alle gesloten stations te beperken of te verbieden?

20.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Het rollend materieel voor het reizigersvervoer bestaat al voor 95 % uit elektrische treinen. België is daarmee koploper. Wij werken aan de verdere elektrificatie van het net. Dieseltreinen zijn momenteel het enige alternatief voor niet-geëlektrificeerde spoorlijnen. De huidige dieseltreinen zullen geleidelijk buiten dienst

Nous arrêterons progressivement d'utiliser les trains au diesel actuels à partir de 2032.

worden gesteld vanaf 2032.

Concernant les temps d'attente des trains au diesel, la SNCB examinera les mesures qu'elle peut prendre pour limiter les émissions de CO₂ et la pollution.

Wat de wachtmomenten voor dieseltreinen betreft, zal de NMBS onderzoeken welke maatregelen zij kan nemen om de CO₂-uitstoot en de vervuiling te beperken.

20.03 Frank Troosters (VB): En réalité, il ne se passe donc rien du tout. Alors que tous les citoyens sont poussés vers des voitures zéro émission, on n'hésite pas à émettre des gaz d'échappement diesel en abondance dans une gare fermée. Ces émissions provoquent des maux de tête et des malaises chez les voyageurs. Il faudrait examiner si ces trains ne peuvent pas être placés à la voie B. Le CO₂ s'y dissiperait plus facilement. J'espère que ce problème sera résolu dans les plus brefs délais.

20.03 Frank Troosters (VB): Eigenlijk gebeurt er dus helemaal niets. Terwijl alle burgers in de richting van emissievrije wagens worden gedreven, blaast men in een gesloten station voluit dieseluitletgas in de lucht. Mensen krijgen er hoofdpijn van en voelen zich niet goed. Men moet onderzoeken of die treinen niet op perron B kunnen worden gezet. Daar zou de CO₂ wel vlotter kunnen vervliegen. Ik hoop dat men dit heel snel oplost.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

21 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réduction de l'offre de trains dans la province d'Anvers" (55036013C)

21 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaling van het treinaanbod in de provincie Antwerpen" (55036013C)

21.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Quand les trains qui ont été supprimés structurellement depuis plus d'un an dans la région d'Anvers circuleront-ils de nouveau? Quelle compensation les voyageurs recevront-ils?

21.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Wanneer zullen de treinen die al meer dan een jaar structureel geschrapt werden in de Antwerpse regio, opnieuw rijden? Hoe worden de reizigers hiervoor gecompenseerd?

21.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): L'objectif pour cette année est de recruter 1 600 accompagnateurs de train, dont plus de 800 ont déjà été engagés. Les pénuries actuelles pourront ainsi être résorbées progressivement. Le nombre de trains sera augmenté le plus rapidement possible dès que l'absentéisme aura suffisamment diminué. Les voyageurs peuvent faire usage du régime de compensation existant.

21.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Dit jaar wordt er gemikt op de aanwerving van 1.600 treinbegeleiders, van wie er al meer dan 800 in dienst werden genomen. Daardoor zullen de huidige tekorten stelselmatig kunnen worden weggewerkt. De opschaling komt er zo snel mogelijk zodra het absentisme voldoende is gedaald. Reizigers kunnen gebruikmaken van de bestaande compensatieregeling.

21.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Cela fait déjà un an que le ministre donne la même réponse, mais rien ne change. Peut-il fournir des chiffres sur l'évolution de l'absentéisme?

21.03 Jef Van den Bergh (cd&v): De minister geeft al een jaar hetzelfde antwoord, maar er verandert gewoonweg niets. Kan hij cijfers geven over de evolutie van het absentisme?

La SNCB devrait octroyer spontanément une compensation aux voyageurs titulaires d'un abonnement annuel qui ne peuvent pas faire usage de l'offre attendue.

De NMBS zou spontaan een compensatie moeten toekennen aan reizigers met een jaarabonnement die geen gebruik kunnen maken van het verwachte aanbod.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

22 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'organisation des travaux sur la ligne ferroviaire 12 impliquant de nombreux week-ends sans trains" (55036017C)

22 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De organisatie van de werken aan spoorlijn 12 met veel treinloze weekends tot gevolg" (55036017C)

22.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Sur la ligne

22.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Op spoorlijn 12

ferroviaire 12 entre Anvers et Essen, aucun train n'a circulé lors du dernier week-end prolongé et il en sera de même le week-end prochain. En 2022, il y a déjà eu 20 week-ends sans train. Cela engendre beaucoup de désagréments.

Pourquoi ces travaux ont-ils été planifiés de cette manière? Une compensation est-elle prévue?

22.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Sur l'ordre d'Infrabel, TUC RAIL renouvelle la caténaire de la ligne 12 entre Anvers-Nord, Noorderdokken et Ekeren, étant donné qu'elle est à la fin de sa durée de vie. Des travaux d'assainissement et de renouvellement des passages à niveau et de la caténaire seront également réalisés. Les travaux sont concentrés autant que faire se peut pendant le week-end afin de limiter leurs conséquences pour les voyageurs. Les dates exactes ont déjà été communiquées, mais je fournirai encore un calendrier par écrit. La SNCB élabore un plan de transport alternatif afin de réduire autant que possible les désagréments pour les voyageurs. Des informations détaillées à ce sujet seront disponibles ultérieurement sur le planificateur d'itinéraires du site web de la SNCB.

La situation sur la ligne 12 n'est effectivement pas confortable pour les voyageurs, mais les travaux sont nécessaires.

22.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Il est surtout frustrant que les travaux aient été annoncés en trois phases: d'abord dix week-ends, puis huit week-ends supplémentaires et finalement, encore douze week-ends de plus. Cette situation est vraiment frustrante pour les voyageurs.

L'incident est clos.

23 **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité aux parkings de gare (payants) pour les personnes en situation de handicap" (55036025C)**

23.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): De nombreux pouvoirs locaux permettent aux personnes en situation de handicap de se garer gratuitement parce qu'elles n'ont souvent pas d'autre choix que de se déplacer en voiture. Il en va autrement à la SNCB. Par exemple, le parking payant de la gare d'Herentals l'est également pour les personnes à mobilité réduite (PMR). C'est inacceptable. Le ministre est-il en mesure de remédier à cette situation?

23.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB m'a assuré qu'elle respectait les obligations légales et que, lors de la construction ou du réaménagement des parkings dont elle assure la

tussen Antwerpen en Essen reden er het voorbijge verlengde weekend geen treinen en dat is opnieuw zo voor het komend weekend. In 2022 waren er al 20 weekends zonder treinen. Dat zorgt voor veel hinder.

Waarom werden die werken zo gepland? Komt er een compensatie?

22.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: In opdracht van Infrabel vernieuwt TUC RAIL de bovenleiding van lijn 12 tussen Antwerpen-Noord, Noorderdokken en Ekeren aangezien die aan het einde van zijn levensduur is gekomen. Er worden ook sanerings- en vernieuwingswerken aan overwogen en aan de bovenleiding uitgevoerd. De werken worden maximaal geconcentreerd tijdens de weekends zodat de gevolgen voor de reizigers beperkt worden. De precieze data werden al gecommuniceerd, maar ik zal nog schriftelijk een planning bezorgen. De NMBS werkt een alternatief vervoersplan uit om de hinder voor de reizigers zoveel mogelijk te beperken. De gedetailleerde info hierover is later te vinden via de routeplanner op de NMBS-website.

De situatie op lijn 12 is inderdaad niet comfortabel voor de treinreizigers, maar de werken zijn nu eenmaal nodig.

