

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

DINSDAG 15 OKTOBER 2024

Namiddag

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

du

MARDI 15 OCTOBRE 2024

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.18 uur en voorgezeten door de heer Frank Troosters.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 18 et présidée par M. Frank Troosters.

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

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

01 Actualiteitsdebat over de aankoop van treintickets en toegevoegde vragen van

- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het kanaal waarlangs vervoerbewijzen aangekocht worden" (56000044C)

- Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het discriminerende tariefbeleid van de NMBS" (56000165C)

- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verschillende verkoopkanalen van de NMBS en de tariefdifferentiatie" (56000286C)

- Dimitri Legasse aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De discriminatoire tarieven van de NMBS" (56000335C)

- Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Discriminerende tarieven bij de NMBS" (56000456C)

01 Débat d'actualité sur l'achat des billets de train et questions jointes de

- Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le lieu d'achat des titres de transport" (56000044C)

- Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique tarifaire discriminante de la SNCB" (56000165C)

- Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tarifs de la SNCB sur ses différents canaux de ventes" (56000286C)

- Dimitri Legasse à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tarifs discriminatoires de la SNCB" (56000335C)

- Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des tarifs discriminatoires à la SNCB" (56000456C)

01.01 Xavier Dubois (Les Engagés): Monsieur le ministre, le 26 septembre dernier, nous avons eu un échange à propos des différences de tarifs pratiquées par la SNCB sur ses différents canaux de ventes. Cette pratique a également été dénoncée par Unia et Testachats et a fait l'objet d'une plainte.

Vous nous aviez répondu que vous aviez demandé à la SNCB de prendre en considération les préoccupations d'Unia et de Testachats dans la préparation de la future grille tarifaire.

Pouvez-vous apporter plus de détails quant à vos demandes? Avez-vous également insisté pour que tous les titres de transports soient disponibles via tous les canaux de vente? Il me revient que ce ne serait pas le cas.

La SNCB a-t-elle répondu à votre courrier? Quelle est la teneur de cette réponse?

Avez-vous posé d'autres actes depuis pour tenter de rétablir l'égalité de traitement entre les différents

canaux de vente?

01.02 Dorien Cuylaerts (N-VA): In juli van dit jaar dreigden consumentenorganisatie Testaankoop en het Interfederaal Gelijkekansencentrum Unia de NMBS aan te klagen, omdat bepaalde vervoerbewijzen goedkoper zijn via de app dan aan het loket. De NMBS kreeg tot 31 augustus de tijd om te stoppen met het aanbieden van digitale voordeeltarieven. Indien de NMBS daarop niet zou ingaan, zou er volgens Unia en Testaankoop een rechtszaak volgen.

We keken er dus niet van op dat we in september vernamen dat Unia en Testaankoop de NMBS voor de rechter daagden wegens het discriminerende tariefbeleid.

Concreet gaat het onder andere over de Standard Multi, de tienrittenkaart die in de NMBS-app 3 euro goedkoper is dan aan het loket. Voor de Youth Multi, hetzelfde product voor jongeren onder de 26 jaar, is het verschil 2 euro. Daarnaast is het Flex-abonnement, waarmee reizigers twee tot drie keer per week op hetzelfde traject kunnen reizen, uitsluitend beschikbaar via de app.

Ik heb enkele vragen voor u in dit verband.

U vermeldde in de plenaire vergadering van 26 september laatstleden dat u de NMBS hebt gevraagd de zorgen van Unia en Testaankoop mee te nemen bij de voorbereiding van het nieuwe tarievenstelsel, dat nog moest worden voorgelegd aan de raad van bestuur van de NMBS. Hebt u intussen al een reactie van het management? Wat was die reactie? Wanneer zal het nieuwe tarievenstelsel besproken worden op de raad van bestuur? Kunt u daarover een update geven?

01.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, le 20 septembre dernier, Testachats et Unia attaquaient la SNCB en justice pour sa politique tarifaire discriminante. Les tickets aux guichets ou aux bornes coûtent en effet beaucoup plus cher que sur internet, ce qui pose évidemment question. Il n'est pas normal que des personnes en situation de fracture numérique – qui n'ont par exemple pas de connexion internet ou ne savent pas l'utiliser – devraient payer plus cher que les autres pour se déplacer.

Vous avez annoncé le 26 septembre dernier que vous aviez demandé à la SNCB de prendre en considération les préoccupations exprimées par Unia et Testachats dans les travaux sur la nouvelle grille tarifaire. Cette nouvelle grille tarifaire devait encore être validée par le conseil d'administration. Nous aimerions bien connaître le statut actuel de l'exécution de cette demande.

D'autre part, avez-vous eu la garantie que cette discrimination va prochainement prendre fin? Si oui, quand? Si non, comment allez-vous vous assurer qu'il n'y aura plus de discrimination à l'avenir?

01.04 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Consumentenorganisatie Testaankoop en Gelijkekansencentrum Unia dreigen een rechtszaak tegen de NMBS te zullen opstarten. De aanleiding hiervoor is het feit dat de NMBS verschillende verkooptarieven hanteert voor de tickets die ze online of aan het loket verkopen. Beide organisaties omschrijven deze handelwijze als uitsluitend en oneerlijk.

Testaankoop en Unia stellen de NMBS een ultimatum tot 31 augustus. Als de spoorwegmaatschappij tegen dan haar discriminerende beleid niet bijstuurt, dan komt er een rechtszaak.

Vindt de minister het aanrekenen van hogere tarieven aan personen die niet over de nodige digitale vaardigheden beschikken een correcte handelwijze?

Vindt de minister het aanrekenen van hogere tarieven aan personen die niet over de nodige digitale vaardigheden beschikken stimulerend om hen tot het nemen van de trein te bewegen?

Heeft de minister hierover overleg gehad met de NMBS? Zo ja, wat was de inhoud van dat overleg? Zo neen, zal de minister hierover nog contact nemen met de NMBS?

Is de NMBS bereid haar prijsbeleid bij te sturen om tegenmoet te komen aan de eisen van Testaankoop en Unia? Zo ja, hoe en wanneer? Zo neen, waarom niet?

De **voorzitter**: De fracties die nog geen vraag hebben gesteld in het actualiteitsdebat kunnen eenmalig aansluiten, nu bij de vraag ofwel straks bij de repliek, die keuze maakt u zelf. Voor de PS stelt de heer

Bayet nu een vraag.

01.05 Hugues Bayet (PS): Monsieur le ministre, vous vous rappelez qu'en 2021, la SNCB a malheureusement fermé les guichets de 44 gares et que vous y étiez opposé, tout comme nous. À cela est venu s'ajouter en mars 2024 une forte réduction des plages d'ouverture des guichets, ce qui fait que sur les 91 gares qui disposent encore de guichets, 59 sont concernées par des modifications qui poussent les voyageurs à se tourner vers l'achat en ligne. Ces changements viennent renforcer encore les inégalités d'accès au train, alors que c'est pour nous une priorité.

Le Baromètre numérique de la Fondation Roi Baudouin de juin dernier soulignait en effet qu'en 2023, 40 % des Belges âgés de 16 à 74 ans se trouvent en situation de vulnérabilité numérique. Pour compléter ce tableau déjà bien sombre, nous apprenons que la SNCB applique depuis plusieurs mois une politique tarifaire qui favorise les utilisateurs de son application mobile.

J'en donnerai deux exemples: la carte de dix trajets Standard Multi coûte 3 euros plus cher au guichet que via l'application; quant à l'abonnement Flex, qui permet de voyager deux à trois fois par semaine, il n'est disponible que via l'application mobile de la SNCB.

Je crois que le message est très clair: à défaut de maîtriser les outils digitaux et/ou de disposer d'un smartphone, il est selon la SNCB logique que l'on paie plus cher ou que l'on soit privé de certaines offres de la SNCB. Cette situation est intolérable.

Monsieur le ministre, que ferez-vous pour enrayer cette dynamique d'exclusion de certains utilisateurs du train? Après la disparition de nombreux guichets et la réduction de leurs horaires d'ouverture, que ferez-vous pour lutter contre ces pratiques tarifaires jugées discriminatoires par Testachats et Unia?

01.06 Georges Gilkinet, ministre: Chers collègues, il n'y a pas vraiment de nouveaux éléments depuis la réponse que j'ai donnée à ce sujet en séance plénière le 26 septembre dernier. Je répète donc que la mobilité est un droit universel. Le transport public joue un rôle essentiel afin que chacun puisse exercer ce droit et être libre de se déplacer. C'est la raison pour laquelle le transport public a fait l'objet d'un réinvestissement majeur sous cette législature. J'espère qu'il sera confirmé par la prochaine majorité – même si j'ai des craintes en la matière – car ce réinvestissement est vital.

La mobilité est un droit universel. C'est pourquoi l'accessibilité tant aux gares qu'aux moyens d'achat de tickets de transport doit être assurée. L'accessibilité constitue d'ailleurs un élément clé du contrat de service public de la SNCB signé fin 2022 pour une durée de dix ans.

Mobiliteit moet nog inclusiever worden, met bijzondere aandacht voor de kwetsbaarste burgers, die vaak ook digitaal kwetsbaar zijn.

J'ai donc demandé à la SNCB de prendre en considération les préoccupations exprimées par Unia et Testachats dans leurs travaux sur la nouvelle grille tarifaire sur laquelle le conseil d'administration de l'entreprise doit encore se prononcer, et ce, conformément aux principes du contrat de service public exposé et présenté dans cette commission sous la précédente législature. Je signale ici que le rapport est en ligne.

Si la poursuite du développement des canaux digitaux est nécessaire, dès lors qu'il s'agit d'une évolution notable des habitudes de consommation comportant de nombreux avantages potentiels à la fois pour les utilisateurs et l'entreprise elle-même, cela ne peut se faire au détriment de l'accès de personnes victimes de la fracture numérique. Un équilibre est à trouver en la matière.

Niemand mag in de kou blijven staan, zeker niet de meest kwetsbaren onder ons. Het gaat erom dat ook zij het universele recht op mobiliteit, essentieel in onze samenleving, moeten kunnen uitoefenen.

À ce stade, la SNCB a pris acte de ma demande en justifiant les raisons pour lesquelles la différenciation remise en question avait été mise en œuvre et en l'estimant tout à fait légale, utilisant des arguments de comparaison avec d'autres réseaux de lutte contre la fraude aux titres de transport.

Ce dossier a fait l'objet d'une plainte en justice à l'initiative d'Unia et de Testachats. La SNCB pourra exposer ses arguments et la légalité de cette disposition (ou son illégalité) pourra être établie. Je

m'abstiendrai, dès lors que la question est traitée en justice, de faire quelque commentaire que ce soit sur la procédure en tant que telle. Je rappelle que c'est le droit de chaque citoyen ou groupement de citoyens d'ester en justice contre l'État ou une entreprise publique.

Pour ce qui concerne le calendrier, la nouvelle grille tarifaire doit être adoptée dans les 26 mois de l'adoption du contrat de service public signé en 2022, soit au plus tard en février 2025. Le comité de direction et le conseil d'administration de la SNCB ont la main dans ce cadre dans le respect des balises définies via le contrat de service public et dans le dialogue avec le ministre. J'ai déjà exprimé à la SNCB mes attentes en la matière.

Monsieur Dubois, la façon d'agir d'un ministre de tutelle avec une entreprise autonome se fonde avant tout sur le dialogue. Si une décision n'est pas conforme à la loi de 1991 sur les entreprises publiques ou au contrat de service public ou à toute autre norme de droit, la possibilité d'annuler cette décision existe. Mais cela se fait rarement et jamais de manière anticipée car c'est impossible.

J'espère dans ce dossier qu'une solution à la fois conforme au droit et aux attentes en matière d'accessibilité pourra être trouvée.

01.07 Xavier Dubois (Les Engagés): Monsieur le ministre, merci pour votre réponse.

Trois semaines plus tard, il n'y a pas d'évolution. La discrimination est toujours en cours, malheureusement. Je suis bien sûr déçu par la réponse, puisque nous attendons une décision de justice. De manière assez claire, on peut voir qu'il y a un problème par rapport à cette pratique.

Je suis aussi étonné du fait que, dans d'autres circonstances, vous utilisez d'autres outils pour suspendre voire annuler des décisions. Ce n'est pas le cas ici. Nous attendons. Il ne se passe rien. Il n'y a pas de réponse et la discrimination est toujours en cours. C'est bien triste.

J'espère qu'au minimum, il y aura une nouvelle interpellation pour que la SNCB puisse avancer sans attendre une décision de justice, parce que je pense qu'il en va de sa responsabilité d'entreprise qui met en œuvre un service au public. C'est bien de cela dont il est question. J'espère qu'il y aura une autre réaction que votre attitude attentiste.

01.08 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, j'entends des promesses et des engagements mais dans les faits, il n'y a aucune garantie que cette discrimination prenne fin. Je n'entends pas vraiment un engagement de votre part et cela me pose vraiment problème.

Nous l'avons déjà répété de nombreuses fois. Beaucoup, ici, le disent aussi: quatre Belges sur dix n'ont pas accès à un ordinateur ou à internet. C'est souvent un public qui est précarisé et qui doit faire face à différents obstacles.

La SNCB qui fait payer plus cher le ticket justement du fait de leur difficulté, je trouve que ce n'est pas un très bel exemple pour une entreprise publique.

Malgré les actions en justice de Testachats et Unia, je n'entends pas d'engagement ferme de votre part. Dans ce cadre, nous allons suivre de près l'évolution du dossier. Nous ne manquerons pas de revenir vers vous.

01.09 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoorden.

In augustus waarschuwden zowel Unia als Testaankoop reeds voor de rechtszaak. Het feit dat er ondertussen niets werd aangepast aan de tarieven, heeft geleid tot deze rechtszaak. Dat had vermeden kunnen worden. We vragen ons af of u als minister uw mogelijkheden hebt uitgeput om het management op andere gedachten te brengen. Door de goedkopere tarieven alleen online aan te bieden, blijft immers een deel van de treinreizigers in de kou staan. Dat moeten we te allen tijde vermijden. We hopen zo vlug mogelijk vooruitgang in dit dossier te zien, zodat de ongelijkheid wordt weggewerkt.

01.10 Frank Troosters (VB): Mevrouw Cuylaerts, ook wij betreuren dat de kans om via overleg een en ander bij te sturen niet werd aangegrepen en dat het tot een rechtszaak is gekomen. Dat straalt

nooit goed af op een overheid en een overheidsorganisatie zoals de NMBS. We wachten af wat er zal verteld worden. We hopen vooral dat bij de volgende tariefplannen een bijsturing kan gebeuren inzake de toegankelijkheid van tickets voor bepaalde zwakkeren, zoals de digibeten, en ook inzake het prijsverschil tussen aankopen aan het loket en online.

01.11 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, het werd al herhaaldelijk toegelicht. Vanuit cd&v kan eveneens gesteld worden dat digitalisering er niet toe mag leiden dat mensen worden uitgesloten en geen gebruik kunnen maken van hun rechten. In dat opzicht ben ik blij dat de minister op dezelfde lijn zit. We rekenen op zijn slagkracht, zodat hij in het voortraject naar een uitspraak van de rechtbank zijn verantwoordelijkheid neemt en de organisatie erop attent maakt dat het zover niet hoeft te komen, zodat iedereen gelijke rechten kan behouden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Actualiteitsdebat over de stopzetting van de verkoop van tickets voor internationale treinreizen in sommige stations en toegevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van internationale treintickets bij de NMBS" (56000005C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van de stationsloketten" (56000014C)

- Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Internationale treintickets" (56000062C)

- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stopzetting van de verkoop van tickets voor internationale treinreizen in Ottignies" (56000287C)

- Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stopzetting van de verkoop van tickets voor internationale treinreizen in negen stations" (56000369C)

- Hugues Bayet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stopzetting van de verkoop van tickets voor internationale treinreizen in negen stations" (56000462C)

02 Débat d'actualité sur la suppression de vente de tickets internationaux dans certaines gares et questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente de billets de train internationaux à la SNCB" (56000005C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir des guichets de gare" (56000014C)

- Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les billets de trains internationaux" (56000062C)

- Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de vente de tickets internationaux à Ottignies" (56000287C)

- Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de la vente de billets pour des trains internationaux dans neuf gares" (56000369C)

- Hugues Bayet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de la vente de tickets internationaux dans neuf gares" (56000462C)

02.01 Xavier Dubois (Les Engagés): Monsieur le ministre, depuis le 1^{er} octobre, la SNCB a arrêté de vendre des tickets internationaux dans neuf gares, dont celle d'Ottignies qui était encore la seule gare du Brabant wallon à offrir ce service. Le voyageur devra soit acheter son billet en ligne soit se rendre dans l'un des douze points de vente du pays, lesquels sont évidemment fort éloignés de celui d'Ottignies.

Monsieur le ministre, comment cette décision a-t-elle été motivée? Est-ce pour une raison d'économie? Si c'est le cas, à quelle hauteur sera-t-elle réalisée? Plus précisément, disposez-vous de chiffres relatifs au nombre de tickets internationaux vendus aux guichets en Belgique en 2022-2023, et plus particulièrement en gare d'Ottignies?

Quid si l'achat en ligne est impossible? Comment les voyageurs vont-ils pouvoir se procurer leur titre de transport? Pour rejoindre la précédente question, je pense en particulier aux personnes vulnérables sur le plan numérique et qui sont isolées. Le personnel de la SNCB pourra-t-il les aider? Une solution de vente à bord est-elle prévue? En tout cas, il est nécessaire de proposer quelque chose de concret en ce domaine.

