

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

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

Dinsdag
15-10-2024
Namiddag

Mardi
15-10-2024
Après-midi

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

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

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

INHOUD

Actualiteitsdebat over de aankoop van treintickets en toegevoegde vragen van	1
- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het kanaal waarlangs vervoerbewijzen aangekocht worden" (56000044C)	1
- Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het discriminerende tariefbeleid van de NMBS" (56000165C)	1
- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verschillende verkoopkanalen van de NMBS en de tariefdifferentiatie" (56000286C)	1
- Dimitri Legasse aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De discriminatoire tarieven van de NMBS" (56000335C)	1
- Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Discriminerende tarieven bij de NMBS" (56000456C)	1
Sprekers: Xavier Dubois, Dorien Cuylaerts, Farah Jacquet, Frank Troosters, Hugues Bayet, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, Tine Gielis	

Actualiteitsdebat over de stopzetting van de verkoop van tickets voor internationale treinreizen in sommige stations en toegevoegde vragen van	7
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van internationale treintickets bij de NMBS" (56000005C)	7
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van de stationsloketten" (56000014C)	7
- Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Internationale treintickets" (56000062C)	7
- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stopzetting van de verkoop van tickets voor internationale treinreizen in Ottignies" (56000287C)	7
- Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stopzetting van de verkoop van tickets voor internationale treinreizen in negen stations" (56000369C)	7
- Hugues Bayet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stopzetting van de verkoop van tickets voor internationale treinreizen in negen stations" (56000462C)	7
Sprekers: Xavier Dubois, Farah Jacquet, Hugues Bayet, Benoît Piedboeuf, voorzitter van de MR-fractie, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	

Samengevoegde vragen van	12
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen voor lijn 25 van de extra intercacitytrein tussen Brussel en Amsterdam" (56000003C)	12
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen voor Limburg van de	12

SOMMAIRE

Débat d'actualité sur l'achat des billets de train et questions jointes de	1
- Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le lieu d'achat des titres de transport" (56000044C)	1
- Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique tarifaire discriminante de la SNCB" (56000165C)	1
- Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tarifs de la SNCB sur ses différents canaux de ventes" (56000286C)	1
- Dimitri Legasse à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tarifs discriminatoires de la SNCB" (56000335C)	1
- Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des tarifs discriminatoires à la SNCB" (56000456C)	1
Orateurs: Xavier Dubois, Dorien Cuylaerts, Farah Jacquet, Frank Troosters, Hugues Bayet, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, Tine Gielis	

Débat d'actualité sur la suppression de vente de tickets internationaux dans certaines gares et questions jointes de	7
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente de billets de train internationaux à la SNCB" (56000005C)	7
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir des guichets de gare" (56000014C)	7
- Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les billets de trains internationaux" (56000062C)	7
- Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de vente de tickets internationaux à Ottignies" (56000287C)	7
- Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de la vente de billets pour des trains internationaux dans neuf gares" (56000369C)	7
- Hugues Bayet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de la vente de tickets internationaux dans neuf gares" (56000462C)	7
Orateurs: Xavier Dubois, Farah Jacquet, Hugues Bayet, Benoît Piedboeuf, président du groupe MR, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	

Questions jointes de	12
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences pour la ligne 25 du train IC supplémentaire entre Bruxelles et Amsterdam" (56000003C)	12
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences pour le Limbourg	12

extra intercitytrein tussen Brussel en Amsterdam" (56000004C)

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

du train IC supplémentaire entre Bruxelles et Amsterdam" (56000004C)

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

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

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

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

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

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)

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

15 Questions jointes de 15

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sprekers: **Xavier Dubois, Georges Gilkinet,** vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

Orateurs: **Xavier Dubois, Georges Gilkinet,** vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