22.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Het is vooral frustrerend dat de werken in drie fases werden aangekondigd: eerst tien weekends, daarna acht bijkomende weekends en uiteindelijk kwamen er dan nog eens twaalf weekends bij. Dat is erg frustrerend voor de reiziger.

Het incident is gesloten.

23 **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van (betalende) stationparkings voor personen met een beperking" (55036025C)**

23.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Heel wat lokale besturen laten mensen met een beperking gratis parkeren omdat die vaak geen andere keuze hebben dan met de auto te rijden. Bij de NMBS is dat een ander verhaal. De betalende parking aan het station van Herentals bijvoorbeeld is ook voor mensen met een beperking betalend. Dat is onaanvaardbaar. Kan de minister daaraan iets doen?

23.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: De NMBS laat mij weten dat zij de wettelijke verplichtingen naleeft en bij de bouw of herinrichting van beheerde parkings altijd de nodige

gestion, elle prévoyait toujours de mettre suffisamment d'emplacements à la disposition des PMR. Les normes d'aménagement et le nombre d'emplacements réservés aux PMR diffèrent en fonction des régions. La SNCB veille à ce que les PMR puissent se garer le plus près possible des voies. Ces emplacements sont payants comme les autres, non pas pour générer des recettes supplémentaires mais pour des raisons techniques. Dans presque tous les parkings de gares, les emplacements réservés aux PMR se trouvent dans la zone délimitée équipée d'un contrôle d'accès et tous ces emplacements sont dès lors payants. À Herentals, la SNCB a proposé à la ville d'installer les emplacements réservés aux PMR près de la gare mais en dehors de la zone délimitée.

23.03 Jef Van den Bergh (cd&v): C'est une bonne nouvelle, en tout cas pour Herentals. Cependant, je pense que nous devons apporter une réponse politique à une question fondamentale: faut-il faire payer les personnes à mobilité réduite pour une place de stationnement à proximité d'une gare?

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 55036070C et 55036076C de Mme Bonaventure sont reportées. Les questions n^{os} 55036084C, 55036085C et 55036086C de M. Dallemagne et la question n^o 55036099C de M. Aouasti sont transformées en questions écrites.

24 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les jours de congé de compensation du personnel de la SNCB" (55036158C)

24.01 Frank Troosters (VB): *L'inspection sociale a donné à la SNCB un délai courant jusqu'à la mi-2024 pour apurer le gros arriéré de jours de congé compensatoire que peut prendre son personnel.*

Quel est l'état actuel de la situation? Combien de jours de repos compensatoire reste-t-il à prendre? L'objectif sera-t-il atteint? Quelles mesures supplémentaires seront prises, si nécessaire?

24.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): L'inspection sociale a demandé à la SNCB d'apurer ou de payer, d'ici la mi-2024, les arriérés de jours de repos compensatoire jusqu'au 31 décembre 2021 inclus. Grâce aux paiements effectués sur une base volontaire et aux récupérations, le nombre de jours de repos compensatoire est, entre-temps, passé de 98 526 à 36 111 jours, ce qui signifie que 63 % des arriérés ont déjà été résorbés.

L'incident est clos.

parkeerplaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit ter beschikking stelt. De ruimtelijke normen en het aantal plaatsen voor personen met beperkte mobiliteit verschillen van gewest tot gewest. De NMBS zorgt ervoor dat mensen met een beperkte mobiliteit zo dicht mogelijk bij de sporen kunnen parkeren. Die plaatsen zijn net als de andere betalend en dat heeft niet met inkomsten te maken, maar met technische redenen. In bijna alle stationsparkings liggen de plaatsen voor mensen met beperkte mobiliteit binnen de afgebakende zone met toegangscontrole en al die plaatsen zijn nu eenmaal betalend. In Herentals heeft de NMBS aan de stad voorgesteld om de plaatsen voor mensen met beperkte mobiliteit dichtbij het station, maar buiten de afgebakende zone te vestigen.

23.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Dat is positief nieuws, althans voor Herentals. Ik denk echter dat de vraag of we mensen met beperkte mobiliteit laten betalen voor een parkeerplaats dichtbij het station, een principiële vraag is, die politiek beantwoord moet worden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55036070C en 55036076C van mevrouw Bonaventure worden uitgesteld. De vragen nrs. 55036084C, 55036085C en 55036086C van de heer Dallemagne en vraag nr. 55036099C van de heer Aouasti worden omgezet in schriftelijke vragen.

24 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De compensatierustdagen van het NMBS-personeel" (55036158C)

24.01 Frank Troosters (VB): *De NMBS heeft van de sociale inspectie tijd gekregen tot midden 2024 om het grote aantal compensatierustdagen bij het personeel weg te werken.*

Wat is de huidige stand van zaken? Hoeveel compensatierustdagen staan er nog open? Zal de doelstelling worden behaald? Welke bijkomende maatregelen zullen daarvoor desnoods worden genomen?

24.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De sociale inspectie heeft de NMBS gevraagd om de achterstallige compensatierustdagen tot en met 31 december 2021 weg te werken tegen midden 2024 of om ze op dat ogenblik uit te betalen. Het aantal compensatierustdagen is dankzij uitbetaling op vrijwillige basis en recuperatie intussen gedaald van 98.526 dagen tot 36.111. Dat betekent dat reeds 63 % van de achterstand is weggewerkt.

Het incident is gesloten.

25 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le respect de la législation linguistique par la SNCB" (55036159C)

25.01 Frank Troosters (VB): *Dans le train de Genk à Blankenberge, l'arrivée en gare de Gand a été annoncée en français sur les écrans d'information du train. L'annonce dans le train a été réalisée dans les deux langues nationales.*

De quelle manière contrôle-t-on que la SNCB respecte la législation linguistique? Quelles mesures sont prises pour faire respecter la législation linguistique? Quelles mesures pourraient être prises pour encore améliorer ce respect? Le ministre a-t-il conscience que le non-respect de la législation linguistique peut nuire à l'expérience des usagers du rail?

25.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): En tant qu'entreprise publique, la SNCB est soumise aux dispositions des lois du 18 juillet 1966 sur l'emploi des langues en matière administrative. La Commission permanente de Contrôle linguistique (CPCL) permet quelques dérogations.

La SNCB souhaite informer correctement ses voyageurs dans les deux langues, en particulier pour les destinations touristiques. La SNCB et moi-même déplorons l'interprétation stricte de la réglementation actuelle par la CPCL, qui nuit à l'information correcte des voyageurs. Une interprétation plus souple et plus axée sur le client serait la bienvenue. Le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires suit notre point de vue.

25.03 Frank Troosters (VB): Les dispositions légales sur l'emploi des langues doivent être respectées. Une communication en français dans un train arrivant à Gand me semble peu pertinente en matière d'information correcte des voyageurs.

L'incident est clos.

26 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La disparition du tarif réduit de la SNCB pour les personnes de plus de 65 ans" (55036324C)

26.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *La SNCB souhaite remplacer le ticket senior actuel par des tarifs flexibles, avec des tarifs plus élevés aux heures de pointe. Cependant, le ticket senior actuel n'est déjà valable qu'à partir de 9 heures.*

Quel problème la SNCB tente-t-elle de résoudre? Le ministre peut-il expliquer les projets de la SNCB

25 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De naleving van de taalwetgeving door de NMBS" (55036159C)

25.01 Frank Troosters (VB): *In de trein van Genk naar Blankenberge werd bij het binnenrijden van het station van Gent de aankomst in het Frans vermeld op de informatieschermen in de trein. De aankondiging in de trein werd ook in beide landstalen omgeroepen.*

Op welke wijze controleert men het respecteren van de taalwetgeving bij de NMBS? Welke maatregelen zijn er genomen opdat de taalwetgeving zou worden gerespecteerd? Welke maatregelen zijn er mogelijk om de naleving ervan nog te verbeteren? Is de minister zich ervan bewust dat het niet naleven van de taalwetgeving kan leiden tot een negatieve reiservaring bij de treinreizigers?