02.02 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, depuis ce 1^{er} octobre, les billets pour les trains internationaux ne sont plus en vente dans neufs gares: Arlon, Eupen, Ottignies, Bruxelles-Luxembourg, Anvers-Berchem, Courtrai, Hasselt, Malines et Ostende.

Lors de la fermeture des 44 guichets, vous aviez parlé de nouvelles mesures pour éviter la désertification des gares. Ces nouvelles fermetures constituent-elles l'une de vos solutions? Avez-vous approuvé cette nouvelle attaque contre l'accessibilité des transports en commun? Si oui, pourriez-vous justifier ce choix? Avez-vous consulté les syndicats? Dans la négative, que faites-vous pour vous opposer à ces deux mesures?

02.03 Hugues Bayet (PS): Monsieur le ministre, cela vient d'être dit, la justification de la SNCB est que la baisse continue des ventes physiques de tickets internationaux aux guichets a mené à la suppression des guichets dans neuf gares – Ottignies et huit autres, dont Farciennes depuis bien longtemps, mais nous ne sommes pas là pour faire du sous-localisme. La vraie question est de savoir comment nos concitoyens devront procéder pour acheter des tickets en ligne ou pour obtenir un conseil personnalisé au guichet. C'est d'autant plus difficile que durant cette législature, nous nous sommes battus pour le retour des trains de nuit internationaux. Si nous voulons continuer à développer la mobilité douce, nous devons mettre tous les outils à disposition de nos concitoyens.

Qu'allez-vous faire, monsieur le ministre, pour arrêter de réduire les canaux de vente physique? Comment procéder pour, au contraire, redéployer nos gares pour qu'elles servent à nos concitoyens, avec par exemple un série d'autres services publics? Les guichets sont, quoi qu'il en soit, un service essentiel pour obtenir des tickets de train!

02.04 Benoît Piedboeuf (MR): *Monsieur Gilkinet, je suis interpellé suite à la parution de plusieurs articles de presse qui confirment tous les propos du porte-parole de la SNCB:*

"La SNCB arrêtera dès le mois d'octobre la vente physique de billets de trains internationaux dans neuf gares. L'achat de tickets internationaux ne sera donc plus possible dans les gares d'Arlon, d'Eupen, d'Ottignies, de Bruxelles-Luxembourg, d'Anvers-Berchem, de Courtrai, de Hasselt, de Malines et d'Ostende. La société belge des chemins de fer souhaite concentrer la vente de ces tickets internationaux dans douze "travel stores". Le porte-parole de la SNCB, Bart Crols, a confirmé l'information.

Le porte-parole explique cette décision par une baisse du nombre de billets de ce type vendus en gare. "Les clients suivent la tendance générale de la numérisation et de l'achat en ligne. Une partie de notre gamme internationale sera par ailleurs disponible via nos automates", justifie Bart Crols. La SNCB concentrera la vente physique de billets pour des trajets internationaux dans douze gares : Anvers-Central, Bruges, Brussels Airport-Zaventem, Bruxelles-Central, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Charleroi-Central, Gand-Saint-Pierre, Liège-Guillemins, Louvain, Mons et Namur.

Pouvez-vous me donner le coût de l'impression d'un billet international? Est-ce que les guichets qui ne vont plus vendre physiquement ces billets vont faire des économies importantes?

La province de Luxembourg, si je lis bien, ne sera plus en capacité de fournir ces billets, puisque aucune gare de la Province ne pourra en délivrer, quelle solution allez-vous mettre en place pour ne pas défavoriser mes concitoyens?

Je vous remercie de vos réponses.

02.05 Frank Troosters (VB): Ik verwijst naar de schriftelijke versie van mijn twee vragen.

Mijnheer de minister, vanaf oktober zal de verkoop van internationale treintickets gecentraliseerd worden in twaalf 'travel stores'. In heel wat stations waar men nu wel nog zo'n ticket kan kopen, zoals onder andere de stations van Oostende, Kortrijk, Mechelen of Hasselt, zal dat niet langer het geval zijn.

De NMBS wijt deze nieuwe aanpak aan een daling in de fysieke verkoop.

Vindt de minister de door de NMBS aangekondigde maatregel een goede zaak voor de dienstverlening aan de treinreizigers?

Ligt de genomen beslissing van de NMBS in lijn met de ambitie om meer mensen te bewegen tot het nemen van de trein?

Valt deze beslissing te kaderen binnen de ambitie om het internationaal treinverkeer te stimuleren?

Hoe beoordeelt de minister het feit dat er in geen enkel Limburgs station nog een internationaal treinticket kan worden aangekocht?

Begin 2021 was er veel ophef over de eenzijdige beslissing van de NMBS om over te gaan tot het sluiten van de loketten in 44 van haar stations. Bijkomend werd er beslist om de openingsuren van de loketten in 37 andere stations af te bouwen. Er ontstond hierover zelfs een open oorlog tussen de minister van Mobiliteit en de CEO van de NMBS.

Begin dit jaar ontstond er opnieuw ophef toen de NMBS aankondigde om vanaf maart de openingsuren van de loketten in 54 van haar stations verder af te bouwen.

Intussen wordt de verkoop van internationale treintickets afgebouwd. Vanaf oktober zal dit enkel nog mogelijk zijn in twaalf 'travel stores'. Onder andere in het station van Hasselt zal geen internationaal treinticket meer kunnen aangekocht worden. Op heel wat plaatsen, en in het bijzonder in Limburg, wordt de beslissing van de NMBS negatief onthaald. Er wordt gevreesd voor een verder afbouw en/of sluitingsscenario van de stationsloketten.

Acht de minister de genomen beslissing van de NMBS in lijn met de afspraken die er gemaakt werden bij het afsluiten van de beheersovereenkomst met de NMBS?

Heeft de minister enige kennis en/of informatie over een mogelijk scenario waarbij de NMBS op korte termijn de openingsuren van de loketten in diverse stations verder zal afbouwen of zelfs over zou gaan tot het volledig sluiten van bepaalde stationsloketten? Zo ja, welke informatie is daarover beschikbaar? Kan de minister garanderen dat er geen verdere afbouw van de openingsuren van de loketten in de stations zal plaatsvinden en/of dat er geen bijkomende stationsloketten zullen gesloten worden? Zo ja, op welke wijze garandeert de minister dit? Zo neen, waarom niet?

Heeft de minister specifieke informatie inzake de toekomstplannen voor de stationsloketten in het station van Hasselt? Zal daar nog een verdere beperking van de openingsuren plaatsvinden en/of zou er overgegaan worden tot een volledige sluiting van de loketten daar?

Welke specifieke informatie inzake de toekomstplannen voor de stationsloketten in Limburg heeft de minister? Zullen daar nog verdere geheel of gedeeltelijke sluitingen plaatsvinden?

02.06 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je précise d'emblée que le trafic international n'est pas réglé par le contrat de service public de la SNCB puisque c'est une activité soumise à la concurrence contrairement au service ferroviaire interne et à tout ce que nous avons inscrit dans le contrat de service public.

Je précise également que c'est le comité de direction et, le cas échéant, le conseil d'administration de cette entreprise publique autonome, où sont représentés les différents partis membres du gouvernement dont des représentants du PS de M. Bayet et du MR de M. Piedboeuf – pas encore des Engagés mais cela pourrait arriver –, qui prend les options en matière d'équilibre entre le service rendu aux clients de la SNCB et la recherche de la meilleure efficience, du meilleur coût par rapport au service rendu.

L'évolution sur laquelle vous m'interrogez s'inscrit dans un contexte bien connu. Les préférences des voyageurs évoluent clairement. La digitalisation et l'utilisation d'internet et des nouvelles technologies touchent l'ensemble de la société. Toutes les formules internationales de la SNCB sont donc disponibles en ligne et c'est par ce biais qu'une grande majorité des voyageurs les achètent. Mais ce n'est pas une raison pour oublier ceux qui ne sont pas connectés. C'est pourquoi les billets internationaux peuvent être achetés via un *contact center* téléphonique pour ce qui concerne toutes les destinations européennes disponibles via les guichets concernés.

De stopzetting van de verkoop van internationale tickets beperkt zich tot negen stations en tot de treinen waarvoor wordt gereserveerd; de tickets blijven te koop in de *travel centers* van de NMBS. De NMBS rechtvaardigt die reorganisatie met drie hoofdargumenten. Ten eerste, in de *travel stores* zullen klanten terechtkunnen bij medewerkers die gespecialiseerd zijn in de verkoop van alle internationale vervoerbewijzen. Ten tweede, de transactietijd in de negen stations neemt gemiddeld meer tijd in beslag dan in een geroutineerde *travel store*, waar bovendien nauwgezetter informatie gegeven kan

worden. Ten derde, in de negen stations is vaak maar een loket open of maar een medewerker aanwezig, waardoor de duurtijd van een reservatie kan leiden tot een file ten koste van alle andere reizigers.

Il y a par ailleurs aussi des évolutions positives dans cette réorganisation. La possibilité d'acheter des tickets transfrontaliers a été étendue à toutes les gares, aussi bien aux distributeurs de billets qu'aux guichets. Des billets transfrontaliers pour Roosendaal, Aix-la-Chapelle, Luxembourg, Lille et de trains des trois pays sont disponibles dans toutes les gares. En outre, les tickets pour les futurs EuroCity et EuroCity direct vers Rotterdam et Amsterdam sont également disponibles dans toutes les gares, à la fois via des distributeurs de billets et aux guichets.

Pour répondre à la réponse précise de M. Dubois, les ventes digitales dépassent maintenant les 40 % et les ventes via les automates en gare représentent 45 %. Les transactions via le guichet, quant à elles, représentent aujourd'hui 10 % des ventes, contre 55 % en 2015 et 17 % en 2021. La même tendance se traduit pour les consultations du *Route Planner* de la SNCB, qui est en forte augmentation depuis cinq ans. Il y a eu une augmentation de plus de 100 % entre 2018 et 2023.

02.07 Benoît Piedboeuf (MR): Je suis sidéré car M. le ministre n'a même pas cité les mots "province de Luxembourg". Or, dans cette province, nous n'avons plus un seul guichet accessible pour les billets internationaux. On doit donc prendre sa bagnole pour aller à Namur afin d'aller chercher un billet. Ça n'a aucun sens! Cette vision est donc totalement insatisfaisante. Je veux bien qu'on organise les choses, mais le fait qu'il n'y ait plus rien du tout en province de Luxembourg va conforter l'image de certains citoyens qu'il n'y a rien en province de Luxembourg, alors que nous sommes pourtant dynamiques et que nous nous développons bien. Cela renforce une perception qui est totalement inadmissible de la part du ministre par rapport à une province comme celle de Luxembourg.

02.08 Xavier Dubois (Les Engagés): Je rebondis sur la réponse de M. Piedboeuf puisque c'est la même chose pour la province du Brabant wallon, où il n'est pas plus acceptable qu'on ne puisse plus s'y procurer de billets de ce type. Vous n'avez par ailleurs pas répondu à la question concernant une éventuelle économie réalisée et son montant. S'agit-il d'une économie suffisante pour justifier cette idée?

Vous évoquez par ailleurs la diminution importante du nombre de tickets vendus au guichet. Or il est normal, lorsque des guichets sont supprimés, que moins de tickets y soient vendus. Ceci révèle aussi un échec au niveau de l'accessibilité des transports en commun, en particulier du transport en train.

02.09 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je rejoins les positions de mes collègues.

Dans votre réponse, je n'entends pas que vous vous opposez à ces fermetures et à la suppression de vente de tickets internationaux. Quelqu'un qui habite à Arlon devra aujourd'hui peut-être acheter un ticket de train pour se rendre à Namur pour acheter un ticket international, ce qui n'a aucun sens.

Il y a eu la fermeture de guichets, puis la réduction des horaires, puis les tickets vendus moins chers en ligne. On est en droit de se poser des questions. Un coup est porté à l'accessibilité des transports publics et à nos services publics en général. On a trop tendance à oublier les personnes qui ne savent pas se servir d'un ordinateur ou qui n'ont pas accès à internet. Cela concerne encore actuellement quatre Belges sur dix, une donnée à prendre en considération. En tant que ministre, vous avez votre mot à dire et il me semble que le moment est venu de rappeler certains à la réalité. Si tout est fermé ou accessible uniquement par ordinateur, cela n'ira jamais plus. Il faut prendre des décisions et nous vous demandons d'agir en ce sens en tant que ministre.

02.10 Hugues Bayet (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie beaucoup pour vos réponses, bien que, comme ma collègue, je regrette de ne pas avoir obtenu les chiffres qui ont motivé cette décision.

Je comprends qu'elle ait été prise hors contrat de gestion. Toutefois, le contact avec le *call center* coûte 30 cents par minute. De plus, si l'on passe par un guichet – même si l'on en compte de moins en moins –, on ajoute encore des frais de dossier.

Je pense que vous connaissez bien le président Ecolo du conseil d'administration. Pourriez-vous donc en parler avec lui afin qu'il parvienne à convaincre d'autres administrateurs de revenir sur cette

décision?

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

Over bepaalde aspecten en deelvragen heb ik geen informatie verkregen, maar ik zal die met een schriftelijke vraag proberen te achterhalen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen voor lijn 25 van de extra intercitytrein tussen Brussel en Amsterdam" (56000003C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen voor Limburg van de extra intercitytrein tussen Brussel en Amsterdam" (56000004C)

03 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences pour la ligne 25 du train IC supplémentaire entre Bruxelles et Amsterdam" (56000003C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences pour le Limbourg du train IC supplémentaire entre Bruxelles et Amsterdam" (56000004C)

03.01 **Frank Troosters** (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vragen.

Vanaf december 2024 zullen de NMBS en de NS een extra intercitytrein tussen Brussel-Zuid en Amsterdam laten rijden. In België zal deze trein enkel een tussenstop maken in het station van Antwerpen-Centraal. Deze nieuwe internationale verbinding zal - in tegenstelling tot in Nederland - in ons land niet toegankelijk zijn voor binnenlandse verplaatsingen tussen Brussel en Antwerpen.

De komst van de nieuwe intercitytrein tussen Brussel-Zuid en Amsterdam zou mogelijk heel wat gevolgen hebben voor het binnenlandse treinverkeer.

De komst van de nieuwe trein zou mogelijk capaciteitsproblemen veroorzaken op de lijn 25 tussen Brussel en Antwerpen waar momenteel vier IC-treinen per uur rijden, aangevuld met twee S-treinen. Eén van deze IC-treinen zou de haltes Mechelen-Nekkerspoel en Mortsel-Oude-God niet meer bedienen bij de komst van de nieuwe intercitylijn Brussel-Amsterdam. In Mortsel-Oude-God zou nog maar één trein per uur stoppen en ook Vilvoorde zou nog maar één snelle trein per uur naar Antwerpen krijgen.

Kan de minister hierover duidelijkheid geven?

Vindt de minister het beperken van het binnenlandse treinverkeer voor een bijkomende snelle internationale treinverbinding een goed idee?

Welke maatregelen zullen er genomen worden om een evenwaardig vervoersalternatief aan de treinreizigers die getroffen worden door de afbouw van het vervoersaanbod aan te bieden?

Wat zullen de gevolgen van de mogelijke aanpassingen zijn voor het autoverkeer?

Vanaf december 2024 zullen de NMBS en de NS een extra intercitytrein tussen Brussel-Zuid en Amsterdam laten rijden. In België zal deze trein enkel een tussenstop maken in het station van Antwerpen-Centraal. Deze nieuwe internationale verbinding zal - in tegenstelling tot in Nederland - in ons land niet toegankelijk zijn voor binnenlandse verplaatsingen tussen Brussel en Antwerpen.

De komst van de nieuwe intercitytrein tussen Brussel-Zuid en Amsterdam zou mogelijk heel wat gevolgen hebben voor het binnenlandse treinverkeer.

In Limburg zou de komst van de nieuwe intercitytrein tussen Brussel en Amsterdam leiden tot een inkorting van het traject van de IC-trein tussen Blankenberge en Genk. Deze trein zou voortaan stoppen in het station van Hasselt. Enkel in de piek of in het weekend zou er nog doorgereden worden tot in Genk.

Kan de minister hierover duidelijkheid geven?

Vindt de minister het beperken van het binnenlandse treinverkeer voor een bijkomende snelle internationale treinverbinding een goed idee?

Welke maatregelen zullen er genomen worden om een evenwaardig vervoersalternatief aan de treinreizigers die getroffen worden door de afbouw van het vervoersaanbod aan te bieden?

Wat zullen de gevolgen van de mogelijke aanpassingen zijn voor het autoverkeer?

03.02 Minister **Georges Gilkinet**: Ik zal later op het onderwerp kunnen terugkomen, wanneer ik de andere vragen over het vervoerplan van de NMBS beantwoordt.

U hebt al vernomen dat ik de eenzijdige wijze waarop de NMBS in het eerder gevalideerde vervoerplan wijzigingen aanbracht en zo verschillende clausules van haar contract schond, helemaal niet apprecieerde. De raad van bestuur van de NMBS heeft hierover op 6 oktober een nieuwe beslissing genomen na de door mij geactiveerde annulering van de vorige beslissing.

Vorige week ontving ik een brief van de NMBS waarin ze mij officieel op de hoogte stelde van de wijzigingen in fase 2 van het vervoerplan 2023-2026, die zij nu wenst te formaliseren. Ik wacht op de analyse van de FOD Mobiliteit, die moet nagaan of die wijzigingen voldoende zijn gerechtvaardigd in het licht van de wijzigingsclausule in het contract en of ze kunnen worden goedgekeurd door de ministerraad en onder welke voorwaarden. Ik zal u dan meer kunnen vertellen over het toekomstige vervoerplan van de NMBS.