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

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

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

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

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

Sprekers: **Frank Troosters, Georges Gilkinet,**

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

Orateurs: **Frank Troosters, Georges Gilkinet,**

vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekenning van rijpaden" (56000152C)	26	Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'octroi de sillons" (56000152C)	26
<i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De renovatiewerken aan het station van Hasselt" (56000153C)	27	Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux de rénovation de la gare de Hasselt" (56000153C)	27
<i>Sprekers: Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Samengevoegde vragen van	28	Questions jointes de	28
- Kemal Bilmez aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking op de luchthaven van Zaventem op 1 oktober" (56000163C)	28	- Kemal Bilmez à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève du 1er octobre à l'aéroport de Zaventem" (56000163C)	28
- Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking van het luchthavenpersoneel op 1 oktober" (56000422C)	28	- Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève aéroportuaire du 1er octobre" (56000422C)	28
<i>Sprekers: Kemal Bilmez, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Kemal Bilmez, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Samengevoegde vragen van	30	Questions jointes de	30
- Jean-Luc Crucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het terugdraaien van de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS" (56000192C)	30	- Jean-Luc Crucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'annulation de la décision du conseil d'administration de la SNCB" (56000192C)	30
- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het uitstel van het vervoersplan 2023-2026" (56000410C)	30	- Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le report du plan de transport 2023-2026" (56000410C)	30
- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De in juli 2023 aan de ministerraad voorgelegde beslissing over het vervoersplan 2023-2026" (56000411C)	30	- 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)	30
<i>Sprekers: Xavier Dubois, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Xavier Dubois, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Vraag van Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het bedenkelijke gedrag van de directie van Infrabel" (56000213C)	33	Question de Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le comportement interpellant de la direction d'Infrabel" (56000213C)	33
<i>Sprekers: Farah Jacquet, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Farah Jacquet, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Samengevoegde vragen van	35	Questions jointes de	35
- Tine Gielis aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het tariefbeleid van de NMBS" (56000351C)	35	- Tine Gielis à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique tarifaire de la SNCB" (56000351C)	35
- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mogelijke kortingen dankzij de voordeelkaart in het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS" (56000408C)	35	- Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les réductions que permettra la carte avantage dans la nouvelle politique tarifaire de la SNCB" (56000408C)	35
<i>Sprekers: Tine Gielis, Xavier Dubois, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Tine Gielis, Xavier Dubois, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Samengevoegde vragen van	39	Questions jointes de	39
- Tine Gielis aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid bij spooroverwegen" (56000359C)	39	- Tine Gielis à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité aux passages à niveau" (56000359C)	39
- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid op het spoor" (56000413C)	39	- Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité sur les voies ferrées" (56000413C)	39
<i>Sprekers: Tine Gielis, Xavier Dubois,</i>		<i>Orateurs: Tine Gielis, Xavier Dubois,</i>	

Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

- | | | | |
|--|----------------------|--|----------------------|
| <p>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)
 <i>Sprekers:</i> Dorien Cuylaerts, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</p> | 43 | <p>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)
 <i>Orateurs:</i> Dorien Cuylaerts, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</p> | 43 |
| <p>Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De rij- en rusttijden voor e-bestelwagens" (56000381C)
 <i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</p> | 44 | <p>Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les temps de conduite et de repos pour les utilitaires électriques" (56000381C)
 <i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</p> | 44 |
| <p>Vraag van Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie van de FOD betreffende klokvaste treinen" (56000393C)
 <i>Sprekers:</i> Xavier Dubois, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</p> | 45 | <p>Question de Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude du SPF concernant le cadencement ferroviaire" (56000393C)
 <i>Orateurs:</i> Xavier Dubois, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</p> | 45 |
| <p>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)
 <i>Sprekers:</i> Aurore Tourneur, Dorien Cuylaerts, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</p> | 46
46
46
46 | <p>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)
 <i>Orateurs:</i> Aurore Tourneur, Dorien Cuylaerts, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</p> | 46
46
46
46 |
| <p>Vraag van Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitbreiding van het systeem van de salarismwagens tot het kaderpersoneel van de NMBS" (56000419C)
 <i>Sprekers:</i> Farah Jacquet, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</p> | 50 | <p>Question de Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'élargissement du système des voitures-salaires aux cadres de la SNCB" (56000419C)
 <i>Orateurs:</i> Farah Jacquet, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</p> | 50 |
| <p>Vraag van Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aankoop van locomotieven door Infrabel" (56000454C)
 <i>Sprekers:</i> Dorien Cuylaerts, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</p> | 51 | <p>Question de Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'achat de locomotives par Infrabel" (56000454C)
 <i>Orateurs:</i> Dorien Cuylaerts, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</p> | 51 |

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-

01.01 Xavier Dubois (Les Engagés): Op 26 september hebben we met u van gedachten gewisseld over het feit dat de NMBS, afhankelijk van het verkoopkanaal, verschillende tarieven hanteert. Unia en Testaankoop hekelen die discriminatoire tariefdifferentiatie. U antwoordde dat u de NMBS gevraagd hebt deze klachten mee te nemen

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 Gelijkekansen-centrum 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.

bij de voorbereiding van het toekomstige tarievenoverzicht.