25.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS is als overheidsbedrijf onderworpen aan de bepalingen uit de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken van 18 juli 1966. De Vaste Commissie voor Taaltoezicht (VCT) laat enkele afwijkingen toe.

De NMBS wil haar reizigers correct informeren in beide talen, met name voor toeristische bestemmingen. De NMBS en ikzelf betreuren dat de VCT de huidige regelgeving zodanig strikt interpreteert dat ze het correct informeren van de reizigers belemmert. Een soepelere en meer klantgerichte interpretatie is aangewezen. Het Raadgevend Comité van de Treinreizigers volgt ons daarin.

25.03 Frank Troosters (VB): De wettelijke bepalingen inzake het gebruik van de talen moeten worden gerespecteerd. Een trein die bij het binnenrijden van Gent communiceert in het Frans, heeft voor mij heel weinig te maken met het correct informeren van de reizigers.

Het incident is gesloten.

26 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verdwijnen van het voordeeltarief voor senioren bij de NMBS" (55036324C)

26.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *De NMBS wil het huidige senorenticket vervangen door flexibele tarieven, met hogere tarieven in de spitsuren. Nochtans is het huidige senorenticket ook maar geldig vanaf 9.00 uur.*

Welk probleem probeert men dan eigenlijk aan te pakken? Kan de minister de plannen van de NMBS

concernant les tickets aux tarifs préférentiels pour les jeunes et seniors, leur calendrier et leurs motivations? Les organisations de voyageurs ont-elles été impliquées dans l'élaboration des nouvelles formules tarifaires? Le ministre peut-il garantir que les nouvelles formules seront moins chères que les formules actuelles?

met de jongeren- en seniorentickets, de timing en de beweegredenen toelichten? Werden er reizigersorganisaties betrokken bij de ontwikkeling van nieuwe tariefformules? Kan de minister garanderen dat de nieuwe formules goedkoper zullen zijn dan de huidige?

26.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Des réductions importantes et cumulatives seront accordées aux jeunes jusqu'à 26 ans, aux seniors, pendant les heures creuses ainsi qu'aux petits groupes. Ces principes seront complétés par des initiatives commerciales qui devront être validées par le conseil d'administration, telles que les cartes avantages et un prix maximum pour les longues distances. Pour les courtes distances, le prix sera déterminé en fonction de la distance et une forte réduction sera appliquée, avec une réduction supplémentaire pendant les heures creuses. Les tarifs avantageux pour les jeunes et les seniors ne seront pas supprimés. Au contraire, grâce aux améliorations qui seront apportées au moment du départ, le système sera optimisé.

26.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Er komen aanzienlijke en cumulatieve kortingen voor jongeren tot 26 jaar, voor senioren, in de daluren en voor kleine groepen. Deze principes worden aangevuld met commerciële initiatieven die door de raad van bestuur moeten worden gevalideerd, zoals de voordeelkaarten en een maximumprijs voor lange afstanden. Voor korte afstanden wordt de prijs bepaald op basis van de afstand en wordt een fikse korting toegepast, met een extra korting in de daluren. De voordelige tarieven voor jongeren en senioren worden niet afgeschaft. Door verbeteringen bij het tijdstip van vertrek zal het systeem er net op vooruitgaan.

Les nouvelles structures tarifaires doivent entrer en vigueur dans les 26 mois suivant la signature du contrat de service public qui a eu lieu en décembre 2022. Il sera désormais plus avantageux de prendre le train, ce qui correspond à l'ambition gouvernementale d'accroître le nombre de voyageurs de 30 %.

De nieuwe tariefstructuren moeten in werking treden binnen de 26 maanden na de ondertekening van het openbardienstcontract in december 2022. De trein nemen zal voordeliger worden, wat past binnen de regeringsambitie om het reizigersaantal te verhogen met 30 %.

26.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il semble que les nouvelles formules tarifaires aient été développées par des consultants. Il aurait été préférable de demander l'avis des organisations de voyageurs. Le Gezinsbond (la Ligue des familles flamande) se montre, lui aussi, critique. Dans le système suisse, 30 % des citoyens ont droit à une réduction de 50 %. Nous devrions suivre cette voie.

26.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het lijkt erop dat de nieuwe tariefformules zijn uitgewerkt door een consultancybureau. Beter was het om de reizigersorganisaties inspraak te geven. Ook de Gezinsbond heeft kritiek. In het Zwitserse systeem heeft 30 % van de bevolking recht op een korting van 50 %. Die weg moeten we opgaan.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

27 Questions jointes de

- Steven De Vuyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains entre Gand et Lokeren" (55036325C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La desserte de la gare de Gentbrugge" (55036336C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre ferroviaire insuffisante entre Gand et Lokeren" (55036834C)

27 Samengevoegde vragen van

- Steven De Vuyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebrek aan treinen tussen Gent en Lokeren" (55036325C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bediening van het station Gentbrugge" (55036336C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebrek aan treinen tussen Gent en Lokeren" (55036834C)

27.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Quelle est la vision de la SNCB à propos de l'avenir de la gare de Gentbrugge? Les navetteurs peuvent-ils compter sur le fait que la gare sera desservie par au moins deux trains par heure dans les années à venir? Des

27.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Wat is de visie van de NMBS op de toekomst van het station van Gentbrugge? Kunnen de pendelaars erop rekenen dat daar ook in de komende jaren minstens twee treinen per uur zullen stoppen? Zijn er

investissements sont-ils prévus pour cette gare?

27.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): En raison d'un manque de personnel, le train S entre Gand et Lokeren ne circule plus depuis déjà deux mois. Cette situation a de nombreuses conséquences pour les navetteurs qui empruntent la très fréquentée gare de Gentbrugge. En effet, un seul train par heure s'y arrête actuellement, contre deux auparavant.

Quand les voyageurs entre Lokeren et Gand pourront-ils à nouveau compter sur un service optimal? Quand le cadre du personnel sera-t-il à nouveau rempli?

27.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La SNCB confirme que le train S53 Lokeren-Gand-Saint-Pierre circule à nouveau depuis le lundi 15 mai. La gare de Gentbrugge est desservie par le train S51 Eeklo-Gand-Renaix et le train S53 Lokeren-Gand-Saint-Pierre. Dans le plan de transport 2023-2026, la SNCB continuera à offrir ces deux liaisons.

Le recrutement de personnel supplémentaire est activement en cours dans toutes les régions. Gentbrugge ne fait pas partie des futurs investissements dans les gares. Il faut faire des choix et nous devons nous y atteler progressivement.

27.04 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Il est en tout cas positif que le train entre Gand et Lokeren circule de nouveau et que l'offre existante soit maintenue.

27.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): À la SNCB, le nombre de nouveaux collaborateurs est annihilé par le nombre de départs, ce qui réduit les recrutements à un jeu à somme nulle. De surcroît, des membres du personnel quittent également l'entreprise en raison des mauvaises conditions de travail.

L'incident est clos.