De NMBS heeft de belangrijke opdracht gekregen om meer mensen te laten kiezen voor de trein, zowel voor binnenlands als voor internationaal verkeer. Dat is essentieel om een duurzame modal shift tot stand te brengen waarbij het gebruik van auto's en vliegtuigen voor korte afstanden wordt verminderd. Dat vergt een aantrekkelijk aanbod voor alle reizigers. Ik zal me daarvoor tot het einde van mijn mandaat blijven inzetten.

03.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, wij kijken uit naar het vervolg inzake het vervoerplan. We betreuren evenwel dat er een internationale trein wordt ingelast die niet toegankelijk is voor binnenlands vervoer. Het binnenlandse vervoeraanbod moet daarvoor op verschillende plaatsen, en deze keer opnieuw in Limburg, inboeten. We stellen dat soort ontwikkelingen geenszins op prijs en zullen nauwgezet opvolgen hoe een en ander evolueert.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De erbarmelijke toestand van het station van Genk" (56000006C)**

04 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état déplorable de la gare de Genk" (56000006C)**

04.01 **Frank Troosters** (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Van vrijdag 28 juni t.e.m. zondag 30 juni vond in Genk het muziektfestival Genk on Stage plaats. Zoals ieder jaar kwamen muzikliefhebbers van overal daarvoor naar Genk afgezakt. De editie van 2024 mocht meer 100.000 bezoekers verwelkomen.

Heel wat bezoekers maakten hun verplaatsing met het openbaar vervoer en kwamen met de trein naar Genk. Zowel tijdens als na het weekend viel er in het station van Genk enorm veel vuil te bespeuren. De overdekte inkomhal leek wel een stort en de trappen naar de perrons waren bezaaid met vuil. Idem voor de perrons en de zitbanken aldaar. De vuilbakken puilden uit, en rondom de vuilbakken lag de vloer bezaaid met vuil en etensresten. Op diverse plaatsen was er ook geürineerd.

Wie is verantwoordelijk voor de orde en netheid in het station van Genk? Op welke tijdstippen/frequentie wordt er gekuist? Was er naar aanleiding van de te verwachten grote toestroom naar Genk voorzien in extra poetspersoneel of extra kuismomenten? Zo neen, waarom niet?

Vindt de minister dat een vuil station bijdraagt aan zijn doelstelling tot het verhogen van het aantal treinreizigers?

Welke maatregelen zullen genomen worden volgend uit voormelde vaststellingen?

04.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, de NMBS juicht het vanzelfsprekend toe dat alsmear meer festivalgangers de trein gebruiken om zich naar het festival te begeven, zoals ook het geval was bij Genk On Stage. De NMBS heeft voor dat festival speciale nachttreinen ingelegd om de deelnemers veilig van het festival naar huis te brengen. De NMBS bekijkt ook graag een soortgelijke samenwerking met andere organisaties.

Jammer genoeg wordt de NMBS geconfronteerd met reizigers die hun vuilnis achterlaten op het spoorwegdomein. Indien een station zoals dat van Genk na een festival wordt geconfronteerd met een toevloed van reizigers die hun verantwoordelijkheid niet nemen en hun vuilnis zomaar ergens achterlaten, dan hebben we te maken met een maatschappelijk probleem. Zoals in het kadercontract is bepaald, wordt het station van Genk dagelijks gepoetst. De frequentie van het poetsen wordt bepaald door het aantal reizigers dat er de trein neemt. Indien dat mogelijk is, worden er extra poetsbeurten ingelast.

04.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik ben het helemaal met u eens dat het een maatschappelijk probleem is als reizigers hun vuilnis en dergelijke achterlaten in de stations. Het is bijna logisch dat er extra poetsbeurten worden ingelast, maar ik heb de indruk dat er in het station van Genk een en ander fout is gelopen inzake die poetsbeurten. Ik heb immers gezien dat het station een of twee dagen na dat festival nog heel smerig was. Dat straalt natuurlijk niet af op een station als dat van Genk en dat moedigt mensen er zeker niet toe aan om de trein te nemen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 **Samengevoegde vragen van**

- **Frank Troosters** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "Het stationsgebouw in Ronse" (56000007C)

- **Robin Tonniau** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De toestand van het station te Ronse" (56000018C)

05 **Questions jointes de**

- **Frank Troosters** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Le bâtiment de la gare de Renaix" (56000007C)

- **Robin Tonniau** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La situation de la gare de Renaix" (56000018C)

05.01 **Robin Tonniau** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, wie met de trein Ronse binnenrolt, waant zich enigszins in oorlogsgebied. Eerst ziet men onze kapotgeroeste voetgangersbrug, de passerelle, die al decennialang afgesloten is. Vroeger was die eigendom van Infrabel, maar Infrabel heeft die brug compleet verwaarloosd. Mijn dochter van twaalf kon nog nooit over die voetgangersbrug wandelen, zo lang al is die afgesloten. Wie wat verder rolt, ziet vervolgens onze goederenloods staan, goed voor 3.500 vierkante meter verwaarloosde goederen. Op het dak liggen zandzakjes, opdat de panelen van het dak niet zouden wegwaaien. Door de muren groeien struiken en bomen. Met andere woorden, die loods is compleet afgeleefd. Wie uiteindelijk aankomt in het station en uitstapt, ziet het dichtgetimmerde historisch stationsgebouw. Het is het op een na oudste stationsgebouw van Europa. De NMBS heeft dat compleet laten verloederen.

Vooraleer u aantrad als minister, was ons station open. De loketbediende, Bernard, kon de mensen helpen en info geven. Men kon in het stationsgebouw iets eten en drinken en er was een verwarmde wachtzaal. Nu is er niets meer.

Ronse verdient een station met dienstverlening, niet een bushokje zoals nu. De NMBS moet haar verantwoordelijkheid nemen voor de renovatie van het station, het onderhoud en het openhouden ervan. Dat vragen de mensen.

De NMBS heeft al gezegd dat zij het stationsgebouw niet meer nodig heeft. Dat is best mogelijk, maar

de reizigers en pendelaars hebben dat stationsgebouw wel nodig. De NMBS wil het gebouw nu verkopen onder erfpacht. Daarover gaan mijn vragen.

Mijnheer de minister, hebben zich kandidaat-overnemers of kopers onder erfpacht gemeld? Ze hadden tijd tot 14 augustus. Welk gevolg zal gegeven worden aan de eventuele kandidaturen? Hoeveel kandidaturen zijn er?

Heeft de NMBS zelf reeds de kosten voor de renovatie geschat? Zo ja, hoeveel bedragen de renovatiekosten van dat beschermd gebouw?

Welke afspraken zijn er gemaakt met de stad Ronse inzake de erfpachtregeling?

05.02 Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Mijnheer de minister, het stationsgebouw van de NMBS in Ronse is het oudste stationsgebouw op het Europese vasteland. Oorspronkelijk stond het van 1844 tot 1879 in Brugge. Daarna werd het daar afgebroken en in 1881 terug opgebouwd in Ronse. Het gebouw is beschermd als monument. Er werden de voorbije legislatuur al heel wat vragen gesteld over dit station. Het ging dan over de toekomst van het station, het plaatselijk vandalisme, de passerelle of de onveiligheid. Nadat de NMBS het station van Ronse sloot, werd beslist om het station in erfpacht te geven.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot die erfpacht? Is de vooropgestelde inschrijvingsdatum tot 14 augustus nog steeds van kracht? Ontving de NMBS al kandidaturen?

Bestaat er een plan B in geval er geen aanvaardbare kandidaturen tot het nemen van een erfpacht zouden ontvangen worden? Zo ja, welk plan?

Wat is de huidige staat van het gebouw? Wat zijn de belangrijkste renovaties die zullen moeten uitgevoerd worden en wat zullen de geschatte renovatiekosten zijn die een erfpachtnemer(s) zal moeten dragen?

Zal de NMBS het stadsbestuur van Ronse betrekken bij de verdere toekomstplannen van het stationsgebouw? Zo neen, waarom niet?

Wanneer zal een definitieve beslissing inzake de bestemming van het stationsgebouw kenbaar gemaakt worden?

Wat is de geschatte renovatiekost van het stationsgebouw?

05.03 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, de NMBS heeft twee kandidaturen ontvangen na haar oproep tot erfpacht. Na een tweede ronde werd het gebouw ondertussen toegewezen aan een kandidaat-koper. De stad Ronse is op de hoogte. Het is nu aan de erfpachtnemer om te communiceren over zijn plannen.

Het is inderdaad zo dat een grondige renovatie van het gebouw nodig is. Het is aan de erfpachtnemer om een eigen renovatiedossier op te bouwen, samen met de dienst Erfgoed van de stad. De NMBS zat samen met de dienst Erfgoed, zodat zijn voorwaarden mee konden worden opgenomen in de marktconsultatie, om zo de kandidaat-erfpachtnemers correct te informeren.

Voor de NMBS de marktconsultatie met betrekking tot het erfpacht opstartte, zijn er ook verschillende constructieve vergaderingen geweest met de stad Ronse, waarin de mogelijke toekomstige invullingen van het stationsgebouw werden besproken. De visie van de stad werd meegedeeld aan de kandidaat voor het erfpacht.

05.04 Robin Tonniau (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, er waren twee kandidaten en het werd toegewezen, maar wij weten nog niet aan wie en wat de functie zal zijn. In alle voorgaande vragen aan u hebben wij gemerkt dat er één groot probleem is, namelijk de dienstverlening bij de NMBS. Er zijn stationsgebouwen die leegstaan. Zo'n erfpachtregeling komt er opdat de NMBS de verantwoordelijkheid van zich kan afschuiven. Het wordt gerenoveerd en na 50 jaar krijgt de NMBS het terug in goede staat. Ondertussen kunnen de mensen nog steeds geen treinticket kopen in dat station. Wij zullen later pas weten wat het zal worden.

Er worden honderden miljoenen euro's gespendeerd aan de renovatie van de stations Gent-Sint-Pieters en Mons. De kleine stations laat men echter gewoon verloederen, terwijl de bedragen daar veel lager liggen. Met 1 of 2 miljoen euro kan men een fantastische renovatie doen en een historisch en

beschermde gebouw terug in ere herstellen. Het station van Ronse stond eerst in Brugge, werd daar afgebroken en steen per steen per trein vervoerd naar Ronse, waar het terug werd opgebouwd. Dat is een historisch belangrijk verhaal voor onze stad. Het is trouwens ook de toegangspoort tot de stad.

Ik wil de NMBS toch aanmoedigen om haar verantwoordelijkheid te nemen om haar patrimonium aan historische gebouwen te onderhouden en open te houden. Het is een openbaar bedrijf, wij hebben daar ook iets over te zeggen.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De steekpartij op een trein in Brussel" (56000008C)

06 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'agression à l'arme blanche dans un train à Bruxelles" (56000008C)

06.01 Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Maandagavond 8 juli vond er een steekpartij met een mes plaats op de trein tussen Brussel-Centraal en Brussel-Zuid. Een minderjarige jongen werd zwaargewond afgevoerd.

Het incident was reeds eerder begonnen in het station van Brussel-Centraal. Finaal werden er vier verdachten opgepakt en ter beschikking gesteld van het parket.

Kan de minister toelichten welke feiten exact hebben plaatsgevonden (tijdlijn, aanleiding, betrokkenen...)? Hoeveel tijd zat er tussen de start van het incident en het finaal oppakken van de verdachten? Wat is de huidige status van de vier verdachten? Waar verblijven zij momenteel? Zijn ze op vrije voeten? Kan de minister meer duiding geven over de afkomst/nationaliteit van de daders?

Zal de minister maatregelen nemen om het toenemend geweld waarbij een steekwapen gebruikt wordt een halt toe te roepen? Zo ja, welke maatregelen en wanneer zullen die uitgerold worden? Zo neen, waarom niet?

Vindt de minister het toenemend geweld in de stations, op de perrons en in de treinen een element dat de aantrekkelijkheid van de trein als vervoermiddel ten goede komt?

06.02 Minister Georges Gilkinet: Ik veroordeel heel duidelijk en op de strengste manier iedere vorm van agressie. Hier moet een einde aan komen.

Wat uw vraag naar de feiten en de vervolging van het voorval betreft, verwijs ik u naar mijn collega's bevoegd voor Binnenlandse Zaken en voor Justitie.

Als minister van Mobiliteit handel ik om de veiligheid van reizigers en personeel te garanderen en te versterken. We versterkten de aanwezigheid op het terrein. Sinds begin vorig jaar zijn er daarom 160 bijkomende Securailagenten in dienst genomen. Dat brengt het totale aantal veiligheidsagenten van de NMBS op 558 vte's. Ook dit jaar werft de NMBS 100 nieuwe veiligheidsagenten aan.

Het klopt dat de NMBS niet alleen focust op een effectieve interventie, maar ook meer dan vroeger inzet op een preventieve aanpak. Ook al is het niet mijn bevoegdheid maar die van de minister van Binnenlandse Zaken, toch kan ik bevestigen dat het aantal politieagenten, toegewezen aan de spoorwegen, met 50 wordt verhoogd. Die vraag heb ik herhaaldelijk op de regeringstafel gelegd. Ik ben blij dat ze ingewilligd wordt. Hierdoor kan de politie sneller ingrijpen, als dat nodig is, aanvullend op Securail en vooral in de Brusselse stations.

We zorgen voor een betere coördinatie tussen alle diensten, in het bijzonder met de politie, en we voorzien in een verzwarende van de straffen voor iedereen die hun integriteit schendt. We willen een duidelijk signaal geven. Elk geval van agressie is er een te veel. Dat zal systematisch worden opgevolgd met gerechtelijke stappen tegen de daders en steun aan slachtoffers.

Securail beheert meer dan 10.000 bewakingscamera's in stations en treinen, en op het spoorwegdomein. De politie kan die beelden opvragen in het kader van een onderzoek. Binnenkort zullen die beelden automatisch beschikbaar zijn dankzij de middelen die ik heb kunnen vrijmaken. Die tool zal tegen het einde van het jaar overal ter beschikking zijn. Iedereen zo goed mogelijk beschermen, verhoogt de algemene veiligheid, op de trein en in de stations. Het is een essentiële voorwaarde voor een goede dienstverlening aan de reizigers.

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

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

07 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het invoeren van stiltewagons" (56000009C)

07 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'instauration de voitures en zone de silence" (56000009C)

07.01 Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

De NMBS organiseerde in 2023 een proefproject voor het invoeren van stiltewagons in haar treinen. Daarbij wordt aan de reizigers gevraagd om niet luid met elkaar te praten of te telefoneren, het volume van koptelefoons te beperken en mobiele telefoons op stil te zetten. Momenteel onderzoekt de NMBS hoe het concept van stiltewagons algemeen kan worden uitgerold.

Wat waren de belangrijkste conclusies uit de analyse van het proefproject?

Wat waren de pluspunten? Wat waren de minpunten?

Welke mogelijke obstakels staan een brede implementatie in de weg?

Op welke termijn en op welke schaal wil de NMBS de stiltewagons verder invoeren?

Wat zal de budgettaire impact hiervan zijn?

Zal het invoeren van de stiltewagons een wijziging inzake tarieven met zich meebrengen? Zo ja, welke wijziging?

07.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, begin vorig jaar startte de NMBS een test met stiltezones op de IC-treinen tussen Eupen en Oostende en tussen Brussel en Luxemburg. De reactie van de reizigers was heel positief, zowel bij de pendelaars als bij de vrijetijdsreizigers. Negen op de tien reizigers die plaatsnamen in de stiltezones zeiden tevreden te zijn over het concept. Meer dan de helft gaf aan hierdoor vaker de trein te nemen.

De komende weken en maanden krijgen de belangrijkste IC-treinen een of meerdere rijtuigen met een stiltezone. Daardoor zal tegen volgende zomer 65 % van alle reizigers die reizen tussen de grote steden hiervan gebruik kunnen maken. De nood aan stilte is vooral voor de langere trajecten van tel. Vandaar dat de NMBS ervoor kiest die uit te rollen op haar belangrijkste IC-verbindingen, ofwel de treinen tussen de grote steden, waarvan ook de meeste reizigers gebruikmaken.

Concreet zullen er in elke trein die bestaat uit M6- of M7-dubbeldeksrijtuigen een of meerdere rijtuigen zijn met een stiltezone. Die bevindt zich telkens op de benedenverdieping van het rijtuig. Reizigers kunnen de stiltezone herkennen aan de stickers en pictogrammen die zowel aan de binnen- als de buitenkant van het rijtuig zijn aangebracht. Wie in een stiltezone plaatsneemt, wordt gevraagd om niet luidop te praten of te telefoneren, de mobiele telefoon op stil te zetten en het volume van de hoofdtelefoon of oortjes niet te hoog te zetten. Wie wil, kan uiteraard nog steeds kiezen voor een ander rijtuig waar hij of zij kan bijpraten met vrienden, collega's of familieleden.

Er zijn geen extra kosten voor wie in een stiltezone wil plaatsnemen. Momenteel rijden er al treinen met stiltezones op de treinverbindingen tussen Oostende en Eupen en tussen Brussel en Luxemburg. De

komende maanden komen daarbij ook de verbindingen tussen Kortrijk en Schaarbeek, tussen Genk en Blankenberge, tussen Antwerpen en Charleroi en tussen Brussel, Namen en Luik. De verwachting is dat tegen midden volgend jaar alle voorziene rijklijnen daarvoor zijn uitgerust.

Aangezien de uitrol van dat mooie initiatief nog loopt, kan nog geen precieze kostprijs worden meegedeeld. Vermits het gaat over het aanbrengen van stickers, blijft de kostprijs beperkt.