Wat hebt u de NMBS precies gevraagd? Wat was het antwoord van de spoorwegmaatschappij? Hebt u erop aangedrongen dat alle vervoerbewijzen via alle verkoopkanalen aangeboden zouden worden? Hebt u nog andere maatregelen genomen om een gelijke behandeling te bewerkstelligen?

01.02 Dorien Cuylaerts (N-VA): Le Centre interfédéral pour l'égalité des chances (Unia) et Testachats ont assigné la SNCB en justice en raison de sa politique tarifaire discriminatoire. En effet, certaines cartes de trajets sont moins chères dans l'application de la SNCB qu'au guichet, voire sont uniquement disponibles par le biais de l'application. Vous avez demandé à la SNCB de tenir compte de ces plaintes dans le cadre de la préparation du nouveau système tarifaire.

Comment le management de la SNCB a-t-il réagi? Quand le nouveau système tarifaire sera-t-il discuté au conseil d'administration?

01.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Op 20 september daagden Testaankoop en Unia de NMBS voor de rechtbank wegens haar discriminerende tariefbeleid. De tickets die aan het loket of de automaat worden verkocht, zijn duurder dan online gekochte tickets, zodat digitaal kwetsbare mensen benadeeld worden.

Op 26 september kondigde u aan dat u de NMBS zou vragen om met die bezwaren rekening te houden in haar nieuwe tarievenoverzicht, dat nog door de raad van bestuur

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?

moest worden goedgekeurd. Wat zijn de laatste ontwikkelingen? Hebt u de garantie gekregen dat deze discriminatie zal verdwijnen? Zo ja, wanneer wordt er hiermee komaf gemaakt? Zo niet, wat zult u ondernemen?

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 handelswijze 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 handelswijze?

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 groepen of partijen 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

01.04 Frank Troosters (VB): *Estimez-vous qu'il soit respectueux de réclamer des tarifs plus élevés aux personnes dont les compétences numériques sont insuffisantes? En avez-vous discuté avec la SNCB? Celle-ci est-elle disposée à ajuster sa politique tarifaire?*

01.05 Hugues Bayet (PS): In 2021 heeft de NMBS de loketten gesloten in 44 stations. In 2024 werden de openingsuren aanzienlijk ingeperkt in 59 van de 91 stations waar nog loketten aanwezig zijn. Deze veranderingen, die de reizigers naar de onlineverkoopkanalen drijven, vergroten de ongelijkheid wat de toegankelijkheid van de treindienstverlening betreft. Uit de digitale barometer van de Koninklijke Boudewijnstichting voor 2023 blijkt dat 40 % van de Belgen tussen 16 en 74 jaar digitaal kwetsbaar is. Sinds enkele maanden beoordeelt het tariefbeleid van de NMBS de gebruikers van de app.

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.

Het is onaanvaardbaar dat de tarieven hoger zijn voor wie niet digitaal geletterd is.

Welke maatregelen overweegt u om een halt toe te roepen aan deze uitsluitingsdynamiek en aan deze tariefpraktijken, die Testaankoop en Unia als discriminerend beschouwen?

01.06 **Minister Georges Gilkinet**: Sinds mijn antwoord in de plenaire vergadering van 26 september zijn er geen nieuwe elementen te melden. Mobiliteit is een universeel recht. Tijdens de vorige legislatuur werd er opnieuw fors geïnvesteerd in het openbaar vervoer, dat een essentiële rol speelt in de uitoefening van dat recht. Ik hoop dat die investeringsinspanning volgehouden zal worden. De toegankelijkheid van de stations en de vervoermiddelen moet verzekerd worden. Dat is een kernpunt van het openbaredienstcontract van de NMBS dat in 2022 voor een periode van tien jaar gesloten werd.