28 Questions jointes de

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La révision du code de la route" (55036349C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau code de la route" (55036368C)

28.01 Wouter Raskin (N-VA): Un projet global de nouveau code de la route sera-t-il encore soumis au Conseil d'État ce mois-ci, comme annoncé? Le groupe de travail administratif pour la réforme du code de la route a-t-il entre-temps terminé ses travaux? Un projet global de nouveau code de la

investeringen gepland in dat station?

27.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Door een gebrek aan personeel rijdt de S-trein tussen Gent en Lokeren al twee maanden niet meer. Dat heeft heel wat gevolgen voor de pendelaars in het druk gebruikte station van Gentbrugge. Daar stopt immers momenteel nog maar één trein per uur, terwijl dat er voordien twee waren.

Wanneer kunnen de reizigers tussen Lokeren en Gent opnieuw rekenen op een optimale dienstverlening? Wanneer zal het personeelskader weer op sterkte zijn?

27.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS bevestigt dat de S53-trein Lokeren-Gent-Sint-Pieters opnieuw rijdt sinds maandag 15 mei. Het station van Gentbrugge wordt bediend door de S51-trein Eeklo-Gent-Ronse en de S53-trein Lokeren-Gent-Sint-Pieters. In het vervoersplan 2023-2026 zal de NMBS de twee verbindingen blijven aanbieden.

Er wordt vaart gezet achter de aanwerving van extra personeel in alle regio's. Gentbrugge zit niet in de toekomstige investeringen in stations. Er moeten nu eenmaal keuzes worden gemaakt en we moeten daarbij progressief werken.

27.04 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Dat de trein tussen Gent en Lokeren opnieuw rijdt, is alvast een goede zaak en gelukkig blijft het bestaande aanbod op peil.

27.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Bij de NMBS wordt het aantal nieuwe medewerkers tenietgedaan door het aantal vertrekkers, wat de aanwervingen herleidt tot een nuloperatie. Bovendien vertrekken er ook personeelsleden wegens de slechte werkomstandigheden.

Het incident is gesloten.

28 Samengevoegde vragen van

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hervorming van de wegcode" (55036349C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe wegcode" (55036368C)

28.01 Wouter Raskin (N-VA): Zal er, zoals aangekondigd, nog deze maand een globaal ontwerp van nieuwe wegcode aan de Raad van State voorgelegd worden? Heeft de ambtelijke werkgroep voor de hervorming van de wegcode haar werkzaamheden intussen afgerond? Is er al een

route a-t-il déjà été soumis à l'avis des régions?

globaal ontwerp van nieuwe wegcode voor advies aan de gewesten bezorgd?

28.02 Frank Troosters (VB): Dans le Brabant flamand, plusieurs groupes de cyclotouristes ont été arrêtés par la police parce qu'ils roulaient – alors qu'ils étaient moins de 15 cyclistes – sur la voie publique et non sur la piste cyclable, comme l'exige le code de la route. Dans une réaction, le ministre a déclaré qu'il planchait sur une réforme du code de la route de sorte que la dérogation s'applique déjà à partir de 10 cyclistes. Des modifications seraient également apportées à la définition des pistes cyclables praticables. Où en est cette réforme?

28.02 Frank Troosters (VB): Verschillende groepen wielertoeristen werden in Vlaams-Brabant door de politie tegengehouden omdat ze met minder dan 15 fietsers op de openbare weg reden in plaats van op het fietspad, zoals de wegcode voorschrijft. In een reactie liet de minister weten aan een hervorming van de wegcode te werken waarbij het al zal toegelaten zijn vanaf 10 fietsers. Er zou ook gesleuteld worden aan de definiëring van begaanbare fietspaden. Hoe staat het met de hervorming van de wegcode?

28.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La réforme du code de la route sort de l'impasse dans laquelle elle se trouvait depuis des années. En 2022, j'étais parvenu à un accord avec mes collègues régionaux quant à la méthode à appliquer, à savoir un texte fédéral – le futur code de la route – et trois textes régionaux. Ceux-ci seront soumis simultanément au Conseil d'État. Le texte fédéral est un préalable à l'élaboration des textes régionaux et sera approuvé très prochainement par la Conférence interministérielle de la Mobilité. Ensuite, les avis et questions seront soumis aux régions. Les demandes d'avis groupées seront transmises au Conseil d'État à l'automne.

28.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Na een jarenlange impasse zal de hervorming van de wegcode voltooid worden. In 2022 heb ik een akkoord bereikt met mijn regionale collega's over de methode: een federale tekst – de toekomstige wegcode – en drie regionale teksten die tegelijk aan de Raad van State zullen worden voorgelegd. De federale tekst is een voorwaarde voor de opmaak van de regionale teksten en zal zeer binnenkort worden goedgekeurd door de interministeriële conferentie Mobiliteit. Daarna zullen de adviezen en vragen bij de gewesten worden ingediend. In het najaar zullen de gegroepeerde adviesaanvragen aan de Raad van State worden verstuurd.

Selon le projet de nouveau code de la route, les groupes d'au moins dix cyclistes ne seront pas obligés d'emprunter les pistes cyclables. Le terme "praticable" sera expliqué dans le rapport au Roi.

Volgens het ontwerp van nieuwe wegcode zullen groepen van minstens tien fietsers niet verplicht zijn de fietspaden te volgen. De term 'berijdbaar' zal worden toegelicht in het verslag aan de Koning.

28.04 Wouter Raskin (N-VA): L'échéance avait d'abord été fixée au mois de mai. Il semble à présent que les textes ne seront transmis au Conseil d'État qu'à l'automne. D'ici là, tout le monde sera en campagne, en particulier les partis de la Vivaldi. Je me demande si le ministre pourra encore obtenir des résultats à ce moment-là mais je lui laisse provisoirement le bénéfice du doute.

28.04 Wouter Raskin (N-VA): Eerst was de deadline mei, nu zullen de teksten blijkbaar pas tegen het najaar naar de Raad van State worden verzonden. Ondertussen is iedereen – of toch vooral de vivaldipartijen – al in campagnemodus. Ik vraag me af of de minister dan nog resultaat zal kunnen boeken, maar hij krijgt voorlopig het voordeel van de twijfel.

28.05 Frank Troosters (VB): J'ai également des doutes. En raison du calendrier adapté, il sera très difficile d'y parvenir. De plus, nous serons dans une année électorale. C'était pourtant l'un des projets les plus importants au début de la législature. Je regrette que tout se déroule aussi difficilement.

28.05 Frank Troosters (VB): Ik sluit me aan bij die twijfel. Door de aangepaste timing zal het heel nipt worden om nog te landen. Bovendien zitten we dan in een verkiezingsjaar. Dit was nochtans een van de items bij de start van de legislatuur. Ik betreurt dat alles zo moeilijk verloopt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

29 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation du nombre de plaintes reçues par l'Ombudsrail" (55036369C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le service clients des entreprises ferroviaires" (55036370C)

29 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toename van het aantal klachten bij Ombudsrail" (55036369C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De klantendienst van de spoorwegondernemingen" (55036370C)

29.01 Frank Troosters (VB): *En 2022, le nombre de plaintes individuelles traitées par l'Ombudsrail a augmenté de 300 % par rapport à 2021. Comment est-ce possible? Le ministre en tire-t-il des conclusions sur le fonctionnement des entreprises ferroviaires et sur les moyens dont dispose l'Ombudsrail?*

Parmi les plaignants, 49 % n'ont pas reçu de réponse de la part de l'entreprise ferroviaire dans le mois suivant leur prise de contact. En 2021, ce chiffre s'élevait à 35,2 %. Comment expliquer cette évolution négative? Pourquoi les entreprises ferroviaires ne répondent-elles pas ou tardivement? Quelles mesures seront prises afin d'améliorer la situation? Comment les objectifs et les résultats seront-ils concrétisés?