07.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. We hebben u altijd gesteund en zelfs geloofd voor dat initiatief. We staan daar volledig achter en hopen dat de uitrol ook effectief snel zal plaatsvinden.

Wel maken we ons wat zorgen over de handhaving van die stilte. Hoe sneller de wagens er evenwel komen, hoe liever we het hebben. Het is een zeer goed project, dat gewaardeerd wordt door vele treinreizigers.

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

08 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tevredenheidsscore van de treinreizigers over de NMBS" (56000011C)

08 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le taux de satisfaction des voyageurs à l'égard de la SNCB" (56000011C)

08.01 Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Mijnheer de minister, uit het activiteitenrapport van de NMBS blijkt dat de treinreizigers in 2023 een tevredenheidsscore van 7,17 op 10 gaven aan de NMBS. Daarmee wordt een lichte daling genoteerd tegenover de score van 7,26 in 2022.

Hoe evalueert de minister deze mindere score inzake tevredenheid?

Wat zijn de mogelijke oorzaken van deze mindere score?

Welke maatregelen zullen er genomen worden om de tevredenheidsscore te laten evolueren naar de beoogde 7,36 op 10 tegen 2027?

08.02 Minister Georges Gilkinet: De mogelijke oorzaken van de lagere score kunnen als volgt worden samengevat. Het resultaat is lager in vergelijking met de periode van de covidpandemie. Destijds lag de tevredenheid hoger door verschillende factoren. Er waren veel minder reizigers, waardoor reizigers steeds konden beschikken over veel ruimte en rust en de treinen netter waren. Door het lagere reizigersaantal en een beperkte afschaling van het aanbod reden de treinen ook stipter. De daling in 2023 wordt voornamelijk gedreven door een lagere tevredenheid over de stiptheid, wat een grote impact heeft op andere dimensies.

Verschiedende maatregelen kunnen worden genomen om onze klantentevredenheid verder te verbeteren. Er moet bijzondere aandacht worden besteed aan de stiptheid. Stiptheid is logischerwijze een belangrijk aandachtspunt voor de reizigers. De NMBS en Infrabel hebben het *punctuality improvement program* (PIP), met als doel om de oorzaken van de niet-stiptheid grondig te analyseren en de hefbomen te identificeren en te prioriteren.

De kwaliteit en de frequentie van de informatie zijn essentieel om het vertrouwen van de reizigers te winnen en te behouden. Daarom investeert de NMBS samen met Infrabel in de verbetering van technologieën die informatie kunnen verzamelen en verspreiden bij de reizigers.

Het comfortniveau van de treinen moet gevoelig worden verhoogd. Comfort is uiteraard van groot belang om reizigers aan te trekken en aan ons te binden. De NMBS wil het verschil maken en wedijveren met de andere verplaatsingsmodi. De NMBS heeft zichzelf ambitieuze doelstellingen opgelegd voor de komende jaren: voldoende zitplaatscapaciteit bieden; voor elke categorie van diensten het type treinmaterieel en de samenstelling ervan uniformiseren, om nog meer duidelijkheid te scheppen voor de reizigers; zorgen voor het efficiëntste onderhoud van de treinen, met inbegrip van de schoonmaak van de buiten- en binnenkant; het aandeel autonoom toegankelijk rollend materieel verhogen, door ten minste een toegankelijk rijtuig aan te bieden per trein; het comfort aan boord

verbeteren, onder meer dankzij meer zitcomfort, opbergruimten en plaats voor plooi-fietsen onder de zitplaatsen; schermen met realtime informatie in de rijtuigen; het productaanbod vereenvoudigen en personaliseren tegen aantrekkelijke prijzen en verkoopkanalen moderniseren en diversifiëren.

08.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

U hebt heel veel facetten aangehaald die inderdaad logischerwijs een invloed op de tevredenheid kunnen hebben. Het enige wat ik niet hoor in het antwoord en waarvoor ik graag aandacht zou zien, is de verhoging van de veiligheid, want ook dat leidt tot een hogere tevredenheid.

We zullen over een jaar kunnen meten in welke richting de tevredenheid is geëvalueerd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verstoorde treinverkeer door een computerpanne" (56000017C)

09 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La perturbation du trafic ferroviaire par une panne informatique" (56000017C)

09.01 Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Op 24 juli 2024 werd het treinverkeer in dit land ernstig verstoord door een computerpanne. Door een probleem in het seinhuis van Antwerpen-Berchem lag het hele Antwerpse spoorverkeer een tijd lang stil. Ook andere regio's werden door de storing getroffen, informatieschermen in de stations vielen uit, de online ticketverkoop was onmogelijk en de routeplanner in de NMBS-app liet het afweten. Volgens Infrabel lag de oorzaak bij een menselijke fout tijdens werken aan het glasvezelnetwerk. Het voorval toont de kwetsbaarheid waaraan onze spoorinfrastructuur onderhevig is.

Welke veiligheidsmaatregelen zijn voorzien om de goede werking van het spoorgebeuren te allen tijde te garanderen bij werken aan gevoelige technische installaties?

Werden deze veiligheidsmaatregelen bij bovenstaand voorval gerespecteerd? Zo ja, waren deze dan niet voldoende? Zo neen, waarom niet?

Zullen er naar aanleiding van het voorval op 24 juli bijkomende maatregelen genomen worden om te allen tijde de goede werking van het spoor te garanderen? Welke maatregelen zullen genomen worden om herhaling van de feiten te voorkomen?

Wat is de financiële impact van de storing op 24 juli?

09.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, telecomnetwerken zijn een essentieel onderdeel van de treinexploitatie. Zij bestaan uit verschillende afzonderlijke netwerken, afhankelijk van het kritieke karakter van de toepassingen of de specifieke aard van de toepassingen, zoals GSM-R. Als veiligheidsmaatregel zijn alle netwerken ook dubbel uitgevoerd om ervoor te zorgen dat de communicatie doorgaat, ondanks het wegvallen van een verbinding.

Met de digitalisering wordt de goede werking van de telecommunicatienetwerken steeds belangrijker om de treinen op het spoorweginet probleemloos te laten rijden. De toenemende interconnectie tussen verschillende toepassingen kan ze kwetsbaarder maken voor het slecht functioneren van een andere toepassing. Daarom stelt Infrabel alles in het werk om over een veilig en performant telecommunicatienetwerk te beschikken en om zijn informaticasystemen robuust te maken. Interventies op de telecommunicatienetwerken worden uitgevoerd door opgeleid personeel, volgens nauwgerichte werkinstructies en onder toezicht van een extern technisch team.

Tijdens het incident op 24 juli week het technische team dat verantwoordelijk was voor het verplaatsen van een glasvezelkabel echter af van deze werkinstructie. Het team dat belast was met het toezicht op de operatie realiseerde zich onmiddellijk dat er een vergissing was gemaakt. Er werden zeer snel maatregelen genomen om de situatie te herstellen. Helaas had het incident echter gevolgen voor verschillende toepassingen, die nog langere tijd voelbaar waren, verschillende storingen veroorzaakten en fysieke interventies noodzakelijk maakten.

Infrabel zal verschillende acties ondernemen om zijn weerbaarheid tegen IT-incidenten verder te

verbeteren.

Het treinverkeer moet na een onderbreking geleidelijk worden hervat, dus ook al werd de situatie op zeer korte tijd hersteld, toch was de impact op het verkeer aanzienlijk. Er werden ongeveer 9.900 minuten vertraging geregistreerd en 113 treinen werden geheel of gedeeltelijk geannuleerd.

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'amélioration des correspondances de trains entre Ottignies et Louvain-la-Neuve" (56000045C)

10 Vraag van Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Betere treinaansluitingen tussen Ottignies en Louvain-la-Neuve" (56000045C)

10.01 Xavier Dubois (Les Engagés): Monsieur le ministre, Ottignies est une gare centrale, une gare carrefour. De nombreux navetteurs changent de train à cet endroit. Ce qui pose problème, c'est notamment la correspondance vers Louvain-la-Neuve. Il semble que les trains n'attendent pas lorsqu'il y a de légers retards; les navetteurs manquent alors leur correspondance vers Louvain-la-Neuve.

En mars dernier, le conseil communal d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, soutenu par l'UCL, a adopté une motion qui demandait à la SNCB d'améliorer les correspondances entre Ottignies et Louvain-la-Neuve. Une solution serait que les trains vers Louvain-la-Neuve partent un rien plus tard d'Ottignies.

Monsieur le ministre, avez-vous pu étudier les pistes de solution évoquées dans la motion? La SNCB y a-t-elle répondu de manière détaillée? Est-il envisageable qu'il y ait un départ retardé pour attendre ces navetteurs en gare d'Ottignies?

10.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Dubois, cette question n'est pas neuve. J'ai effectivement reçu cette motion de la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve et je l'ai relayée personnellement auprès de la SNCB lui demandant d'étudier les pistes de solution évoquées dans cette motion.

Voici ce que m'indique la SNCB en réponse à ces questions et à cette motion. La SNCB a informé la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve et l'UCLouvain le plus précisément possible par rapport à l'organisation actuelle de ces correspondances en gare d'Ottignies. Avant décembre 2023, certains trains S vers Louvain-la-Neuve attendaient quelques minutes les trains IC en provenance de Bruxelles lorsque ces derniers étaient en retard. Depuis le changement d'horaire de décembre 2023, la SNCB ne propose plus de délai d'attente à Ottignies pour les axes qui bénéficient de deux trains par heure afin de préserver la meilleure ponctualité possible à l'échelle globale dans l'intérêt de tous les voyageurs, y compris ceux qui ne s'arrêtent pas à Ottignies pour prendre un autre train. Pour les liaisons qui comportent au moins deux trains par heure, comme c'est le cas entre Ottignies et Louvain-la-Neuve, il est toujours possible, si on rate sa correspondance, d'emprunter le train suivant dans un délai ne dépassant pas la demi-heure (mais je peux témoigner personnellement que cela peut être beaucoup). La SNCB a souhaité privilégier cette option plutôt que de générer du retard au niveau du train qui reprend la correspondance. La SNCB contribue ainsi à préserver la meilleure ponctualité générale possible et permet aussi aux autres voyageurs transitant par Ottignies d'arriver à Louvain-la-Neuve dans les délais impartis.

Par ailleurs, et c'est surtout cela la difficulté, les travaux en cours en gare d'Ottignies réduisent la capacité de l'infrastructure. Il n'est donc pas possible d'y organiser pour le moment plus de correspondances ni de faire attendre plus longtemps des trains à quai, au risque de congestionner la gare et d'entraîner des retards en cascade.

Quant aux retards de certains trains IC Bruxelles-Ottignies, ils sont en partie induits par les travaux RER sur ce tronçon. À ce stade, plusieurs réunions ont été organisées avec Infrabel afin de proposer des délais d'attente sur les trains S8 vers Louvain-la-Neuve qui affichent les moins bons taux de correspondances réussies avec les trains venant de Bruxelles.

Il ressort que, dans la configuration actuelle de la gare en travaux, et compte tenu de l'organisation des

circulations et roulements, aucune solution satisfaisante n'a pu jusqu'à présent être trouvée. Il manque soit une voie à quai à Ottignies, soit un jeu d'aiguillages en ligne entre Ottignies et Louvain-la-Neuve. Dès lors, en forçant les correspondances vers Louvain-la-Neuve dans un sens, on rompt *de facto* les correspondances de Louvain-la-Neuve vers Bruxelles dans l'autre sens.

Au vu de ces éléments, aucune mesure à court terme n'a pu être identifiée et prise jusqu'à présent. La SNCB et moi sommes tout à fait conscients des désagréments que ce type de situation peut engendrer pour certains voyageurs et mettons tout en œuvre pour tenter d'offrir le meilleur service possible à tous, même si nous devons trouver des compromis. Nous sommes dans cette situation, comme à d'autres endroits, victimes des investissements qui sont réalisés pour améliorer structurellement la situation. De façon temporaire, cela peut générer des désagréments. Il est effectivement peu agréable d'attendre une correspondance pendant près d'une demi-heure en gare d'Ottignies pour rejoindre Louvain-la-Neuve. Mais si les trains sont à l'heure, par contre, tout va bien. C'est ce que je souhaite ardemment et ce à quoi je travaille avec la SNCB et Infrabel.

10.03 Xavier Dubois (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Quand il y a deux possibilités de correspondance par heure, on pourrait se dire d'attendre; je peux entendre cet argument. Cependant, s'agissant en l'occurrence d'une gare terminus, le train pourrait tout de même attendre.

S'il y a des soucis physiques et structurels liés aux travaux, la question se pose sur les choix en matière de travaux d'infrastructure et d'investissements à la gare d'Ottignies. Cela me donnera l'occasion de revenir vers vous pour vous interroger sur l'avancement des travaux dans cette gare. Je préparerai ma question bientôt pour une prochaine commission.

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

De **voorzitter**: Mijn vraag nr. 56000149C is ondertussen schriftelijk afgehandeld en wordt dus ingetrokken.

11 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vervangbussen" (56000150C)

11 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les bus de remplacement" (56000150C)

11.01 Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Graag had ik volgende informatie m.b.t. vervangbussen voor 2023 gekregen:

Wat is het aantal vervangbussen dat in 2023 door de NMBS werd ingelegd?

Wat is de kost voor 2023 wat het gebruik van vervangbussen betreft?

Wat was de kost voor 2022 (aantal is voor 2022 gekend)?

Indien de cijfers voor 2023 nog niet gekend zijn, wanneer zal dit wel het geval zijn?

11.02 Minister Georges Gilkinet: De NMBS is verplicht elk jaar tienduizenden bussen in te leggen. Ongeveer 90 % daarvan wordt ingelegd wanneer werkzaamheden op het spoor het treinverkeer onmogelijk maken. De rest wordt ingelegd bij incidenten, zoals bij de blokkering van een overweg. In 2023 ging het over ongeveer 60.400 vervangbussen.

Het aantal werkzaamheden door Infrabel bevindt zich op een zeer hoog niveau omdat we investeren. Een groot deel van de werkzaamheden wordt uitgevoerd met een totale lijnonderbreking. Dat betekent dat er geen sporen beschikbaar zijn voor het treinverkeer, terwijl er in het verleden tijdens werken vaak wel een spoor beschikbaar was. In dergelijke gevallen heeft de NMBS geen andere keuze dan vervangbussen in te leggen.

De NMBS stelt ook vast dat steeds meer reizigers gebruikmaken van die vervangbussen. Het wordt alsmáar moeilijker om vervangbussen te vinden, zowel voor geplande werkzaamheden als bij incidenten. De krapte op de arbeidsmarkt laat zich bij alle mobiliteitsspelers voelen. Het tekort aan buschauffeurs, samen met een groeiende vraag naar busvervoer – niet alleen bij de NMBS, maar in het algemeen binnen de vrijetijdssector – maakt het de NMBS steeds moeilijker de bussen te vinden die ze nodig heeft.

In 2023 bedroegen de kosten voor die al dan niet geplande vervangbussen iets meer dan 16,8 miljoen euro. In 2022 was dat 13,7 miljoen euro. De stijging van de kosten is te wijten aan een combinatie van inflatie en de vaststelling dat busbedrijven steeds vaker busdiensten weigeren, waardoor de NMBS duurdere diensten dient aan te schaffen.

De NMBS zou natuurlijk veel liever haar treinen inleggen zoals gepland. Het is duidelijk dat vervangbussen op veel vlakken een suboptimale oplossing zijn. De NMBS ontvangt geen compensatie van Infrabel voor het niet kunnen voorzien in de normale dienstregeling ten gevolge van werken. Uiteraard wordt de rijpadvergoeding voor de treinen die wegens die werken afgeschaft of beperkt worden, niet door Infrabel in rekening gebracht.

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

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

12 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stationsverboden bij de NMBS" (56000151C)

12 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les interdictions de gare à la SNCB" (56000151C)

12.01 Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

1. Graag een overzicht van het aantal stationsverboden dat werd uitgesproken in 2020, 2021, 2022 en 2023 (met vermelding van betrokken station).
2. Kunt u een inzicht geven over de wijze waarop zo'n uitgesproken stationsverbod wordt gecontroleerd? Welke specifieke maatregelen zijn hiervoor genomen?
3. Hoeveel inbreuken werden voor diezelfde periodes (inclusief vermelding betrokken station) vastgesteld op een uitgesproken stationsverbod?

12.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, ik geef u een overzicht op jaarbasis van de stationsverboden waarvan de NMBS in kennis werd gesteld. In 2020 – volop covidperiode – ging het om 0 stationsverboden, in 2021 om 8, in 2022 om 15 en in 2023 om 15 verboden. In totaal gaat het dus om 38 stationsverboden. Vijfendertig stationsverboden hadden betrekking op het volledige spoorwegdomein, 3 op specifieke stations.

De opvolging van de stationsverboden is niet eenvoudig, zeker niet wanneer ze betrekking hebben op het volledige spoorwegdomein. Er moet ook rekening gehouden worden met de geldende GDPR-wetgeving, waardoor de identiteit van de betrokkene niet zomaar kan worden verspreid onder de NMBS-werknemers.

Zowel tijdens de periode van het stationsverbod als daarna worden er inbreuken vastgesteld. De NMBS merkt evenwel op dat de recidivegraad daalt en in bepaalde gevallen zelfs verdwijnt.

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

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

13 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekenning van rijpaden" (56000152C)

13 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'octroi de sillons" (56000152C)

13.01 Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

De belangrijkste taken van Infrabel bestaan uit het onderhoud van de spoorinfrastructuur en de toekenning van de rijpaden. Graag had ik het volgende geweten inzake de interne organisatie van Infrabel.