La mobilité doit devenir encore plus inclusive. Les citoyens les plus vulnérables sont souvent aussi en situation de vulnérabilité numérique. Ils doivent eux aussi pouvoir exercer le droit universel à la mobilité.

Ik heb de NMBS gevraagd om rekening te houden met de door Unia en Testaankoop geformuleerde opmerkingen over de nieuwe tarieven, waarover de rvb zich overeenkomstig het openbaredienstcontract moet uitspreken.

De ontwikkeling van de digitale kanalen, die noodzakelijk is, mag niet ten koste gaan van de slachtoffers van de digitale kloof.

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.

De NMBS heeft van mijn vraag nota genomen, maar heeft de differentiatie waarvan sprake gerechtvaardigd. De maatschappij acht ze legaal en vergelijkt ze met andere netwerken die fraude met vervoerbewijzen bestrijden.

Unia en Testaankoop hebben een klacht ingediend. De NMBS zal haar argumenten toelichten en er zal dan vastgesteld worden of deze bepaling al dan niet wettelijk is. Ik zal me dus niet over de procedure uitspreken.

De nieuwe tariefstructuur moet worden aangenomen binnen de 26 maanden na de goedkeuring van het openbaredienstcontract, met andere woorden tegen februari 2025.

De raad van bestuur en het directiecomité van de NMBS hebben het laatste woord in het kader van de krachtlijnen die in het openbaredienstcontract en in dialoog met de minister vastgelegd werden. Ik heb mijn verwachtingen aan de NMBS kenbaar gemaakt.

Een minister die toezicht houdt op een autonoom overheidsbedrijf baseert zijn handelen op dialoog. Als een beslissing niet in overeenstemming is met de wet op de overheidsbedrijven of het openbaredienstcontract, kan hij die annuleren. Dit gebeurt zelden en altijd achteraf.

Ik hoop dat er een oplossing komt die in overeenstemming is met de wet en aan de verwachtingen inzake de toegankelijkheid beantwoordt.

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

01.07 Xavier Dubois (Les Engagés): Drie weken later bestaat die discriminatie nog steeds. Het is teleurstellend dat u op de beslissing van het gerecht wacht zonder op eigen initiatief deze beslissing terug te draaien. In andere omstandigheden onderneemt u actie en activeert u bepaalde hefboomen. Ik

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.

hoop dat de NMBS op zijn minst opnieuw op de vingers getikt wordt zodat ze in actie schiet. Dat is haar verantwoordelijkheid als overheidsbedrijf!

01.08 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Er wordt van alles beloofd, maar er is geen garantie dat er een einde komt aan deze discriminatie, terwijl vier op de tien Belgen geen toegang tot een computer of het internet heeft. Door meer aan te rekenen voor digitale vervoerbewijzen geeft de NMBS als overheidsbedrijf niet het goede voorbeeld. Ondanks de acties van Testaankoop en Unia hebt u geen harde toezeggingen gedaan.

01.09 Dorien Cuylaerts (N-VA): Une modification des tarifs aurait pu éviter l'action en justice. On peut se demander si le ministre a fait tout ce qui était en son pouvoir à cet égard. Entre-temps, une partie des voyageurs sont oubliés.

01.10 Frank Troosters (VB): Il n'y a malheureusement pas eu de concertation. J'espère qu'une rectification sera apportée lors de l'élaboration des prochains plans tarifaires.

01.11 Tine Gielis (cd&v): La numérisation ne peut entraîner l'exclusion de personnes ou l'impossibilité pour celles-ci d'exercer leurs droits. Le ministre doit user de tous les moyens en son pouvoir pour que tout le monde puisse conserver des droits égaux.

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

02.01 Xavier Dubois (Les Engagés): Per 1 oktober heeft de NMBS de verkoop van tickets voor internationale treinreizen in negen stations stopgezet, waaronder Ottignies, dat het enige station in Waals-Brabant was waar die tickets nog verkocht werden. De reiziger zal zijn ticket online moeten kopen of in een van de 12 verkooppunten in het land, die allemaal ver van Ottignies vandaan liggen.

Waarom werd die beslissing genomen? Als het uit besparingsoverwegingen was, hoeveel besparingen levert die maatregel dan op? Hoeveel tickets voor internationale treinreizen werden er aan de loketten verkocht in 2022-2023, met name in Ottignies? Als een online-aankoop niet mogelijk is, hoe kan men dan een ticket aanschaffen? Is het mogelijk om een ticket in de trein te kopen?