29.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Par rapport à la période précédant la crise sanitaire, les chiffres ont diminué. Afin d'améliorer les procédures et la communication, le service clientèle et le service de médiation organisent, à intervalles réguliers, des réunions de coordination. Toutes les propositions du service de médiation sont soigneusement analysées et, si possible, mises en œuvre.

29.03 Frank Troosters (VB): Tout dépend des données que l'on compare. Le ministre n'a pas répondu à la question de savoir quelles sont les conclusions qu'il tire de ces données quant au fonctionnement des entreprises ferroviaires et à d'éventuelles moyens supplémentaires à accorder au service de médiation. En raison de circonstances connues, le service offert est déjà relativement médiocre à l'heure actuelle. S'ils n'obtiennent pas de réponse au bout d'un mois, les voyageurs sont doublement lésés.

L'incident est clos.

30 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rehaussement des quais de la gare de Waregem" (55036389C)

30.01 Frank Troosters (VB): *Le ministre a toujours mentionné l'amélioration de l'accessibilité comme une priorité. En juin 2022, il a déclaré que le rehaussement des quais, y compris ceux de Waregem, était prioritaire. Ce dossier était prévu pour 2022, mais il a été reporté et il ne figure plus dans les derniers plans d'investissement de la SNCB.*

Cela signifie-t-il que le projet a été abandonné? Pourquoi? Le ministre trouve-t-il cela acceptable? Va-t-il prendre une initiative pour que ce projet soit

29.01 Frank Troosters (VB): *In 2022 behandelde Ombudsrail 300 % meer afzonderlijke klachten dan in 2021. Hoe komt dit? Trekt de minister hieruit conclusies over het functioneren van de spoorondernemingen en over de beschikbare middelen van Ombudsrail?*

Van de klagers heeft 49 % geen antwoord gekregen van de spooronderneming binnen de maand nadat ze die gecontacteerd hadden. In 2021 lag dit cijfer op 35,2 %. Wat is de verklaring voor deze negatieve evolutie? Waarom antwoorden de spoorondernemingen niet of laatijdig? Welke maatregelen komen er om de situatie te verbeteren? Hoe wil men de doelstellingen en de resultaten concreet maken?

29.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): In vergelijking met de periode voor de covidcrisis is er sprake van een daling. Om de procedures en de communicatie te verbeteren houden de klantendienst en de ombudsdienst regelmatig coördinatievergaderingen. Alle voorstellen van de ombudsdienst worden zorgvuldig geanalyseerd en zo mogelijk ook geïmplementeerd.

29.03 Frank Troosters (VB): Het hangt ervan af welke gegevens men met elkaar vergelijkt. Ik kreeg niet te horen welke conclusies men hieruit trekt voor het functioneren van de spoorondernemingen en voor eventuele extra middelen voor de ombudsdienst. Door de gekende omstandigheden is er op dit moment al een relatief slechte dienstverlening. Als de mensen na een maand nog geen antwoord hebben, dan gaan ze eigenlijk dubbel de boot in.

Het incident is gesloten.

30 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De perronverhoging in het station Waregem" (55036389C)

30.01 Frank Troosters (VB): *De minister heeft het verhogen van de toegankelijkheid altijd een prioriteit genoemd. In juni 2022 zei hij dat de verhoging van perrons, ook die in Waregem, prioritair was. Dat dossier stond op de planning voor 2022, maar werd uitgesteld. In de recentste investeringsplannen van de NMBS komt het dossier niet meer voor.*

Betekent dit dat het plan is afgevoerd? Waarom? Vindt de minister dat acceptabel? Zal hij iets ondernemen om het toch uitgevoerd te krijgen? Hoe

tout de même mis en œuvre? Comment concilier cette situation avec la politique d'accessibilité? Le ministre a-t-il répondu à la lettre de la commune de Waregem à ce sujet?

30.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La SNCB, Infrabel et moi-même préférons transformer immédiatement toutes les gares en des pôles offrant un accès aux transports en commun. Cela vaut également pour la gare de Waregem. Il faut opérer des choix. Dans les prochaines années, le nombre de gares accessibles et autonomes doublera, ce qui est un pas dans la bonne voie. Reporter le projet pour Waregem ne veut pas dire l'abandonner.

30.03 Frank Troosters (VB): Il s'agit d'une piètre réponse. Les travaux à la gare de Waregem étaient planifiés et ont de nouveau été abandonnés. Il serait encore préférable de ne rien promettre du tout. Le ministre ne nous offre aucune perspective. Le rehaussement des quais est, en effet, un travail titanesque. Pas moins de 1 226 quais sont en attente et un rehaussement coûte en moyenne 1 million d'euros par quai. Si l'on peut concevoir que Rome ne s'est pas faite en un jour, il est décevant de constater qu'on peut envisager de faire disparaître un projet du planning, malgré toutes les actions qui ont été entreprises à Waregem.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55036436C de M. Cogolati est reportée.

31 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La rémunération par la SNCB de membres de cabinet détachés" (55036460C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les collaborateurs de cabinet détachés" (55036599C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les collaborateurs de cabinet du ministre de la Mobilité" (55036620C)

31.01 Frank Troosters (VB): Combien de collaborateurs de cabinet du ministre sont-ils rémunérés par la SNCB? Depuis quand? Quelle est leur description de fonction? Ont-ils reçu des bonus, des rémunérations supplémentaires ou des avantages extralégaux de la SNCB? Ces collaborateurs ont-ils été impliqués dans des décisions concernant la SNCB? Le ministre est-il disposé à soumettre l'objectivité des décisions prises au sein de son cabinet à un audit externe?

31.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le détachement constitue apparemment une pratique

valt dit met het toegankelijkheidsbeleid te rijmen? Heeft de minister gereageerd op de brief van de gemeente Waregem hierover?

30.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS, Infrabel en ikzelf willen het liefste meteen alle stations uitbouwen tot toegankelijke knooppunten voor openbaar vervoer. Dat geldt ook voor het station van Waregem. Er moeten keuzes worden gemaakt. In de komende jaren zal het aantal autonoom toegankelijke stations verdubbelen en dat is een stap in de goede richting. Uitstel betekent geen afstel voor Waregem.

30.03 Frank Troosters (VB): Dit is een pover antwoord. Waregem stond op de planning en werd er weer afgegooid. Dan is het nog beter om niets te beloven. Ik krijg geen enkel concreet perspectief van de minister. De verhoging van perrons is inderdaad een enorm werk. Er liggen er 1.226 te wachten en de kostprijs van een verhoging bedraagt gemiddeld 1 miljoen euro per perron. Het is begrijpelijk dat het niet in een keer kan, maar het is teleurstellend dat van de planning verdwijnen een optie blijkt te zijn, ondanks alle acties in Waregem.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55036436C van de heer Cogolati wordt uitgesteld.

31 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De gedetacheerde kabinetsmedewerkers op de loonlijst van de NMBS" (55036460C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De gedetacheerde kabinetsmedewerkers" (55036599C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De kabinetsmedewerkers van de minister van Mobilité" (55036620C)

31.01 Frank Troosters (VB): Hoeveel personen op het kabinet van de minister worden door de NMBS betaald? Sinds wanneer? Wat is hun taakomschrijving? Kregen zij bonussen, extra's of extralegale voordelen van de NMBS? Waren deze medewerkers betrokken bij beslissingen over de NMBS? Is de minister bereid om een externe audit te laten uitvoeren naar de objectiviteit waarmee beslissingen genomen werden op zijn kabinet?