- 1. Uit hoeveel VTE bestaat het totale personeelsbestand van Infrabel actueel?*
- 2. Wat is de totale loon-/weddelast in 2023 op jaarbasis (procentueel en bedrag in euro)?*
- 3. Hoeveel VTE worden ingezet met betrekking tot het toekennen van de rijpaden? Hoeveel interne VTE? Hoeveel externe VTE? Voor beiden, hoeveel bedraagt hun loon-/weddelast in 2023 (procentueel en bedrag in euro)?*
- 4. Welk percentage binnen de totale kostenstructuur van Infrabel kan toegewezen worden aan de toekenning van de rijpaden?*
- 5. Wat was de totaalontvangst uit de toekenning van de rijpaden in 2021, 2022 en 2023?*

13.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, het antwoord bevat heel veel cijfers. Mag ik u dat schriftelijk bezorgen?

13.03 Frank Troosters (VB): Dat mag zeker.

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

14 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De renovatiewerken aan het station van Hasselt" (56000153C)

14 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux de rénovation de la gare de Hasselt" (56000153C)

De **voorzitter**: Deze vraag ligt mij heel na aan het hart, omdat ze over de renovatiewerken aan het station van Hasselt gaat. Ik kan op de heer Raskin rekenen om daar een vraag over te stellen.

14.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik wist dat het onderwerp u geweldig na aan het hart ligt.

Mijnheer de minister, ik verwijs graag naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Eind augustus zakte de vloer van de ondergrondse spoortunnel in het station van Hasselt in, mogelijk als gevolg van graafwerkzaamheden. Als gevolg van de verzakking was de onderdoorgang tijdelijk onderbroken. In afwachting van de nodige herstellingen werd een loopbrug over de beschadigde vloer geplaatst.

Mijn vragen aan u:

- 1. Wat is de oorzaak van de verzakking? Is deze inderdaad het gevolg van werken ter hoogte van perron 2-3?*
- 2. Hoe ziet de situatie er vandaag uit? Zijn de nodige herstellingen uitgevoerd?*
- 3. Wat zijn de gevolgen van de verzakking, op financieel vlak, maar ook voor de timing van de renovatiewerken aan het station? Lopen deze vertraging op?*
- 4. Kan u een stand van zaken geven van de werken aan het station? Welke werken zijn reeds afgerond? Welke werken moeten er nog uitgevoerd worden en op welke termijn zal dit gebeuren?*

14.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Raskin, de NMBS en Infrabel investeren samen in de vernieuwing van het station van Hasselt. Het gaat om de renovatie van alle perrons en het plaatsen van nieuwe liften en roltrappen om het station integraal toegankelijk te maken.

De laatste fase van de werkzaamheden, namelijk de vernieuwing van perron 2 en perron 3 en de afwerking van de reizigersonderdoorgang, is in volle gang. De afwerking is gepland in de loop van 2025.

Het is bij die werkzaamheden dat een verborgen gebrek aan het licht kwam. Het gebrek dateert van bij de bouw van de oorspronkelijke tunnel. De vloerplaat bleek niet uitgevoerd volgens de plannen en was daardoor onvoldoende bestand tegen de trillingen die gepaard gingen met de sloop van de trap.

Een tijdelijke vloer zorgt er nu voor dat de onderdoorgang veilig kan worden gebruikt. De afgebroken plaat werd uitgebroken. Er is in een nieuwe vloerplaat voorzien conform de huidige normen. Uit voorzorg wordt ook de vloerplaat ter hoogte van de andere perrons verstevigd. De exacte kostprijs daarvan is nog niet bekend.

14.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik wil u bedanken voor uw antwoord.

Ik moet echter vaststellen dat u bij het antwoord op de vraag over het einde van de werkzaamheden, namelijk 2025, een wel heel erg ruime marge neemt. Een en ander zal echter wel blijken. Anders zal ik u aan deze vraag herinneren.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Questions jointes de

- **Kemal Bilmez à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La grève du 1er octobre à l'aéroport de Zaventem" (56000163C)

- **Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La grève aéroportuaire du 1er octobre" (56000422C)

15 Samengevoegde vragen van

- **Kemal Bilmez aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De staking op de luchthaven van Zaventem op 1 oktober" (56000163C)

- **Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De staking van het luchthavenpersoneel op 1 oktober" (56000422C)

15.01 Kemal Bilmez (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, comme vous le savez, les syndicats de l'aéroport de Bruxelles ont mené une grève de 24 heures ce 1^{er} octobre. Tous les secteurs étaient concernés: la sécurité, le nettoyage, la restauration. Avec le PTB, nous avons rencontré les grévistes pour entendre leurs préoccupations et leurs revendications. D'ailleurs, je voudrais faire remarquer ici que nous étions le seul parti présent. Quand c'est pour écouter les PDG, tous les partis y vont, mais quand ce sont les travailleurs, il n'y a plus personne!

De getuigenissen waren schrijnend, mijnheer de minister. Ik geef enkele voorbeelden. Werknemers lopen na 10 of 15 jaar dienst gehoorschade op, maar dat telt niet mee als beroepsziekte. Er zijn twee tot drie toiletten per duizend werknemers. Er zijn werknemers die 30 minuten moeten stappen van hun parkeerplaats naar hun werkplaats, onbetaald natuurlijk. De BAC, Brussels Airport Company, kan wel op drie maanden een nieuwe parking voor de passagiers aanleggen, maar er is blijkbaar geen geld om ervoor te zorgen dat het voor een goed onderhouden werkplek voor het personeel. Men toont veel blingbling tegenover de buitenwereld, maar tegelijkertijd is er sprake van moderne slavernij in de catacomben van de luchthaven, waar de mensen moeten werken.

Als ze die problemen bij hun werkgever aankaarten, telkens een onderaannemer, dan verwijst die de werknemers naar de BAC. De werknemers hebben echter geen enkel rechtstreeks contact met de BAC. Er is geen enkel overlegorgaan tussen de werknemers van de verschillende bedrijven en de luchthaven zelf. De voornaamste eis van de werknemers was dan ook een structureel overlegorgaan tussen de werknemers van de verschillende onderaannemers en de BAC zelf.

Et, au final, on le sait tous, ce qui compte, c'est l'argent!

BAC a fait un bénéfice opérationnel de 170 millions en 2023 – le double de celui de 2022 –, on pourrait donc s'attendre à mieux pour les travailleurs essentiels qui font tourner notre aéroport!

Monsieur le ministre, vous êtes-vous concerté avec les organisations syndicales et pour quel résultat? Que mettrez-vous en place pour répondre aux revendications des travailleuses et des travailleurs qui ont fait grève ce 1^{er} octobre?

Hoe zult u ervoor zorgen dat de winsten van de BAC bijdragen aan de verhoging van de lonen en de verbetering van de werkomstandigheden van de arbeiders op de luchthaven?

Le **président**: Mme Farah Jacquet ne souhaite pas poser sa question.

15.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Bilmez, il y a une totale solidarité avec les travailleurs, soyons très clairs. Mais je pense qu'il y a méprise dans votre chef.

Je suis ministre en charge des Voies aériennes, mais aucunement ministre de tutelle de l'aéroport de Bruxelles-National. Avec mes compétences, j'essaie de trouver des solutions pour le bruit généré par les avions, avec différents dossiers particulièrement complexes qui sont en cours.

Je n'ai pas la tutelle sur Brussels Airport Company, qui est une société privée, détenue en grande partie par des investisseurs privés, et partiellement par l'État fédéral via la Société Fédérale de Participations et d'Investissement (SFPI), sous tutelle du ministre des Finances. Il ne m'appartient évidemment pas d'interférer dans le dialogue social en son sein. J'espère que le dialogue social se passe bien et que les faits dénoncés peuvent amener à des solutions.

Pour le surplus, je vous invite à interroger le ministre des Finances, peut-être doublement. D'une part, en tant que ministre de tutelle de la SFPI: en tant qu'actionnaire, qu'entreprend la SFPI vis-à-vis de la direction de Brussels Airport? D'autre part, pour trouver des solutions fiscales afin que chaque entreprise contribue correctement et que chaque travailleur soit correctement rémunéré, peut-être dans le cadre d'une future réforme fiscale, sur laquelle j'ai un avis. Nous sommes ici en commission de la Mobilité et vous avez devant vous le ministre de la Mobilité. Je m'exprimerai dans d'autres lieux sur la réforme fiscale, comme je l'ai déjà fait.

15.03 Kemal Bilmez (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je dois vous avouer que nous avons espéré plus de concertation avec vos homologues au gouvernement, sachant que l'État belge possède 25 % des parts de Brussels Airport Company. Comme toujours, vous nous répondez qu'en tant que ministre, vous n'avez rien à dire par rapport à ce qui se passe à l'aéroport. Du coup, avec le PTB, nous nous demandons à quoi vous servez. Je suis désolé.

Nous continuerons à accentuer la pression pour améliorer les conditions de travail des travailleurs. Ils peuvent compter sur nous comme soutien dans leur combat.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Questions jointes de

- Jean-Luc Crucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'annulation de la décision du conseil d'administration de la SNCB" (56000192C)

- Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le report du plan de transport 2023-2026" (56000410C)

- Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La décision sur le plan de transport 2023-2026 soumise en juillet 2023 au Conseil des ministres" (56000411C)

16 Samengevoegde vragen van

- Jean-Luc Crucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het terugdraaien van de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS" (56000192C)

- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het uitstel van het vervoersplan 2023-2026" (56000410C)

- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De in juli 2023 aan de ministerraad voorgelegde beslissing over het vervoersplan 2023-2026" (56000411C)

Le **président**: La question n° 56000192C de M. Crucke est retirée.

16.01 Xavier Dubois (Les Engagés): Monsieur le ministre, le 8 octobre dernier, j'ai eu l'occasion de vous interroger concernant la décision confirmée de la SNCB de reporter une partie de la mise en œuvre de son plan de transport 2023-2026. Je ne vais pas refaire le développement de tout ce que

nous avons pu évoquer à l'époque. En réponse, vous aviez précisé avoir demandé au SPF Mobilité d'analyser cette décision de la SNCB. Mes questions visent simplement à savoir si vous avez reçu ou non une réponse du SPF sur cette question. Quelles sont ses conclusions? Quel plan sera proposé au Conseil des ministres et quand sera-t-il disponible pour que nous puissions informer correctement les voyageurs?

S'agissant des conditions fixées lors de l'approbation de ce plan de transport en 2023, j'avais posé la question en séance plénière et, sauf erreur, je pense ne pas avoir reçu de réponse. Ces conditions avaient-elles bien été présentées au Conseil des ministres? Avaient-elles été prises en considération de manière correcte lors de la décision prise par le Conseil des ministres à l'époque?

16.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Merci de me permettre de revenir, de façon un peu plus posée qu'en séance plénière, sur cette question importante.

Le plan de transport 2023-2026 qui définit les horaires de service public ferroviaire pour les années 2024, 2025 et 2026 a été élaboré par la SNCB. Il a fait l'objet de concertations avec la tutelle, c'est-à-dire le ministre de la Mobilité et le SPF Mobilité, en début d'année 2023, comme le prévoit la procédure d'adoption inscrite dans le contrat de service public. Ce projet de plan de transport a ensuite été validé en mars 2023 par le conseil d'administration de la SNCB, puis soumis à l'analyse approfondie du SPF Mobilité, ce qui est un préalable à une approbation en Conseil des ministres.

Ce plan de transport, qui engage la SNCB pour trois années et qui a fait l'objet de larges concertations, a été approuvé par le Conseil des ministres en juillet 2023. Le dossier transmis à l'époque par la SNCB a été intégralement repris comme annexe à la note au Conseil des ministres. Dans cette annexe de 165 pages, le chapitre 5 reprend les risques identifiés par la SNCB concernant la disponibilité de l'infrastructure, du matériel roulant et du personnel, indiquant que les mesures adéquates étaient prises pour contrôler l'absentéisme et que le nécessaire était mis en place pour recruter jusqu'à 246 équivalents temps pleins au lieu des 217 prévus dans le plan d'entreprise pour la réalisation du plan de transport. Ce plan de transport a été validé de part et d'autre et est alors devenu une annexe, l'annexe 2, au contrat s'imposant aux deux parties, toute modification nécessitant un accord bilatéral préalable.

Des risques avaient donc été identifiés et communiqués mi-2023, de même que les mesures mises en place pour les maîtriser.

Le contrat de service public prévoit la possibilité que la SNCB ne soit pas en mesure de réaliser l'entièreté de son plan de transport pour des cas de force majeure ou pour cause d'indisponibilité de l'infrastructure. Dans ce cas, une procédure de notification doit être activée vis-à-vis de la tutelle.

La disponibilité du matériel roulant et du personnel adéquat est par contre de la responsabilité de l'entreprise publique autonome qui a reçu, pour ce faire, des financements supplémentaires en volume suffisant pour acquérir les moyens de production nécessaires à la réalisation de ses obligations de service public.

J'ajoute que des représentants de la SNCB ont participé aux deux intercabinets préalables à l'adoption du plan de transport. Tout s'est fait en toute transparence.

Concernant votre première question, j'ai reçu très récemment, le 11 octobre 2024, une notification de la SNCB m'informant officiellement des modifications de la phase 2 du plan de transport qu'elle souhaite formaliser. J'attends à présent l'analyse du SPF Mobilité qui doit vérifier si ces modifications sont suffisamment justifiées au regard des clauses de modification prévues dans le contrat et si celles-ci peuvent, le cas échéant, être approuvées par le Conseil des ministres et à quelles conditions. C'est là où en est le dossier, géré de la façon la plus rigoureuse qui soit dans l'intérêt de l'entreprise, de ses travailleurs et de ses voyageurs présents et futurs.

16.03 **Xavier Dubois** (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Vous étiez posé et j'étais aussi posé en séance plénière, je crois.

Par rapport aux différents éléments de réponse concernant les conditions, j'entends que toute une série d'éléments ont été mis en œuvre pour bien informer le Conseil des ministres des implications et des

risques que vous évoquez et que la SNCB a évoqués.

Quant aux derniers éléments, vous parliez d'une notification le 11 octobre 2024. Mais, lorsqu'on s'est parlé, c'était le 8 octobre. Je pense donc que vous étiez quand même déjà informé de la décision de la SNCB. Parlez-vous d'une communication officielle dans ce cas-là?

16.04 Georges Gilkinet, ministre: Je suis représenté au conseil d'administration de la SNCB par un commissaire qui m'a informé des résultats de la discussion au sein du conseil d'administration. J'en ai donc été informé et j'en ai été saisi officiellement par la SNCB postérieurement à votre question en séance plénière, c'est-à-dire le 11 octobre. Et, depuis lors, le dossier est traité. Je ne vais pas traiter un dossier si je n'en ai pas été saisi officiellement. Copie a été donnée au SPF Mobilité qui a commencé à l'étudier.

16.05 Xavier Dubois (Les Engagés): De quand date la demande d'analyse au SPF Mobilité? D'avant ou d'après la séance plénière?

16.06 Georges Gilkinet, ministre: Le SPF Mobilité savait – puisque cela se trouve dans le contrat de service public – qu'il devait analyser le dossier, mais il ne pouvait pas l'analyser avant de l'avoir officiellement reçu, ce qui a eu lieu le 11 octobre. La demande date d'avant, mais l'opérationnalisation de la demande nécessitait la réception du dossier, qui a été introduit le 11 octobre. Les choses suivent leur cours normalement. Il s'agit toutefois d'une matière complexe, qui est traitée avec tout le sérieux nécessaire.

16.07 Xavier Dubois (Les Engagés): Nous n'avons pas de timing officiel, donc nous ne savons pas quand l'analyse sera réalisée ni quand cela sera présenté au Conseil des ministres. Nous ne pouvons pas donner de réponse à la SNCB ou aux voyageurs et, en attendant, le temps passe. J'espère que nous aurons rapidement une réponse afin de communiquer les informations nécessaires à l'ensemble des personnes qui souhaitent simplement prendre un train au quotidien.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 Question de Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le comportement interpellant de la direction d'Infrabel" (56000213C)

17 Vraag van Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het bedenkelijke gedrag van de directie van Infrabel" (56000213C)

17.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, le lundi 9 septembre, un article de *La Libre* nous informait de faits préoccupants commis par des responsables d'Infrabel: malversations, intimidations, représailles. Étant donné leur gravité, j'aimerais vous poser quelques questions.

Quand avez-vous été informé des faits et qu'avez-vous entrepris depuis? Avez-vous pris contact avec les organisations syndicales? Quels en ont été les retours?

Selon l'article, le CEO aurait tenu des propos qui posent clairement question. Comment expliquez-vous que le CEO d'une des plus grandes entreprises publiques indique à ses agents qu'aller en justice contre son employeur, soit un droit constitutionnel, représente une ligne rouge? Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

Les propos du CEO se situent dans le cadre de procédures judiciaires entreprises par des agents d'Infrabel qui n'ont plus pu bénéficier d'un supplément de salaire consécutivement à la décision unilatérale de la direction de le supprimer. Des représailles de la direction contre ces agents auraient eu lieu et une enquête du Centre d'intégrité du Médiateur fédéral serait en cours. Qu'en est-il? Qu'avez-vous entrepris?

Le Centre d'intégrité aurait déjà sorti un rapport concernant les ventes irrégulières et les procédures de promotion truquées. Pouvez-vous nous en donner les principales conclusions et recommandations? Les personnes mises en cause sont-elles toujours en fonction? Si oui, pourquoi?

Enfin, dans la foulée de ce rapport, le CEO d'Infrabel aurait signalé qu'il allait mener sa propre enquête.