02.02 Farah Jacquet (PVDA-PTB): In de stations Aarlen, Eupen, Ottignies, Brussel-Luxemburg,

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?

Antwerpen-Berchem, Kortrijk, Hasselt, Mechelen en Oostende worden er geen tickets voor internationale treinreizen meer verkocht.

Toen de loketten in 44 stations gesloten werden, maakte u gewag van maatregelen om te voorkomen dat er helemaal geen personeel meer aanwezig zou zijn in stations. Is dit er één van? Heeft u die beslissing onderschreven? Zo ja, waarom? Zo niet, hoe verzet u zich ertegen? Heeft u de vakbonden geraadpleegd?

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!

02.03 Hugues Bayet (PS): De NMBS rechtvaardigt die beslissing door te verwijzen naar de aanhoudende daling van de fysieke verkoop van tickets voor internationale reizen aan het loket. Als we de schone mobiliteit verder willen ontwikkelen, moeten we de mensen helpen, te meer daar we gevochten hebben voor de terugkeer van de nachttreinen.

Hoe moeten kwetsbare reizigers online tickets kopen of gepersonaliseerd advies krijgen? Hoe kunnen we voorkomen dat de NMBS fysieke verkoopkanalen blijft afbouwen? Hoe kunnen we onze stations een nieuwe dynamiek geven?

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.

02.04 Benoît Piedboeuf (MR): *De uitspraken van de woordvoerder van de NMBS, die verklaard heeft dat de NMBS in oktober de fysieke verkoop van tickets voor internationale treinreizen zal stopzetten in de stations Aarlen, Eupen, Ottignies, Brussel-Luxemburg, Antwerpen-Berchem, Kortrijk, Hasselt, Mechelen en Oostende, worden in meerdere krantenartikelen bevestigd.*

Die beslissing werd volgens de woordvoerder genomen omdat er in de stations minder tickets voor internationale treinreizen verkocht worden. Een deel van het internationale aanbod zal via de automaten beschikbaar zijn.

Hoeveel kost het afdrukken van een internationaal treinticket? Zal

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 verwijs 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 sluitingscenario 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?

men in de loketten waar zulke tickets niet langer fysiek verkocht worden een grote besparing kunnen realiseren? In geen enkel station in de provincie Luxemburg zullen er nog dergelijke tickets verkocht kunnen worden; welke oplossing zult u implementeren om mijn medeburgers niet te benadelen?

02.05 Frank Troosters (VB): À partir d'octobre, les billets internationaux ne seront plus proposés à la vente que dans douze gares.

Cette mesure est-elle adéquate, eu égard à l'ambition d'augmenter le nombre d'utilisateurs du train et d'encourager le trafic ferroviaire international? Est-elle conforme au contrat de gestion? Les heures d'ouverture des guichets seront-elles encore réduites?

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 efficacité, 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 nauwgezet 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,

02.06 Minister **Georges Gilkinet**: In tegenstelling tot de binnenlandse treindiensten staat het internationale treinverkeer open voor concurrentie en is het openbare dienstcontract van de NMBS er niet op van toepassing. Het directiecomité en desgevallend de raad van bestuur, waarin de regeringspartijen vertegenwoordigd zijn, nemen beslissingen waarbij er naar een evenwicht tussen dienstverlening en efficiëntie gezocht wordt.

De digitalisering heeft een impact op de hele samenleving. De internationale formules van de NMBS zijn online beschikbaar. De grote meerderheid van de reizigers koopt die tickets ook online. Om degenen die geen internetverbinding hebben niet te vergeten, kunnen internationale tickets voor Europese bestemmingen ook via een telefonisch contactcenter gekocht worden.

Dans neuf gares, il n'est plus possible d'acheter des billets internationaux pour des trains nécessitant une réservation. Ces billets sont toujours en vente dans les travel centers auprès de collaborateurs spécialisés, ce qui permet également de réduire, en moyenne, la durée de la transaction. En outre, la durée d'une réservation dans l'une de ces neuf gares pouvait également engendrer une file d'attente au détriment de tous les autres voyageurs.