31.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Detachering is blijkbaar een veelvoorkomende

très courante au sein des cabinets. Plusieurs collaborateurs du cabinet du ministre Gilkinet seraient rémunérés par skeyes et la SNCB.

De combien de collaborateurs dispose le ministre? Combien d'entre eux sont détachés? Est-il exact qu'un chauffeur du ministre est également payé par la SNCB? Quel montant cela a-t-il permis d'économiser? N'y a-t-il pas de risque de confusion d'intérêts?

31.03 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Cette question a déjà été discutée lors de la séance plénière du 11 mai 2023.

Trois collaborateurs de mon cabinet sont payés par la SNCB, à l'exception de la prime de cabinet. Deux d'entre eux ont pris leurs fonctions le 16 novembre 2020 au sein de mon cabinet. La troisième personne a rejoint mon équipe le 9 décembre 2020.

Deux collaborateurs sont conseillers techniques au sein de ma cellule Chemin de fer. L'un travaille principalement sur les dossiers liés aux travaux d'infrastructure et à la sécurité, tandis que l'autre se concentre sur les services internationaux. Ils ne sont pas directement liés aux activités de la SNCB. Leur expertise est particulièrement utile.

La troisième personne travaille au département Logistique du secrétariat de mon cabinet. Un conseiller non statutaire de la SNCB en congé sans solde me conseille également sur l'accessibilité des gares et sur la durabilité de la SNCB. Il est rémunéré par des fonds de mon cabinet.

Tout est en ordre et transparent tant du point de vue légal qu'éthique. Les négociations avec la SNCB sur le contrat de gestion ont été menées par un autre conseiller, détaché du SPF Mobilité, sous l'autorité directe du chef de ma cellule ferroviaire et de mon chef de cabinet, qui n'ont pas et n'ont jamais eu de lien avec la SNCB. En tant que ministre, j'ai toujours pris les décisions finales sur les versions définitives des textes ayant fait l'objet de négociations.

J'ai toujours veillé à ce que le Parlement puisse exercer sa fonction de contrôle.

Le *direct award* pour la SNCB sera également examiné par la Commission européenne. Il s'agit de la procédure ordinaire.

31.04 Frank Troosters (VB): Je réintroduirai plusieurs questions écrites au sujet des membres du personnel détachés de skeyes.

31.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question portant sur le

praktijk op de kabinetten. Op het kabinet van minister Gilkinet zouden meerdere kabinetsleden op de loonlijst staan van skeyes en de NMBS.

Hoeveel medewerkers heeft de minister? Hoeveel daarvan zijn gedetacheerd? Klopt het dat ook een chauffeur van de minister betaald wordt door de NMBS? Hoeveel geld werd er hierdoor bespaard? Zorgt dat niet voor een gevaar op belangenvermenging?

31.03 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Deze kwestie werd al besproken in de plenaire vergadering van 11 mei 2023.

Drie personen op mijn kabinet worden betaald door de NMBS, met uitzondering van de kabinetspremie. Twee van hen startten op 16 november 2020 op mijn kabinet. De derde persoon vervoegde mijn team op 9 december 2020.

Twee medewerkers zijn als technisch adviseur aan mijn spoorcel verbonden. Een van hen werkt voornamelijk aan de dossiers in verband met infrastructuurwerken en veiligheid, de andere aan internationale diensten. Zij hebben niet rechtstreeks te maken met de activiteiten van de NMBS. Hun expertise is zeer nuttig.

De derde persoon werkt op de afdeling Logistiek van mijn kabinetssecretariaat. Ik heb ook een niet-statutaire NMBS-adviseur met onbetaald verlof die mij adviseert over de toegankelijkheid van stations en de duurzaamheid van de NMBS. Hij wordt betaald uit de eigen middelen van het kabinet.

Zowel wettelijk als ethisch is alles in orde en transparant. Onderhandelingen met de NMBS over het beheerscontract werden gevoerd door een andere adviseur, gedetacheerd vanuit de FOD Mobiliteit, onder rechtstreeks gezag van het hoofd van mijn cel Spoor en mijn kabinetschef, die geen van beiden banden hebben of gehad hebben met de NMBS. Als minister nam ik altijd de eindbeslissingen over de definitieve versies van de onderhandelde teksten.

Ik heb er altijd voor gezorgd dat het Parlement zijn controlerende rol kon uitoefenen.

De *direct award* voor de NMBS zal ook door de Europese Commissie onderzocht worden. Dat is de normale gang van zaken.

31.04 Frank Troosters (VB): Ik zal een aantal vragen over gedetacheerde personeelsleden van skeyes schriftelijk opnieuw indienen.

31.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik kreeg geen antwoord op mijn vraag over de chauffeur. In

chauffeur. En séance plénière, le ministre a répondu de manière plutôt laconique. Or, il ne s'agit pourtant pas d'une question à prendre à la légère. Nous ne sommes pas des partisans du détachement. Nous sommes en faveur d'une fonction publique solide.

31.06 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Ce sont également des fonctionnaires, détachés dans mon cabinet. Où est le problème? Mon cabinet compte moins de détachés que d'autres cabinets.

31.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il ne peut y avoir de lien entre l'entreprise et le cabinet. Soit on travaille pour un cabinet et on est payé par ce cabinet, soit on travaille pour une entreprise. La réponse du ministre est incroyablement arrogante.

L'incident est clos.

32 Questions jointes de

- **Anja Vanrobaeys à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "L'offre de trains sur la ligne 82" (55036631C)
- **Tania De Jonge à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Le nouveau plan de transport et la liaison ferroviaire Ninove-Alost" (55036694C)

32.01 Anja Vanrobaeys (Vooruit): *En dépit de précédents messages alarmistes, aucun arrêt ne sera supprimé sur la ligne 82. Cependant, les trains de mi-journée seront supprimés. Une décision identique avait été annulée en 2012 sous la pression des pouvoirs locaux. Par ailleurs, aucun train ne circule sur la ligne durant les congés scolaires. En conséquence et en raison de la politique de "stop and go" permanente, de moins en moins de voyageurs utilisent cette liaison ferroviaire. La SNCB sera donc elle-même à l'origine de la diminution du nombre de voyageurs lors d'un prochain comptage. Pourtant, Alost et Erpe-Mere demandent depuis des années de renforcer la ligne 82 en guise d'alternative à la voiture.*

La SNCB se concertera-t-elle une nouvelle fois avec les pouvoirs locaux et tiendra-t-elle compte de leurs souhaits? Des arrêts seront-ils encore supprimés? Qu'en pense le ministre?

32.02 Tania De Jonge (Open Vld): *Il est positif que le nouveau plan de transport prévoit des trains supplémentaires sur la ligne Alost-Bruxelles et Ninove-Grammont-Enghien. Par contre, il est dommage que le train S6 de Ninove ne roule plus jusqu'à Alost.*

Pour quelles raisons cette décision a-t-elle été prise? Le train vers Enghien roulera-t-il jusque Denderleeuw? Des trains tardifs supplémentaires de Bruxelles vers Alost et Zottegem seront ajoutés.

de plenaire vergadering antwoordde de minister nogal laconiek, maar we kunnen hier toch niet licht overgaan. Wij zijn geen voorstanders van detachering. Wij zijn voor een sterke ambtenarij.

31.06 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Het zijn ook ambtenaren, die gedetacheerd zijn naar mijn kabinet. Waar zit dan de schande? Er zijn minder gedetacheerden op mijn kabinet dan op andere kabinetten.