Qu'avez-vous à dire à cet égard? Comment justifier une nouvelle enquête alors que le Centre d'intégrité a déjà mené la sienne?

17.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame Jacquet, le Centre d'intégrité ne m'a pas directement saisi au sujet de ce dossier. J'ai découvert les premières informations, comme vous, à la lecture de la presse, à la suite de quoi je me suis immédiatement enquis de sa nature auprès des services d'Infrabel et de HR Rail, lesquels m'ont apporté l'éclairage que je souhaitais.

Je me permets d'insister sur le fait qu'il s'agit d'une question de personnes, sur laquelle je ne m'étendrai pas, d'autant qu'une action en justice a été introduite. Je précise aussi que je n'ai pas pris contact à ce sujet avec les syndicats. Ce n'est pas mon rôle de ministre de tutelle, puisque le dialogue social s'organise au sein de l'entreprise. Il m'incombe seulement de m'assurer au niveau macro que les choses se déroulent correctement.

Par rapport aux questions précises, voici les réponses d'Infrabel:

"Le rapport du Centre d'intégrité communiqué au gestionnaire d'infrastructure fait état de potentielles atteintes à l'intégrité au niveau local. Il évoque aussi la situation de certains collaborateurs dans un contexte de réorganisation interne. Après réception de ce rapport par le gestionnaire d'infrastructure, les services en charge de ces questions ont immédiatement procédé à une analyse détaillée. L'objectif poursuivi est d'apporter dans les meilleurs délais les mesures adéquates par rapport aux auteurs, si certains faits sont confirmés, et les mesures correctrices, afin de rendre ce genre d'incidents impossibles à l'avenir. Le détail du suivi de toutes les recommandations sera communiqué au Centre d'intégrité, comme il se doit. Le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire privilégie avant tout le dialogue social et des voies de recours interne pour traiter les problèmes rencontrés par les employés, sans méconnaître le droit constitutionnel d'ester en justice contre son employeur, ce qui arrive très régulièrement" – et ce qui est d'ailleurs tout à fait sain dans un État démocratique, selon moi. "Infrabel entend, en toutes circonstances, tout mettre en œuvre pour favoriser le dialogue et les mécanismes internes de résolution des conflits. L'objectif poursuivi par le management est d'instaurer un climat de confiance et de coopération, permettant ainsi de résoudre les différends de manière plus rapide et harmonieuse. Cette approche vise à renforcer la bonne collaboration et à assurer un environnement stable et constructif pour tous les collaborateurs et toutes les collaboratrices d'Infrabel, dans le respect de toutes les réglementations applicables, notamment dans le cadre des relations de travail."

Il va de soi, dans la limite de mon rôle de ministre de tutelle, que je resterai très attentif à l'évolution de ce dossier et, en général, du dialogue social au sein de l'entreprise.

17.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, vous n'allez en fait rien faire, alors que ce sont des faits quand même graves. Des travailleurs se battent face à une direction qui change les règles en cours de route en matière de salaires, alors qu'elle ne peut pas faire cela.

Les travailleurs, avec les organisations syndicales, gagnent en justice, donc ils sont dans leur droit. Or, la direction ne fait rien, ou plutôt si: elle les intimide, leur signale que remettre en cause les choix qu'elle fait, c'est une ligne rouge qu'on ne peut pas franchir.

Dans quel monde sommes-nous? C'est un monde différent. SNCB et Infrabel, une fois qu'on ferme la porte, c'est juste un monde à part. Acceptons-nous cela ici? Vous, comme ministre, vous devez mettre de l'ordre là-dedans. Je trouve que c'est justement votre rôle. Vous avez une responsabilité. Nous souhaitons que vous le fassiez. Vous devez mettre de l'ordre là-dedans. Cela ne va pas du tout.

À votre place, j'irais voir les organisations syndicales. Ils ne mordent pas, mais ils ont des choses à dire. En tant que ministre de la Mobilité, vous devez aussi mettre quelque chose en place pour ces travailleurs.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 56000336C van de heer Chahid is omgezet in een schriftelijke vraag.

18 Samengevoegde vragen van

- Tine Gielis aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het tariefbeleid van de NMBS" (56000351C)
- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De mogelijke kortingen dankzij de voordeelkaart in het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS" (56000408C)

18 Questions jointes de

- Tine Gielis à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique tarifaire de la SNCB" (56000351C)
- Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les réductions que permettra la carte avantage dans la nouvelle politique tarifaire de la SNCB" (56000408C)

18.01 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, de NMBS moet binnen de 26 maanden na de inwerkingtreding van het openbaredienstcontract haar gamma vervoerbewijzen in overeenstemming brengen met haar tariefbeginselen. Dat is dus uiterlijk tegen februari 2025.

Daarbij schuift de NMBS de volgende doelen naar voren: de NMBS zal bijdragen aan een modal shift, het reizigersaantal moet opgedreven worden, de gebruiksfrequentie moet verhogen, reizen buiten de piekuren moet gestimuleerd worden en er moet ingespeeld worden op de behoeften van groepen.

Mijnheer de minister, zal de NMBS de vooropgestelde doelstelling kunnen behalen? Welke maatregelen worden genomen, indien dat niet het geval blijkt te zijn?

Er is sprake van een voordeelkaart, een maximumprijs en bijkomende kortingen. Hoe zal die voordeelkaart precies werken? Waar zal een voordeelkaart bijvoorbeeld gekocht kunnen worden? Wanneer komt daarover verduidelijking voor de reizigers? Op basis waarvan zal de NMBS de te betalen bedragen vastleggen?

18.02 Xavier Dubois (Les Engagés): Ma question rejoint celle très concrète de ma collègue sur la carte avantage: quelles en sont les conditions, comment peut-on se la procurer, quels en seraient les impacts pour les publics cibles, notamment les jeunes de 12 à 25 ans et les seniors? Je ne développerai pas davantage et vous remercie dès à présent pour votre réponse.

18.03 Georges Gilkinet, ministre: J'ai une réponse assez longue.

Comme vous êtes deux nouveaux parlementaires, avec tout le respect et mes félicitations renouvelées, peut-être puis-je vous inviter à regarder en ligne les auditions de la SNCB sur la nouvelle politique tarifaire où, sous la précédente législature, beaucoup d'informations ont été données. Vous y trouverez un complément à la réponse que je vais bien entendu vous donner. Les conseillers de vos groupes pourront sans difficulté vous fournir le rapport de l'époque.

Merci pour vos questions sur la politique tarifaire de la SNCB. Rendre le rail plus attractif et opérer un *shift* modal majeur de la voiture individuelle vers les modes de mobilité durables – en particulier le train – et les autres transports publics passent par une série d'actions, à commencer par un réinvestissement dans le réseau et le matériel roulant que nous avons inscrit dans le contrat de la SNCB et d'Infrabel et financé, ainsi que dans leurs plans pluriannuels d'investissement effectifs. Cela passe également par des évolutions tarifaires, dont la prochaine est inscrite dans le contrat de service public de la SNCB. Elle vise à la fois une simplification et une plus grande accessibilité.

Pour élaborer cette nouvelle offre, la SNCB s'est appuyée sur différentes études client, a éliminé les points faibles de l'offre actuelle, particulièrement les incohérences et le fait pour les clients d'arbitrer entre les produits. Ainsi, les utilisateurs ont du mal à identifier le meilleur produit disponible compte tenu des différents mécanismes de tarification ou encore des tarifs basés sur le volume. Un point essentiel est que les tarifs horaires actuels ne sont pas favorables aux courtes distances sur lesquelles il y a un potentiel important d'attraction des voyageurs.

Supprimer certaines contraintes peut encourager à voyager plus. Ainsi, le ticket senior oblige les seniors à acheter un aller-retour et à partir après 09 h 00. Aujourd'hui, la SNCB n'offre pas de prix plus avantageux en dehors des heures de pointe ni de tarif plus avantageux pour les personnes voyageant ensemble, sauf au-delà de 15 personnes. Aujourd'hui, 60 % des Belges ne prennent le train qu'une fois par an et 75 % très occasionnellement, c'est-à-dire maximum une fois par mois. Il serait intéressant d'augmenter la fréquence de voyage le week-end et en dehors des heures de pointe afin de contribuer

à ce transfert modal.

Enfin, il faut rappeler que les tarifs standard de la SNCB proposent des réductions plus importantes pour certains segments de clientèle comme les jeunes, les seniors et les bénéficiaires d'intervention majorée. Cela doit rester, c'est une priorité.

La nouvelle offre qui sera mise en place en 2025, c'est-à-dire dans les 26 mois de la signature du contrat, est en ligne avec les ambitions du contrat de service public. Elle est basée sur les principes suivants.

D'abord, offrir aux voyageurs le meilleur prix en limitant les arbitrages nécessaires entre les tarifs possibles. Dans ce contexte, les prix forfaitaires seront remplacés par des réductions exprimées en pourcents et cumulables, ce qui permet de bénéficier de ces réductions sur toutes les distances. En conséquence, il y aura moins de simulations et de calculs compliqués pour déterminer quel ticket acheter.

Ensuite, maintenir globalement des prix attractifs pour tous et garantir des tarifs très attractifs pour les segments spécifiques qui méritent une attention particulière – les jeunes, les seniors, les bénéficiaires de l'intervention majorée –, avec une réduction de base cumuleable en heures creuses, et un plafond pour les longues distances. C'est inscrit dans le contrat de service public.

Wij willen betere prijzen aanbieden, met een hogere frequentie, en een gedifferentieerde tarifiering invoeren voor reizen buiten de piekuren.

Er zal een NMBS-voordeelkaart aangeboden worden om mensen aan te moedigen om vaker de trein te nemen. Verschillende spoorwegmaatschappijen maken al gebruik van een dergelijk mechanisme, bijvoorbeeld Deutsche Bahn, de NS enzovoort. Deze kaart zal recht geven op zeer voordelige tarieven tijdens het weekend en buiten de piekuren tijdens de week. Deze modaliteit komt zowel de consumenten ten goede, die een lager tarief betalen, als de NMBS, die het gebruik van de trein stimuleert op momenten waarop de bezetting lager ligt.

Deze kaart zal beschikbaar zijn voor alle reizigers, met een aangepaste versie voor senioren, jongeren en rechthebbenden op een verhoogde tegemoetkoming. Buiten de piekuren krijgen zij dus een extra korting boven op de basiskorting.

Wij willen een aantrekkelijk alternatief bieden voor reizigers die lange afstanden afleggen, door de afschaffing van de forfaitaire tarieven en door het combineren van een voordeelkaart met niet alleen extra korting op het standaardticket buiten de piekuren maar ook met een maximumprijs op alle tijdstippen, dus ook tijdens de piekuren. Deze kaart zorgt ervoor dat de klanten die nu forfaitaire producten gebruiken, profiteren van een aantrekkelijke maximumprijs op lange en zeer lange afstanden, terwijl zij ook voor kortere reizen kortingen krijgen.

Wij willen een nieuwe tarifiering voor kleinere groepen, vanaf 4 personen, tijdens het weekend en buiten de piekuren.

Dankzij het nieuwe tariefgamma zullen de 65-plussers en de jongeren, maar ook de rechthebbenden van het BIM-statuuut, voor een voordeliger prijs met de trein kunnen reizen. Zij krijgen standaard een korting van 40 %, ongeacht het moment waarop zij de trein nemen en ongeacht de gekozen reisweg. Deze korting is opgenomen in het nieuwe openbaredienstcontract.

Voilà les principes que j'ai expliqués à plusieurs reprises. La nouvelle gamme fait disparaître les restrictions. Il sera également très avantageux pour les plus de 65 ans de parcourir de courtes distances en train et de voyager aux heures de pointe sans devoir acheter un ticket aller-retour. Le prix maximum pour les longues distances offrira un avantage très appréciable.

De korting blijft echter niet beperkt tot de 40 % die is overeengekomen in het openbaredienstcontract. In het kader van de globale tariefhervorming van 2025 wil de NMBS een voordeelkaart invoeren om extra kortingen toe te kennen aan reizigers die buiten de piekuren reizen en regelmatig de trein nemen. Dankzij die kaart zullen senioren en jongeren extra korting krijgen tijdens de daluren. Voor jongeren en senioren komt die korting boven op de korting van 40 % die zij nu al krijgen. Voor die reizigers wordt

ook een maximumtarief ingevoerd, wat concreet interessant is voor de langere verplaatsingen. Op die manier willen wij de genoemde categorieën reizigers stimuleren om regelmatig de trein te nemen.

Les principes finaux doivent être arbitrés par le conseil d'administration de la SNCB dans les 26 mois, au plus tard en février 2025. Cette réforme tarifaire suscite de nombreuses questions. J'ai eu l'occasion de l'expérimenter personnellement. Elle offrira beaucoup plus de réductions que ce qu'elle offre actuellement et ce, à un public plus large. Par exemple, actuellement, seuls les jeunes ayant une carte famille nombreuse bénéficient d'une réduction. Dorénavant, tous les jeunes en bénéficieront pour toutes les distances avec l'idée d'attirer de nouveaux publics durant les heures creuses et un tarif maximum pour les longues distances.

Je comprends que cela suscite des questions, voire des fantasmes. De fausses informations ont été publiées quant aux tarifs qui seront appliqués. Il est clair que ce sera une fois la décision finale prise que l'on pourra en juger définitivement. Je l'appelle de mes vœux. Elle ne tardera plus puisque chaque jour nous rapproche de l'échéance des 26 mois de la signature du contrat de service public.

18.04 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik zal de overlegmomenten waarnaar u verwees raadplegen, zodat ik daarover goed ben geïnformeerd. Desalniettemin vind ik het heel belangrijk dat u al deze troeven, die u net nog eens heel uitgebreid hebt voorgesteld, ook op elk forum toelicht. Dat hebt u gedaan en dat lijkt mij een goede insteek, maar mijn concrete vraag blijft wel dat de effectieve uitrol hiervan kan worden gerealiseerd tegen februari 2025. Daarop blijft u mij het antwoord schuldig. Ik zal dat blijven benadrukken.

18.05 Xavier Dubois (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je n'ai en effet pas réécouté tout ce qui avait été dit lors de l'audition. Mais ma question était assez concrète et portait sur les prix, notamment celui de cette carte avantage. J'entends bien que ceux-ci n'ont pas encore été fixés. J'espère que ce sera fait assez rapidement, car le temps passe. Il faut que les voyageurs sachent à quoi s'en tenir, et l'échéance approche. Je vous invite à interpellier de votre côté, afin que ces informations soient communiquées le plus rapidement possible.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 Samengevoegde vragen van

- **Tine Gielis** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid bij spooroverwegen" (56000359C)

- **Xavier Dubois** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid op het spoor" (56000413C)

19 Questions jointes de

- **Tine Gielis** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La sécurité aux passages à niveau" (56000359C)

- **Xavier Dubois** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La sécurité sur les voies ferrées" (56000413C)

19.01 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, het is al jaren duidelijk dat onze overwegen gevaarlijke punten zijn. We moeten echter nog te vaak lezen dat er incidenten zijn ter hoogte van een spooroverweg. Gevaarlijk gedrag leidt vaak tot ongevallen met in vele gevallen jammer genoeg doden of gewonden tot gevolg. Dat proberen we dus te vermijden. Het is verboden om een overweg over te steken wanneer de slagbomen in beweging of gesloten zijn, maar we moeten vaststellen dat dit nog te vaak gebeurt. Ongevallen aan spoorwegovergangen hebben daarenboven een nefaste impact op ons treinverkeer.

Begin dit jaar heeft Infrabel een globaal actieplan gelanceerd om de spoorveiligheid ter hoogte van de overwegen te verhogen. Dat zou gebeuren door ledverlichting en stickers met het oproepnummer 1711 voor noodgevallen aan te brengen. Op deze manier wil Infrabel dus de veiligheid en stiptheid op het Belgische spoornet verhogen.

Mijnheer de minister, Infrabel heeft het doel om de komende 10 jaar 176 extra overwegen uit te rusten

met ledverlichting, waarvan 20 in 2024. Is dat ook gebeurd?

Daarnaast wil Infrabel camera's met artificiële intelligentie installeren om stilstaande voertuigen te herkennen aan overwegen. Op welke 70 overwegen worden dergelijke camera's geplaatst? Op basis waarvan maakt Infrabel hier een keuze? Deze plannen werden in mei jongstleden aangekondigd. Hoeveel AI-camera's zijn er intussen al geplaatst?

Welke maatregelen plant Infrabel nog om de veiligheid aan overwegen te verhogen?

19.02 Xavier Dubois (Les Engagés): Monsieur le ministre, au-delà de la problématique des passages à niveau, il y a aussi celle des comportements imprudents à proximité des voies ferrées.

Les chiffres sont frappants, puisqu'en 2023, onze personnes sont décédées et neuf ont été blessées à la suite d'accidents impliquant un choc avec un train. Hier encore, un accident mortel s'est produit en gare de Nivelles, si mes informations sont correctes.

Par rapport aux actions évoquées par ma collègue, il en est une qui m'interpelle plus spécifiquement, à savoir une action de sensibilisation auprès des 12-18 ans, consistant en une expérience de réalité virtuelle. En dehors d'un article dans le journal, je n'ai toutefois pas trouvé d'informations sur la manière de concrétiser cette action dans les écoles.

Comment organiser cette expérience dans une école? Faut-il faire une demande particulière? Combien de temps dure l'expérience? Des écoles l'ont-elles déjà mise en œuvre? Peut-on imaginer d'élargir cette expérience, par exemple, aux élèves de sixième primaire?