Die reorganisatie behelst enkele positieve evoluties, zoals de uitbreiding van de mogelijkheid om tickets voor grensoverschrijdend

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

treinvervoer en Eurocitytickets met bestemming Rotterdam en Amsterdam te kopen in alle stations, zowel aan de automaten als aan de loketten.

Meer dan 40 % van de verkopen gebeurt digitaal; 45 % aan de automaten in de stations. Aan het loket gebeurt nog minder dan 10 % van de transacties, tegenover 55 % in 2015 en 17 % in 2021. In de periode 2018-2023 is het aantal zoekopdrachten op de NMBS routeplanner met meer dan 100 % toegenomen.

02.07 Benoît Piedboeuf (MR): In Luxemburg is er geen enkel loket meer waar er internationale treintickets verkocht worden. Het is onzinnig dat men met de auto naar Namen zou moeten rijden om er een ticket te kopen. Dat draagt bij tot het beeld dat onze provincie niets te bieden zou hebben, terwijl het een dynamische provincie is!

02.08 Xavier Dubois (Les Engagés): Dat is ook onaanvaardbaar voor Waals-Brabant.

U hebt niet geantwoord op de vraag of een besparing dit idee wel rechtvaardigt. U stelt dat er minder vervoerbewijzen aan de loketten verkocht worden. Maar als de loketten afgeschaft worden, worden er ook minder kaartjes verkocht! Dit bewijst dat men er niet in geslaagd is de treinen toegankelijker te maken.

02.09 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Ik hoor u zich niet tegen die sluitingen en de afschaffing van de fysieke verkoop van internationale vervoerbewijzen verzetten. Iemand die in Aarlen woont, zal zijn internationaal treinkaartje misschien in Namen moeten kopen. Dat is absurd!

De sluiting van de loketten, de beperking van de openingsuren en nu

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 rap-peler 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 ingediende 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

ook de goedkopere digitale ver-voerbewijzen brengen de toegan-kelijkheid van het openbaar ver-voer in het gedrang. We vergeten al te vaak de mensen die niet we-ten hoe ze een computer moeten gebruiken of die geen toegang hebben tot het internet, en vier op de tien Belgen verkeren in dat ge-val. Als minister hebt u toch recht van spreken.

02.10 Hugues Bayet (PS): Ik vind het ook jammer dat u de cijfers niet hebt meegedeeld. U zegt dat de beslissing buiten het kader van de beheersovereenkomst werd geno-men, mais een telefoontje naar het callcenter kost 30 cent per minuut en voor een aan het loket gekocht ticket worden extra dossierkosten aangerekend. U zou met de Ecolo-voorzitter van de raad van bestuur moeten praten zodat hij andere be-stuurders ervan overtuigt om deze beslissing te herzien.

02.11 Frank Troosters (VB): Je n'ai pas obtenu de réponses à toutes mes interrogations, mais je vais déposer des questions écrites.

03.01 Frank Troosters (VB): *L'ar-rivée d'un nouveau train intercity entre Bruxelles-Midi et Amsterdam en décembre 2024 aura des con-séquences sur les lignes inté-rieures entre Anvers et Bruxelles. Dans le Limbourg, le trajet de la plupart des trains IC entre Blan-kenberge et Genk sera semble-t-il limité à Hasselt.*

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 intercity-trein 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.

Quelles lignes et quels points d'arrêt seront-ils supprimés? Les voyageurs touchés par cette mesure se verront-ils proposer une alternative de transport équivalente? Y aura-t-il des conséquences sur le trafic automobile?

03.02 **Georges Gilkinet**, ministre: J'ai annulé la décision de la SNCB visant à modifier unilatéralement le plan de transport. La semaine dernière, j'ai reçu un courrier de la SNCB contenant des informations sur les modifications dans la

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 muziekliefhebbers 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

phase 2 du plan de transport 2023-2026. Le SPF Mobilité examine si ces modifications sont suffisamment justifiées dans le cadre de l'avenant et si elles peuvent être approuvées par le Conseil des ministres. Ensuite, je pourrai en dire davantage sur le futur plan de transport.

La SNCB a pour mission de convaincre un plus grand nombre de personnes d'opter pour le train, tant pour leurs déplacements nationaux qu'internationaux. Cela nécessite une offre de train attractive. Je m'y emploierai jusqu'à la fin de mon mandat.