31.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Er mag geen link zijn tussen het bedrijf en het kabinet. Ofwel werkt men voor een kabinet en wordt men betaald door het kabinet, ofwel werkt men voor een bedrijf. De reactie van de minister is ongelooflijk arrogant.

Het incident is gesloten.

32 Samengevoegde vragen van

- **Anja Vanrobaeys aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "Het treinaanbod op de lijn 82" (55036631C)
- **Tania De Jonge aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "Het nieuwe vervoersplan en de treinverbinding Ninove-Aalst" (55036694C)

32.01 Anja Vanrobaeys (Vooruit): *Ondanks eerdere onheilsberichten, worden er geen haltes op lijn 82 geschrapt. Wel verdwijnen de middagtreinen. Eenzelfde beslissing werd in 2012 terug ingetrokken onder druk van de lokale besturen. Er rijden ook geen treinen op de lijn in de schoolvakanties. Daardoor en door het constante stop-and-gobeleid kiezen steeds minder mensen voor deze treinverbinding. Zo zorgt de NMBS er zelf voor dat er bij een volgende telling nog minder reizigers zijn. Nochtans vragen Aalst en Erpe-Mere al jaren om een versterking van lijn 82 als alternatief voor de wagen.*

Zal de NMBS nog eens overleggen met de lokale besturen en rekening houden met hun wensen? Worden er alsnog haltes geschrapt? Wat is de mening van de minister?

32.02 Tania De Jonge (Open Vld): *Het is goed dat het nieuwe vervoersplan voorziet in extra treinen op de lijn Aalst-Brussel en Ninove-Geraardsbergen-Edingen. Het is wel jammer dat de S6-trein van Ninove niet opnieuw tot Aalst zal rijden.*

Waarom is die beslissing genomen? Zal de trein naar Edingen doorrijden tot Denderleeuw? Er komen ook extra late treinen vanuit Brussel naar Aalst en Zottegem. Zullen de late treinen ook stoppen in

Ceux-ci s'arrêteront-ils aussi à Denderleeuw? À quelle heure sera le dernier train pour Ninove?

32.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): En considérant la situation dans son ensemble, on constate que l'offre de trains en Flandre orientale s'étoffe. Le plan de transport est conforme à l'ambition du contrat de service public et vise une augmentation du nombre de passagers de 30 % d'ici 2032.

La décision a été prise de supprimer 22 trains P en fin de journée. Il existe de bonnes alternatives pour ces trains, qui renforcent actuellement l'offre de base aux heures de pointe. Le personnel et le matériel libérés permettent d'offrir des services plus pertinents et 12 trains P peuvent être progressivement mis en place aux endroits où le nombre de voyageurs augmente.

J'ai déjà fait savoir précédemment qu'à mes yeux, la suppression de plusieurs arrêts était une mauvaise idée. Je me réjouis donc que le conseil d'administration ait finalement décidé de ne pas supprimer d'arrêts. Nous pourrions dès lors continuer à nous concentrer sur le réaménagement de l'offre de trains.

Infrabel effectue des travaux de rénovation des infrastructures à Denderleeuw, ce qui limite la capacité. Par conséquent, il n'est plus possible de prolonger la ligne S6 jusqu'à Alost.

Une liaison directe entre Ninove et Alost requiert une importante capacité car à Denderleeuw, cette ligne doit traverser toute la gare. Cette option n'a pas été incluse dans le nouveau plan de transport en raison de son incidence potentielle sur la ponctualité des trains. La ligne supplémentaire ira jusqu'à Denderleeuw, ce qui permettra d'augmenter la fréquence entre Enghien, Grammont, Ninove et Denderleeuw d'un à deux trains par heure.

Le vendredi et le samedi soir, des trains S vers Zottegem et Alost sont ajoutés, avec un dernier départ de Bruxelles-Central après 1 h. Les deux liaisons comprendront un arrêt à Denderleeuw. À l'heure actuelle, le dernier train de Denderleeuw à Ninove démarre à 22 h 56 les jours de semaine et à 21 h 56 les week-ends.

32.04 Anja Vanrobaeys (Vooruit): Je me réjouis qu'aucun arrêt ne soit supprimé, mais quel est l'intérêt des arrêts où plus aucun train ne passe? La ligne 82 souffre d'une politique de "stop and go" depuis 20 ans, avec des trains supprimés qui sont réinstaurés par la suite.

Le ministre indique qu'il existe des alternatives sans

Denderleeuw? Hoe laat rijdt de laatste trein naar Ninove?

32.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Als men naar het bredere plaatje kijkt, ziet men dat het treinaanbod in Oost-Vlaanderen wordt uitgebreid. Het vervoersplan ligt in lijn met de ambitie van het openbaredienstcontract en de ambitie om het aantal reizigers met 30 % te laten stijgen tegen 2032.

Er is besloten om 22 late P-treinen niet meer te laten rijden. Voor deze treinen, die momenteel het basisaanbod tijdens de piekuren versterken, zijn er goede alternatieven. Met het vrijgekomen personeel en materieel kunnen pertinentere bedieningen mogelijk worden gemaakt en kunnen geleidelijk 12 P-treinen worden ingelegd op plaatsen waar het reizigersverkeer toeneemt.

Ik heb al eerder te kennen gegeven dat ik het sluiten van een aantal haltes geen goed idee vind. Daarom verheugt het mij dat de raad van bestuur uiteindelijk heeft besloten om geen haltes te sluiten. Zo kunnen we ons verder concentreren op de herschikking van het treinaanbod.

Infrabel voert vernieuwingswerken uit aan de infrastructuur in Denderleeuw, wat de capaciteit beperkt. Daardoor is het niet meer mogelijk de S6 tot Aalst door te trekken.

Een rechtstreekse verbinding tussen Ninove en Aalst vraagt veel capaciteit omdat deze verbinding in Denderleeuw het volledige station moet kruisen. Vanwege de mogelijke impact ervan op de stiptheid van het treinverkeer is die optie niet opgenomen in het nieuwe vervoersplan. De extra verbinding zal tot Denderleeuw rijden, zodat er een verhoging van de frequentie komt tussen Edingen, Geraardsbergen, Ninove en Denderleeuw van een naar twee treinen per uur.

Op vrijdag- en zaterdagavond komen er bijkomende S-treinen naar Zottegem en Aalst, met een laatste vertrek vanuit Brussel-Centraal na 1 uur. Beide verbindingen zullen stoppen in Denderleeuw. Vandaag vertrekt de laatste trein van Denderleeuw naar Ninove op weekdays om 22.56 uur en in het weekend om 21.56 uur.

32.04 Anja Vanrobaeys (Vooruit): Het is goed dat er geen haltes zijn afgeschaft, maar wat hebben we aan haltes waar geen treinen meer passeren? Op lijn 82 wordt al 20 jaar een stop-and-gobeleid gevoerd, met treinen die worden afgeschaft en later opnieuw worden ingevoerd.

De minister zegt dat er alternatieven zonder

temps d'attente, mais la seule alternative est un bus qui passe par tous les villages. Le trajet prend entre 1 h et 1 h 30. Dans ce cas de figure, la voiture est la seule véritable alternative.

Le train en question présente pourtant un potentiel bien plus large que le transport d'étudiants. Il passe le long d'un zoning industriel et, le week-end, il pourrait offrir une solution de substitution idéale à la voiture pour les déplacements vers Alost, car la chaussée est embouteillée toute la journée.