19.03 Georges Gilkinet, ministre: Madame Gielis, monsieur Dubois, il s'agit d'initiatives nouvelles prises dans le courant de cette législature et qui se déploient petit à petit. Elles ont pour but à la fois d'améliorer la sécurité des riverains des chemins de fer, mais aussi de travailler sur une des causes de la non-ponctualité, à savoir les accidents de personne. Une série d'initiatives ont été prises à cet égard avec Infrabel.

Uit de analyse van de cijfers betreffende de ongevallen op de overwegen blijkt dat bij ongeveer 80 % van de ongevallen buiten het havengebied omwonenden uit de buurt betrokken zijn. Zij menen ten onrechte dat hun niets kan overkomen. De niet-naleving van de verkeersregels en van de signalisatie, zoals rode lichten, slagbomen en belsignalen, blijft met 50 % de belangrijkste oorzaak van ongevallen. Het roekeloze gedrag van weggebruikers die toch de overweg proberen over te steken, terwijl er te veel verkeer is om dat te doen, is ook een belangrijke oorzaak van ongevallen op overwegen, aangezien dat 35 % van de gevallen uitmaakt. Het is dus in de eerste plaats een maatschappelijk probleem, dat Infrabel niet alleen kan oplossen, ondanks alle inspanningen die het op drie fronten levert.

Ten eerste implementeert en test Infrabel ter preventie een aantal maatregelen om de veiligheid van de weggebruikers op de overwegen te verbeteren. Sommige maatregelen worden nog onderzocht op hun haalbaarheid, zoals de plaatsing van waarschuwingsborden om weggebruikers te wijzen op de gevaren van filevorming op de overwegen en de plaatsing van ledknipperlichten op slagbomen. Het Infrabelnetwerk telt momenteel 23 overwegen waarvan de slagbomen uitgerust zijn met ledknipperlichten. Ik zal u de lijst schriftelijk bezorgen.

Daarnaast brengt Infrabel op sommige overwegen wegmarkeringen aan. In 2024 rustte Infrabel vier overwegen in Groot-Bijgaarden, Herzele, Wetteren en Lokeren uit met nieuwe, geblokte wegmarkeringen om weggebruikers eraan te herinneren dat het strikt verboden is om te stoppen of te parkeren op een overweg. De komende jaren zullen nog een honderdtal andere overwegen van die wegmarkering worden voorzien.

Dit jaar plaatst Infrabel identificatiestickers met het nieuwe noodnummer 1711 op alle openbare overwegen van het netwerk, zodat derden in geval van een gevaarlijke situatie op de overwegen rechtstreeks kunnen bellen naar de centrale dispatching van Infrabel. In november wordt een nationale campagne gelanceerd om derden te informeren over het nieuwe nummer.

Bovendien zijn er momenteel 36 overwegen van de lijst met geselecteerde overwegen uitgerust met camera's voor obstakeldetectie die werken op basis van artificiële intelligentie.

Sinds augustus zijn camera's op zes locaties, Namen, Waver, Bierges, Basse-Wavre, Morlanwelz en Izegem, aangesloten op het centrale dispatchsysteem van de infrastructuurbeheerder voor het opvolgen van alarmen, wanneer een geïmmobiliseerd voertuig wordt gedetecteerd.

De overwegen worden geselecteerd op basis van de volgende criteria: het risico van *blocking back*, het regelmatig blokkeren van voertuigen als gevolg van filevorming, en het risico dat zware voertuigen tot stilstand komen als gevolg van regelmatige manoeuvres om een weg in de buurt van de overweg op te draaien of een bedrijf binnen te rijden. Tot slot is er de *warning box*, een bewustmakingsinstrument om zwakkere gebruikers, voetgangers en fietsers, ervan te weerhouden een gesloten overweg over te steken.

Een tweede luik betreft de sensibilisering.

S'agissant de la sensibilisation, Infrabel déploie des efforts importants pour mener des actions de sensibilisation via des programmes ludiques et éducatifs ainsi que des campagnes de communication relativement aux dangers encourus en cas de comportements inappropriés aux abords des voies en général et à proximité des passages à niveau en particulier. Différents canaux sont utilisés pour toucher au mieux le public ciblé: campagne nationale, campagne de *not spot* (sensibilisant au danger qu'il y a à traîner près des voies ferrées), campagnes locales dans les zones problématiques. La campagne "La Parole à ceux qui restent" vise à prévenir les comportements dangereux. Des programmes éducatifs pour les 6-12 ans sont également prévus, avec une présentation théorique, un carnet de jeu et un jeu des sept familles; pour les 12-18 ans, un cours théorique, un *escape game* et des vidéos de témoignages. Un programme pour les personnes sourdes et malentendantes a également été spécialement développé. C'est évidemment essentiel.

Sur le site internet d'Infrabel se trouvent toutes les informations pratiques concernant ces programmes destinés aux écoles.

Une expérience de réalité virtuelle a également été développée. Lancée en septembre, elle a pour but d'être déployée dans les écoles des zones à risques et est proposée par Infrabel. Trois interventions ont déjà eu lieu, à Jambes, De Pinte et Esneux. L'expérience dure environ dix minutes et est réalisée de manière individuelle, via le recours à un casque de réalité virtuelle qui permet d'immerger totalement les participants dans l'expérience. Ceci doit être accompagné d'un cours de sensibilisation pour être pleinement efficace.

Ce concept a été développé pour les élèves des écoles secondaires, l'histoire pouvant être considérée comme choquante pour des enfants trop jeunes. D'autres modes de sensibilisation existent bien pour les enfants des écoles primaires. De nombreuses informations à ce sujet sont disponibles sur le site internet d'Infrabel. Cette société souhaite d'ailleurs poursuivre cet important travail et intensifier ses efforts en la matière à travers le pays.

Ten derde, wat betreft de samenwerking met de veiligheidsdiensten, Infrabel werkt bij controleacties samen met de spoorwegpolitie, de lokale politie en Securail.

Je peux par exemple déjà vous dire qu'une action de ce type sera menée ce vendredi 18 octobre, mais je ne vous dirai pas où.

19.04 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, ik heb vooral goed naar u geluisterd en uit uw antwoord afgeleid dat ook het gedrag van de mensen een aanleiding kan zijn tot ongevallen. Ik kan u daar enigszins in volgen.

Ik hoop echter dat u daarnaast ook nadenkt over de mogelijke handhaving, over hoe wij mensen niet alleen op het vlak van preventie en sensibilisering maar ook op een repressieve manier kunnen aangeven dat veilig gedrag in de buurt van spoorwegen aangewezen is voor hun eigen veiligheid.

Eenzijds is het gedrag een factor. Ik wil echter anderzijds nog kort ingaan op de infrastructurele ingrepen die u uitvoert om de veiligheid te kunnen garanderen. U hebt daartoe ook een aanzet gegeven en daarop een antwoord geformuleerd. Wij moeten ter zake echter vaststellen dat de doorlooptijd om dergelijke ingrepen te doen ongeveer zeven jaar bedraagt. Daarom pleit cd&v ervoor om sneller tot

actie te kunnen overgaan, zodat een gedragswijziging enerzijds en de infrastructurele ingrepen anderzijds een garantie kunnen bieden voor de veiligheid van de gebruikers van de spoorwegen.

19.05 Xavier Dubois (Les Engagés): Monsieur le ministre, merci pour votre réponse.

Je suis heureux d'entendre qu'une panoplie d'activités sont organisées, notamment en matière de sensibilisation, pour toute une série de publics, en fonction de l'âge. C'est très bien.

Mais ma question portait spécifiquement sur l'activité d'expérience de réalité virtuelle. Nous venons de vérifier encore sur le site. Nous ne trouvons pas ces informations. Peut-être ne cherchons-nous pas bien. La question était de savoir comment, avec quelles écoles? Une sélection est-elle faite par Infrabel ou bien les écoles peuvent-elles se porter candidates? Comment cela se passe-t-il?

L'information semble en tout cas manquante sur le site. Il faudrait bien entendu pouvoir préciser la chose. Ou alors, il y a une page mystère que nous ne trouvons pas sur le site internet.

19.06 Georges Gilkinet, ministre: J'ai lu docilement la réponse préparée par Infrabel qui, comme je le dis, travaille beaucoup sur le sujet. Je n'ai moi-même pas vérifié sur le site, mais je vous enverrai en complément de ma réponse orale les liens concernés et la procédure pour pouvoir bénéficier de cette expérience en réalité virtuelle.

19.07 Xavier Dubois (Les Engagés): Nous attendons l'information avec impatience.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

20 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het arrest van het Grondwettelijk Hof over de beslissing om overwegen af te schaffen" (56000380C)

20 Question de Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'arrêt de la Cour constitutionnelle concernant la décision de suppression de passages à niveau" (56000380C)

20.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Op 3 oktober 2024 velde het Grondwettelijk Hof een arrest waarin het een artikel in de wet van 6 december 2022 omtrent de afschaffing van overwegen vernietigde. Het voorziene administratief beroep tegen een beslissing van Infrabel tot afschaffing van een overweg zou het gelijkheidsbeginsel schenden, omdat enkel de gemeente op wiens grondgebied de overweg ligt en de betrokken wegbeheerder dat administratief beroep zouden kunnen instellen.

Onze fractie waarschuwde er destijds tijdens de parlementaire behandeling meermaals voor dat dat administratief beroep opengesteld diende te worden voor iedere persoon die een aantoonbaar belang heeft. We moeten tot onze spijt vaststellen dat het Grondwettelijk Hof ons nu gelijk geeft.

Wat is uw reactie op dat arrest? We merken ook op dat het uitvoeringsbesluit waarin het vernietigde wetsartikel voorzag tot op heden nog niet is gepubliceerd. Wat is daarvan de reden? Hebt of had u een ontwerp tekst voor dat KB op uw kabinet klaarliggen? Bent u nog steeds voorstander van het instellen van een beroepsprocedure?

Zult u Infrabel intussen aanmanen voorzichtigheid aan de dag te leggen bij het nemen van nieuwe beslissingen tot afschaffing van overwegen?

Ik dank u alvast voor uw antwoorden.

20.02 Minister Georges Gilkinet: De FOD Mobiliteit analyseert momenteel dat arrest van het Grondwettelijk Hof, maar dat verandert niets aan de nagestreefde doelstellingen, met name het bestaan van een juridische basis voor het instellen van een procedure om belanghebbenden te betrekken bij beslissingen inzake overwegen.

Ik herinner er u graag aan dat de tekst in kwestie tot stand kwam mede op initiatief van het Parlement. Het betrof een wetsvoorstel, geen wetsontwerp. Het KB in kwestie werd op 9 juli 2024 in het *Belgisch Staatsblad* gepubliceerd. Ik zal u de referentie schriftelijk bezorgen.

De boodschap aan Infrabel blijft ongewijzigd: de stakeholders moeten betrokken worden bij de beslissingen om overwegen af te schaffen.

20.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Ik zal uw antwoord in het verslag en de publicatie van 9 juli nog eens nalezen.

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

21 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De rij- en rusttijden voor e-bestelwagens" (56000381C)

21 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les temps de conduite et de repos pour les utilitaires électriques" (56000381C)

21.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Geachte mijnheer de minister

Heden, 4 oktober 2024, zou de Ministerraad een versoepeling goedkeuren omtrent rij- en rusttijden voor e-bestelwagens.

Eén eenvoudige vraag voor u:

Hoe verantwoordt u deze beslissing in het licht van de lopende zaken?

21.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Raskin, ik ben minister tot er een akkoord is tussen de partijen die proberen een regering te vormen. Ik doe alles wat ik mag om vooruitgang te boeken op het vlak van mobiliteit, uiteraard met respect voor het concept van lopende zaken.

Er was voor de verkiezingen van 9 juni jongstleden al de politieke wil aanwezig voor maatregelen voor e-bestelwagens. Op 28 februari 2024 werd immers al de eerste legislatieve stap gezet met de goedkeuring van het dossier door de inspecteur van Financiën en de raadpleging van onder andere de drie gewesten. Bovendien past de vrijstelling voor e-bestelwagens binnen een lopend proefproject. Bij koninklijk besluit van 16 april 2023 werd het besturen van e-bestelwagens al toegestaan met een rijbewijs B. De vrijstelling van de tachograafplicht is een aanvulling op dat koninklijk besluit en komt ten goede aan hetzelfde proefproject. Dat proefproject begon op 1 september 2023 en zal 3 jaar lopen, tot 31 augustus 2026. Het is dan ook van belang dat de vrijstelling van tachograafplicht zo snel mogelijk van toepassing wordt, zodat er in de loop van het proefproject nog gebruik van kan worden gemaakt.

Ik denk dat niemand tegenstander kan zijn van de promotie van voertuigen met alternatieve brandstoffen, aangezien dat ten goede komt aan ieders leefomgeving. Het zou dan ook zeer spijtig geweest zijn indien het dossier geblokkeerd werd. Ik ben daarom zeer blij dat mijn collega's het dossier aangenomen hebben op de bijeenkomst van de ministerraad van 4 oktober.

21.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Met mijn vraag wilde ik niet per se kritiek uiten op de beslissing, want die kan ik in grote mate volgen. Ik wilde daarmee enkel vernemen met wiens steun u die beslissing hebt genomen, aangezien dat niet altijd duidelijk is voor de beslissingen die u neemt.

U zegt dat daartoe al de politieke wil aanwezig was voor de verkiezingen. Maar waarom is de beslissing dan niet voor de verkiezingen aan de orde gekomen in de ministerraad? Aangezien we al wat fratsen gezien hebben met DHL en de NMBS, lijkt het mij logisch dat ik u over uw beslissingen ondervraag.

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

22 Question de Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude du SPF concernant le cadencement ferroviaire" (56000393C)

22 Vraag van Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie van de FOD betreffende klokvaste treinen" (56000393C)

22.01 **Xavier Dubois** (Les Engagés): Monsieur le ministre, ma question est assez simple, mais néanmoins importante. Vous aviez annoncé qu'il y aurait une étude sur la faisabilité technique et budgétaire du cadencement sur les réseaux ferroviaires autour des nœuds de correspondance avec un ajustement des horaires par rapport aux modes de transports publics gérés par les Régions. Cette étude a-t-elle été réalisée? Est-elle terminée? Peut-on disposer de ses conclusions? Si non, quand pensez-vous que cette étude sera terminée? C'est important pour inciter un maximum de Belges, et de Wallons aussi bien entendu, à utiliser les transports publics.

22.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Dubois, c'est très important, en effet. Le SPF Mobilité réalise actuellement cette étude technique des différents modèles d'exploitation ferroviaire envisageables sur le moyen et le long terme en Belgique ainsi qu'une étude sur leur impact sur le réseau. Cette étude, qui a débuté en octobre 2023, résulte d'une nécessité reconnue par tous les acteurs de terrain et de la société civile d'une planification à long terme des investissements ferroviaires, basée sur des ambitions en termes d'offre, pour améliorer le service, et provoquer un transfert modal du transport routier au transport ferroviaire.

Les scénarios étudiés se veulent ambitieux, mais réalistes en termes budgétaires, voire intéressants pour améliorer l'efficacité de l'exploitation ferroviaire. L'étude est toujours en cours. Les résultats sont attendus pour le printemps 2025. Si je suis toujours en fonction, je viendrai avec plaisir vous les présenter. Si je ne le suis plus, je les lirai avec autant de plaisir.

22.03 **Xavier Dubois** (Les Engagés): Merci pour ces informations, monsieur le ministre.

Nous attendrons donc la finalisation de cette étude et le printemps 2025 pour pouvoir analyser ces différentes conclusions. Nous interpellons le ministre qui sera en fonction à ce moment-là.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

23 Questions jointes de

- **Aurore Tourneur** à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ponctualité à la SNCB en 2023" (56000409C)

- **Frank Troosters** à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le malus infligé à la SNCB pour la non-réalisation de ses objectifs" (56000433C)

- **Dorien Cuylaerts** à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'amende infligée à la SNCB pour prestations jugées insuffisantes en 2023" (56000455C)

23 Samengevoegde vragen van

- **Aurore Tourneur** aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stiptheid bij de NMBS in 2023" (56000409C)

- **Frank Troosters** aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aan de NMBS opgelegde boete wegens het niet halen van de doelstellingen" (56000433C)

- **Dorien Cuylaerts** aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De boete voor de NMBS wegens ondermaatse prestaties in 2023" (56000455C)

23.01 **Aurore Tourneur** (Les Engagés): Le rapport du SPF Mobilité et Transports sur la SNCB pour l'année 2023 indique que la société ferroviaire a atteint les objectifs fixés par le contrat de service public pour neuf indicateurs de performance. En ce qui concerne deux indicateurs, la SNCB a même fait mieux que ce qui avait été convenu, à savoir pour l'information des voyageurs durant les situations perturbées et pour la consommation d'énergie des véhicules.

Cependant, la SNCB a obtenu des résultats inférieurs aux attentes pour trois indicateurs majeurs: les trains annulés, la ponctualité et les minutes de retard. Cela a conduit à un malus de 416 000 euros que la SNCB doit payer à l'État belge.

Monsieur le ministre, comment se calcule le taux de ponctualité? Peut-on avoir un indicateur de comparaison par rapport aux trois dernières années? Pouvez-vous m'indiquer la répartition des causes de ces retards?

L'amende est-elle automatique ou votre administration doit-elle l'envoyer après avoir reçu votre approbation? Le montant du malus de 416 000 euros est-il réinvesti dans des initiatives spécifiques pour améliorer la qualité du service ferroviaire? Dans quelle mesure cette amende est-elle la conséquence de la décision de la SNCB de reporter l'extension du plan de transport 2023-2026?

23.02 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, voor mijn inleiding sluit ik me aan bij mijn collega. Ik kom verder rechtstreeks tot mijn vragen.