Nous mobilisons nos troupes à Alost et à Erpe-Mere, soutenues par les autorités locales ainsi que par la zone de transport locale, afin de plaider pour le retour de ces trains.

32.05 Tania De Jonge (Open Vld): Notre région compte de nombreux navetteurs qui ont besoin de bonnes liaisons avec les centres urbains de Bruxelles, Alost et Gand.

Notre échevin de la Mobilité a pu participer à l'élaboration du plan de transport. Certaines de nos demandes ont ainsi été prises en compte, mais l'offre peut et doit encore être améliorée sensiblement. J'espère que les problèmes qui viennent d'être évoqués seront pris en considération dans la suite du planning.

L'incident est clos.

33 Questions jointes de

- **Frank Troosters** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Le défaut de ponctualité à la SNCB" (55036633C)
- **Maria Vindevoghel** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La baisse des chiffres relatifs à la satisfaction et à la ponctualité à la SNCB" (55036672C)

33.01 Frank Troosters (VB): *En avril 2023, la ponctualité des trains était de nouveau plus que médiocre. Seuls 88,6 % des trains de voyageurs intérieurs sont arrivés à l'heure ou avec un retard de moins de 6 minutes. En outre, 3 274 trains ont été complètement ou partiellement supprimés le mois dernier.*

Quelle en est la raison? Comment le ministre compte-t-il s'attaquer à ce problème? En a-t-il discuté avec les entreprises ferroviaires? Quel a été le résultat de ces échanges? Quand les voyageurs pourront-ils s'attendre à une amélioration de la ponctualité?

33.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les chiffres de ponctualité ne sont pas très bons: 31 % des usagers du rail se déclarent insatisfaits, soit près de 10 % de plus que l'année précédente. Pour la

wachttijd zijn, maar het enige alternatief is een bus die langs alle dorpjes rijdt. Dan is men een uur tot anderhalf uur onderweg. In dat geval is de auto het echte alternatief.

De trein in kwestie heeft nochtans veel meer potentieel dan scholierenvervoer. Hij passeert langs een industriezone en in het weekend zou de trein een ideaal alternatief zijn voor autoverplaatsingen richting Aalst, want op de steenweg staat men een hele dag aan te schuiven.

In Aalst en Erpe-Mere mobiliseren we onze troepen, ondersteund door de lokale overheid en de lokale vervoersregio, om de terugkeer van die treinen te bepleiten.

32.05 Tania De Jonge (Open Vld): Onze regio telt vele pendelaars, die nood hebben aan goede aansluitingen naar de centrumsteden Brussel, Aalst en Gent.

Onze schepen van Mobiliteit heeft kunnen participeren aan de opstelling van het vervoersplan. Daardoor werden een aantal van onze vragen gehonoreerd, maar het aanbod kan en moet nog veel beter. Ik hoop dat in de verdere planning rekening zal worden gehouden met de pijnpunten die hier zijn geschetst.

Het incident is gesloten.

33 Samengevoegde vragen van

- **Frank Troosters** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De ondermaatse stiptheid bij de NMBS" (55036633C)
- **Maria Vindevoghel** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De dalende tevredenheids- en stiptheidscijfers bij de NMBS" (55036672C)

33.01 Frank Troosters (VB): *De stiptheid van de treinen was in april 2023 opnieuw ondermaats. Slechts 88,6 % van de binnenlandse reizigerstreinen kwam op tijd of met een vertraging van minder dan 6 minuten aan. Ook werden de voorbije maand weer 3.274 treinen geheel of gedeeltelijk geschrapt.*

Waarom ligt dit? Hoe gaat de minister dit probleem aanpakken? Heeft hij dit besproken met de spoorbedrijven? Met welk resultaat? Tegen wanneer mag de treinreiziger meer stiptheid verwachten?

33.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De stiptheidscijfers zijn niet zo goed: 31 % van de treingebruikers geeft aan ontevreden te zijn, dat is bijna 10 % meer dan het jaar ervoor. Voor het eerst

première fois en 4 ans, la ponctualité passe sous la barre des 92 %. Plus d'un train sur dix a circulé avec un retard d'au moins 6 minutes ou a été purement et simplement supprimé. Cette baisse de la satisfaction réduira encore plus les recettes pour la SNCB, compte tenu du nouveau système qui peut pénaliser financièrement la société de transport. Comment le ministre fera-t-il remonter le taux de satisfaction?

33.03 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La ponctualité et la robustesse constituent deux priorités absolues, aussi bien pour moi que pour les entreprises ferroviaires. Nous avons abordé à plusieurs reprises en détail les facteurs pouvant avoir une influence. La livraison des nouvelles voitures M7, dont plusieurs arriveront d'ici quelques mois, jouera assurément un rôle. La SNCB continue d'engager massivement et nous investissons dans le réseau pour améliorer sa robustesse.

Le contrat de service public définit les missions et moyens pour atteindre les objectifs au cours de la période à venir. Les indicateurs de performance de la SNCB comprennent la ponctualité et les valeurs cibles. Ils sont donc plus pertinents que jamais et tout est mis en œuvre pour les réaliser. C'est la première fois dans l'histoire que la SNCB et Infrabel reçoivent autant de moyens, assortis d'une vision d'affectation pour les dix prochaines années.

Je continue de me concerter en permanence avec les entreprises ferroviaires au sujet de la ponctualité et de la robustesse.

33.04 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Le ministre n'a pas répondu à la question de savoir si les dotations seront conditionnées par la ponctualité. En tout cas, je ne pense pas que ce soit une bonne idée de faire dépendre les recettes de la SNCB de la satisfaction des clients. En effet, on risque de s'engager dans une spirale négative, car à force de reposer sur moins de moyens, le service continuera à se dégrader et la satisfaction des voyageurs diminuera encore davantage.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 32.

in 4 jaar zakt de stiptheid onder 92 %. Meer dan 1 trein op 10 reed met een vertraging van minstens 6 minuten of werd helemaal geschrapt. Die dalende tevredenheid zal leiden tot nog minder inkomsten voor de NMBS, gezien het nieuwe systeem dat de vervoersmaatschappij financieel kan bestraffen. Hoe zal de minister de tevredenheidscijfers omhoog krijgen?

33.03 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Stiptheid en robuustheid zijn twee absolute prioriteiten, zowel van mezelf als van de spoorbedrijven. De factoren die hierop een impact hebben, bespraken we al meermaals uitvoerig. De levering van de nieuwe M7-rijtuigen, waarvan er over een aantal maanden een heel aantal geleverd wordt, zal zeker een rol spelen. De NMBS blijft ook massaal aanwerven en we investeren in het net om de robuustheid ervan te verbeteren.

Het openbaredienstcontract definieert de opdrachten en middelen om de doelstellingen in de komende periode te bereiken. De prestatie-indicatoren van de NMBS omvatten de stiptheid en de streefwaarden. Zij zijn dus relevanter dan ooit en alles wordt in het werk gesteld om ze te realiseren. Het is de eerste keer in de geschiedenis dat de NMBS en Infrabel zoveel middelen krijgen, met daaraan een visie op de besteding gekoppeld voor de komende tien jaar.

Ik blijf met de spoorbedrijven in permanente dialoog staan over de stiptheid en de robuustheid.

33.04 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): De minister heeft niet geantwoord op de vraag of de dotaties afhankelijk worden gemaakt van de stiptheid. Ik vind het alvast geen goed idee om de inkomsten van de NMBS afhankelijk te maken van de klantentevredenheid. Op die manier kan men in een neerwaartse spiraal belanden want met minder middelen loopt de service slechter en daalt de klantentevredenheid nog meer.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.32 uur.