Hoe werd het bedrag van 416.660 euro precies berekend? Kunt u toelichten hoe de overheid tot die specifieke malus is gekomen? Wat zijn de voornaamste oorzaken van het niet-behalen van de drie prestatie-indicatoren, namelijk de geannuleerde treinen, de stiptheid en de vertragingen? Hebt u het management al gesproken omtrent de boete en haar oorzaken en wat was het resultaat van dat gesprek? Welke maatregelen acht u noodzakelijk om dergelijke boetes in de toekomst te vermijden?

23.03 Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Uit een rapport van de FOD Mobiliteit blijkt dat de NMBS niet voldoet aan 3 van de 12 doelstellingen uit het openbare dienstcontract. Het behaalt niet de beoogde resultaten inzake de stiptheid van de treinen, het aantal minuten vertraging en het aantal afgeschafte treinen.

Volgens de FOD Mobiliteit zouden de slechte resultaten vooral te wijten zijn aan de betrouwbaarheid van het rollend materieel, de slechte weersomstandigheden, spoorlopers, persoonsaanrijdingen en agressie tegenover het treinpersoneel.

Als gevolg van deze tegenvallende resultaten dient de NMBS een boete van 500.000 euro aan de overheid te betalen.

Op welke wijze zal de praktische afhandeling van deze financiële sanctie worden afgehandeld? Dient de NMBS effectief 500.000 euro te betalen aan de overheid of wordt er een aftrek gedaan van de uitkeringen in het kader van de dotatie aan de NMBS?

Op welke wijze draagt het terugbetalen van 500.000 euro door de NMBS aan de overheid bij in het streven naar een betere dienstverlening, het verbeteren van de stiptheid, het verminderen van het aantal afgeschafte treinen, het verhogen van de betrouwbaarheid en het realiseren van een modal shift richting de trein?

Eén van de aangehaalde redenen voor de mindere resultaten van de NMBS is de agressie tegenover het treinpersoneel. Kan de minister duiden welke concrete maatregelen en acties hij (al dan niet in overleg met zijn collega-ministers) ondernomen heeft om de persoonsgebonden veiligheid van het spoorpersoneel de laatste jaren te verbeteren? Is de door de minister in 2022 beloofde alarmknop in de treinstellen intussen geïnstalleerd?

23.04 Georges Gilkinet, ministre: Vos questions me permettent de développer un point novateur et intéressant du nouveau contrat de service public de la SNCB. Ce système vise à inciter la SNCB (même chose pour Infrabel d'ailleurs) à améliorer son niveau de performance et de robustesse selon différents indicateurs, dans le cadre d'un dialogue avec une tutelle administrative, le SPF Mobilité, qui s'est vu conférer depuis décembre 2022 un rôle plus important qu'il ne l'était.

Les indicateurs de ponctualité sont largement disponibles en ligne de manière entièrement transparente sur le site d'Infrabel. J'espère que vous aurez plus de chance que votre collègue de gauche. Ces indicateurs vous permettront de constater une amélioration des niveaux de performance qui sont moins insatisfaisants ces derniers mois. Il y a encore du progrès à réaliser mais le niveau de performance en matière de ponctualité s'améliore même s'il reste loin d'être optimal, ce qui explique l'application de ce malus.

J'insisterai sur les mots: il est impropre de qualifier d'amende (*boete*) le montant concerné. Je préfère

que l'on parle ici d'un bonus-malus, comme le système appliqué dans le secteur des assurances, qui est destiné à encourager la performance. Si elle est au-delà de ce qui est attendu, il y a un bonus; si elle est inférieure, il y a un malus (une moindre subvention). Le montant est relativement symbolique eu égard à la dotation annuelle de la SNCB, et n'est pas payé par la SNCB mais déduit de sa dotation annuelle.

Madame Tourneur, le débat sur le plan de transport à partir de décembre 2024 n'est pas lié au non-respect de la trajectoire de production en train/kilomètre, par contre, dans le cadre d'un mécanisme distinct, la SNCB pourra voir sa dotation diminuer si elle n'assure pas ses engagements contractuels en matière de kilomètres roulés. C'est logique. En effet, une dotation lui est promise en fonction d'un certain nombre de trains qui roulent et d'une distance roulée. Si la distance est moindre, la dotation est corrigée.

Het bedrag van de jaarlijkse bonus-malus van de NMBS op basis van de resultaten van de prestatie-indicatoren, zoals opgenomen in het openbaredienstcontract, wordt telkens bevestigd tijdens de prestatiedialoog, die wordt georganiseerd tussen de NMBS en de FOD Mobiliteit. Voor de resultaten van het jaar 2023 gebeurde dat tijdens de prestatiedialoog die plaatsvond op woensdag 12 juni 2024.

Volgens de bepalingen van het openbaredienstcontract van de NMBS gebeurt de berekening en de betaling van de financiële bonus-malus in één keer, uiterlijk op 30 december van het jaar T+1 of T+2. De malus voor het jaar 2023 werd in mindering gebracht van de betaling door de FOD Mobiliteit van de exploitatiesubsidie aan de NMBS in juli 2024.

Voor negen van de twaalf prestatie-indicatoren met een financiële impact boekte de NMBS in 2023 resultaten die in grote lijnen in overeenstemming waren met de verbetertrajecten vastgesteld in het openbaredienstcontract. Twee daarvan sloten het jaar 2023 af met een bonus. De resultaten van drie prestatie-indicatoren lagen echter onder de minimumdrempel die in het contract voor 2023 was vastgelegd, wat resulteerde in een malus. Het gaat over de indicatoren "PI2: totaal afgeschafte treinen toe te schrijven aan de NMBS", "PI5: stiptheid van het binnenlands reizigersvervoer" en PI6: minuten vertraging toe te wijzen aan de NMBS".

Ik kom dan bij de redenen voor het niet-bereiken van de drempels voor de drie voormelde indicatoren. De stiptheid in 2023, zijnde 87,5 %, werd in oktober 2023 met 85,5 % en in november 2023 met 82 % sterk beïnvloed door incidenten met het rollend materieel in het bijzonder en door ongunstige weersomstandigheden, verergerd door werkzaamheden die de robuustheid van het systeem aanzienlijk verminderden.

Het aantal afgeschafte treinen – PI2 – ten laste van de NMBS is in 2023 met 0,59 % gedaald ten opzichte van 2022 (0,65 %). Het cijfer in 2023 ligt evenwel boven de drempel. Met uitzondering van het resultaat van februari 2023 schommelden de maandelijkse resultaten rond de doelstelling van 0,55 %. Als gevolg daarvan ligt de waarde voor 2023 boven de bodemwaarde, waardoor deze indicator leidt tot een malus voor de NMBS en het verplicht opstellen van een remediëeringsplan.

Ten slotte, voor het aantal minuten vertraging ten laste van de NMBS ligt de waarde van de indicatoren voor 2023 hoger dan de waarde van 2022. Dat geldt vooral voor de eerste helft van het jaar, waarvoor de waarden van de indicator steeds hoger zijn dan die voor dezelfde maanden in 2022. Het niet-behalen van de doelstelling is vooral te wijten aan de toename van het aantal defecten aan rollend materieel en aan een lagere beschikbaarheid van het operationele personeel. De waarden voor 2023 liggen boven de drempel, waardoor deze indicator leidt tot een malus voor de NMBS en het verplicht opstellen van een remediëeringsplan.

Wat de strijd tegen agressie betreft, heb ik al meermaals benadrukt welke maatregelen de regering heeft genomen, waaronder de bijkomende aanwerving van Securallagenten. De lancering van stille alarmen maakt deel uit van het nieuwe platformontwerp dat de verwerking en opvolging van de oproepen die binnenkomen bij het *security operations center* efficiënter zal maken. Dit is een enorm technisch project, dat helaas achterloopt op schema, omdat het bedrijf dat verantwoordelijk is voor het platform meer tijd nodig heeft gehad dan verwacht voor de technische ontwikkelingen die de NMBS had gevraagd.

Het systeem zal rekening houden met de noodzaak om in bepaalde situaties discreet te kunnen

alarmeren. Het is ook belangrijk te voorkomen dat het systeem een vals gevoel van veiligheid geeft, moeilijk te gebruiken is, op bepaalde plaatsen niet bruikbaar is enzovoort. De NMBS zal voorzien in een informatiecampagne om de reizigers op de hoogte te stellen.

23.05 Aurore Tourneur (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Comme vous l'avez dit tout à l'heure, nous sommes des néophytes et nous découvrons la matière. Je m'interroge sur ce principe de diminution des dotations. Comment ensuite pouvoir atteindre les objectifs? J'ai un peu l'impression que c'est le serpent qui se mord la queue. Mais je vais découvrir cela tout au long de mon mandat.

23.06 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Wij kunnen zeker begrijpen dat bepaalde zaken vertraging opleveren of dat defecte voertuigen gewoonweg geannuleerde treinen tot gevolg hebben. We weten echter ook dat u als minister graag inzet op extra treinaanbod. Herhaaldelijk hebben wij al aangehaald dat volgens ons niet alleen het materiaal een medeoorzaak is, maar misschien ook wel het feit dat de NMBS kampt met serieuze problemen met het personeel. Wij vragen dan ook dat de dienstregeling in de toekomst met open vizier wordt bekeken.

Voorts hebben wij zeker begrip voor de wens om meer treinverbindingen in te leggen in de landelijke gebieden. Wel vragen wij om mee in overweging te nemen dat op rustige momenten misschien minder treinen hoeven te rijden of dat treinen dan misschien aan minder haltes hoeven te stoppen.

23.07 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Over de stiptheidscijfers is al heel wat gezegd en geanalyseerd. Ik hoop gewoon dat er zeer snel beterschap komt, dat het niet alleen bij woorden en heel veel beloften blijft, maar ook tot daden komt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

24 Question de Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'élargissement du système des voitures-salaires aux cadres de la SNCB" (56000419C)

24 Vraag van Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitbreiding van het systeem van de salarismotoren tot het kaderpersoneel van de NMBS" (56000419C)

24.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, les conseils d'administration autorisent le groupe SNCB à octroyer des voitures-salaires aux cadres supérieurs uniquement, en contrepartie d'une partie du salaire brut. Il nous est néanmoins revenu récemment que la pratique avait évolué. Tous les cadres, dont ceux de rang inférieur, peuvent maintenant en bénéficier. Pourtant, rien ne le justifie. La décision d'étendre les voitures-salaires à tous les cadres a été prise sans l'accord des syndicats, sans même celui des conseils d'administration d'Infrabel et de la SNCB.

Comme ministre Ecolo de la Mobilité, trouvez-vous normal qu'une entreprise qui promeut pourtant une mobilité douce et durable octroie des voitures-salaires à ses travailleurs? Comme ministre d'une entreprise publique, trouvez-vous normal que nos sociétés de chemins de fer opèrent de l'optimisation fiscale? Si ce n'est pas le cas, qu'allez-vous faire pour y mettre fin?

24.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame la députée, la politique de rémunération de la SNCB relève de la gestion interne de l'entreprise, conformément à la loi de 1991. Ainsi, il ne m'appartient pas, comme ministre, d'intervenir dans celle-ci.

J'encourage évidemment la SNCB, Infrabel et HR Rail à être exemplaires et à promouvoir les modes de mobilité les meilleurs pour le climat, la santé et l'environnement, ce que font largement les entreprises en offrant à leurs travailleurs des abonnements et tickets de train, mais aussi une nouvelle politique de remboursement des déplacements vers le lieu de travail par la voie cyclable.

Comme ministre Ecolo de la Mobilité, je me suis attaché, depuis quatre ans, à mettre tout en œuvre pour améliorer l'offre de transport, tant la robustesse de celle-ci que la quantité de services fournis.

C'est pourquoi il y a tout un débat sur le plan de transport. C'est la priorité que nous avons définie et inscrite dans les contrats à long terme signés avec la SNCB et Infrabel, qui permettront également aux travailleurs de bénéficier d'une sécurité de l'emploi.

24.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, vous n'allez rien faire ici non plus, si je comprends bien. Nous voudrions qu'il soit mis fin à cette extension, car il est aberrant qu'aujourd'hui on pousse les gens à utiliser des voitures. À ce sujet, je vois également que la direction de la SNCB et d'Infrabel font ce qu'elles veulent. Elles s'en fichent des procédures légales.

En tant que ministre Ecolo de la Mobilité, j'imagine que vous attendez des entreprises publiques qu'elles soient irréprochables. Ce n'est pas le cas ici. Notre société de chemins de fer propose des voitures-salaires à ses travailleurs et opte pour de l'optimisation fiscale, ce n'est pas normal! J'aimerais que vous soyez ferme dans ce dossier-là et que cette extension des voitures-salaires prenne fin.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

25 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aankoop van locomotieven door Infrabel" (56000454C)

25 Question de Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'achat de locomotives par Infrabel" (56000454C)

25.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Op dinsdag 1 oktober verscheen er een bericht van Belga met het nieuws dat spoorwegnetbeheerder Infrabel zijn locomotievenvloot zal vernieuwen. Infrabel verwacht dat het contract voor die vernieuwing in de eerste helft van volgend jaar zal worden toegekend en de eerste locomotieven vanaf dan stelselmatig besteld kunnen worden. De totale kostprijs zou naar schatting 300 miljoen euro bedragen.

Het is nog onduidelijk over hoeveel nieuwe locomotieven het gaat. Kan de minister hier meer duidelijkheid over scheppen? Wanneer wordt de eerste levering van deze locomotieven gepland? Betreft het hier een aankoop, een huurkoop of een leasing?

Kunt u meer informatie geven over de typen van locomotieven? Gaat het over elektrische locomotieven, batterijlocomotieven of diesellocomotieven, en over welke aantallen gaat het respectievelijk? Kunt u meedelen voor welke werkzaamheden deze locomotieven gebruikt zullen worden?

Kunt u ook duiden wat er met de oude locomotieven zal gebeuren? Worden die uitgefaseerd? Worden die te koop gesteld, en zo ja, op welke minimale verkoopopbrengst wordt er gerekend?

25.02 Minister Georges Gilkinet: Zoals opgenomen in de Europese aankondiging bedraagt het maximale aantal te bestellen locomotieven 90 stuks. Momenteel beschikt Infrabel over 81 locomotieven in eigendom en 20 huurlocomotieven.

De raamcontractformule is gebruikt om een zekere marge te behouden in dat belangrijke contract. Hier is dus sprake van een aankoopstrategie. Er werd in detail geanalyseerd dat die strategie kostefficiënter was dan het leasen of reviseren van de huidige locomotieven.

Indien de bestelling in 2025 wordt geplaatst, verwacht Infrabel het eerste prototype in 2028. Vanaf 2030 zullen de serieproducties opstarten. De periode tussen de levering van het prototype en de opstart van de serieproductie dient voor het verkrijgen van de toelating tot indienststelling, de homologatie, de technische validatie door Infrabel en het betrouwbaar maken van de prototypes.

De informatie over de typen van locomotieven is onderdeel van het bestek dat enkel ter beschikking wordt gesteld aan vooraf gekwalificeerde kandidaten en kan bijgevolg momenteel niet worden gedeeld. Infrabel kan wel bevestigen dat het aan te kopen type locomotief een belangrijke bijdrage zal leveren aan zijn klimaatstrategie.

Volgens de wet van 1991 is Infrabel belast met de bouw, de vernieuwing en het onderhoud van het volledige Belgische spoorwegnet. Dat houdt de uitvoering in van een groot aantal werken en projecten, vaak zware werken, waarvoor uiteraard materieel op het spoor zelf nodig is. De locomotieven zijn

bedoeld voor intern gebruik bij Infrabel.

Het logistieke transport van materialen omvat ballast, dwarsliggers, rails, productiecentra, logistieke basissen en werven. De werkuitvoering omvat het slepen van werktreinen in werfzones, bijvoorbeeld voor het lossen van ballast of het vernieuwen van de bovenleiding, verankeringen en het samenstellen van werktreinen in spoorbundels. Diversen omvat het slepen van meettreinen en rijtuigen voor controle van de infrastructuur, het uitvoeren van testritten bij de wederindienststelling na werken en dies meer. Voor de uitgevoerde activiteiten verzekert Infrabel met zijn besturingspersoneel jaarlijks 14.000 tractieprestaties.

De uitfasering zal parallel verlopen met de instroom van nieuwe locomotieven en zal starten met de nieuwe locomotieven. De te vervangen locomotieven in eigendom bestaan uit twee types. Het gaat, ten eerste, over 58 stuks van het type HLD 62. Die locomotieven dateren uit de jaren zestig en hebben hun technische en economische levensduur al ruimschoots overschreden. Die locomotieven zullen principieel voor verschroting worden verkocht op een transparante manier en in overeenstemming met alle toepasselijke regelgeving.

Het gaat, ten tweede, over 23 stuks van het type HLD 77. Die locomotieven dateren van rond het jaar 2000. Volgens de huidige vooruitzichten zullen ze te koop worden aangeboden. Een nauwkeurige schatting van de opbrengst is thans onmogelijk, gelet op de sterk veranderende markt en de evolutie, namelijk weg van pure diesel locomotieven.

25.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

We willen echt vragen om in te zetten op die batterijtreinen. Het is jammer dat er momenteel nog niet dieper kan worden ingegaan op dit type omdat dit deel uitmaakt van het bestek, maar we vinden dat daarop heel sterk moet worden ingezet, aangezien dat beter is voor het klimaat. Het heeft echter ook een bijkomend voordeel, namelijk dat het minder geur- en geluidshinder met zich meebrengt.

We volgen dit verder op.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 56000461C van de heer Bayet wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.38 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16 h 38.*