03.03 Frank Troosters (VB): Nous déplorons l'introduction d'un train international non accessible aux voyageurs nationaux.

04.01 Frank Troosters (VB): *Fin juin, plus de 100 000 visiteurs se sont rendus au festival de musique Genk on Stage. De ce fait, la gare de Genk était très sale pendant et après le week-end.*

Qui est responsable de la propreté? A-t-on fait appel à du personnel de nettoyage supplémentaire? Quelles mesures seront prises?

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 geïnspecteerd. 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

04.02 **Georges Gilkinet**, ministre: La SNCB se félicite que des festivaliers prennent le train et elle a même prévu des trains de nuit spéciaux. Elle est malheureusement confrontée à l'incivilité de nombreux voyageurs qui abandonnent leurs déchets dans l'espace ferroviaire. Il s'agit d'un problème sociétal. La gare est nettoyée tous les jours à une fréquence qui dépend du nombre de voyageurs. Dans la mesure du possible, on intercale des opérations de nettoyage supplémentaires.

04.03 **Frank Troosters** (VB): Deux jours après le festival, la gare est toujours dans un état de saleté déplorable, ce qui n'incite pas la population à prendre le train.

05.01 **Robin Tonniau** (PVDA-PTB): Lorsqu'on arrive à Renaix en train, on a l'impression de se trouver dans une zone de guerre: une passerelle piétonne rongée par la rouille, un entrepôt de marchandises délabré et enfin un bâtiment de gare entièrement recouvert de planches. Les voyageurs demandent que la SNCB prenne ses res-

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?

ponsabilités pour rénover, entretenir et maintenir la gare ouverte. Cependant, la SNCB souhaite donner le bâtiment en emphytéose.

Où en est la procédure d'emphytéose? À combien s'élèvent les coûts de rénovation?

05.02 Frank Troosters (VB): *La gare de Renaix est un monument protégé. Après la fermeture de la gare par la SNCB, il a été décidé de donner le bâtiment en emphytéose. Où en est ce dossier?*

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 beschermd 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

05.03 **Georges Gilkinet**, ministre: Deux candidats ont répondu à l'appel à candidatures dans le cadre de la procédure d'emphytéose. À l'issue du second tour, le bâtiment de la gare a été attribué à un candidat acquéreur. La ville de Renaix en est informée. La vision de la ville et les conditions posées par la SNCB ont été confrontées. Il appartient au candidat emphytéote de communiquer en ce qui concerne ses projets et de constituer un dossier de rénovation, conjointement avec le service du Patrimoine.

05.04 **Robin Tonniau** (PVDA-PTB): Nous ignorons encore à qui l'emphytéose a été attribuée ou quelle fonction le bâtiment recevra. Un bail emphytéotique permet surtout à la SNCB de se décharger de ses responsabilités. Entre-temps, les voyageurs ne peuvent plus y acheter de billets de train. Alors que des centaines de millions d'euros sont consacrés à la rénovation des gares de Gand et de Mons, un ou deux millions permettraient de restaurer ce bâtiment historique.

06.01 **Frank Troosters** (VB): Le

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 verzwaring 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

8 juillet 2024, un mineur d'âge a été grièvement blessé lors d'une rixe au couteau dans le train entre Bruxelles-Central et Bruxelles-Midi.

Pouvez-vous fournir des précisions concernant ces faits? Prendrez-vous des mesures pour stopper la montée de la violence?

06.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Pour de plus amples informations concernant l'incident et le suivi, je renvoie aux ministres de l'Intérieur et de la Justice. Pour garantir la sécurité dans les trains et les gares, il a été procédé à l'engagement de 160 agents Securail supplémentaires depuis le début de l'année dernière, ce qui a porté leur nombre à 558 ETP. Cette année aussi, il sera procédé au recrutement de 100 agents de sécurité supplémentaires.

Le nombre de policiers affectés aux chemins de fer a été augmenté de 50 à ma demande. Nous nous attelons à une meilleure coordination entre l'ensemble des services, en particulier avec les services de police, ainsi qu'à un alourdissement des peines pour toute personne nuisant à leur intégrité. Tout cas d'agression est suivi de poursuites judiciaires. Les images des plus de 10 000 caméras de surveillance seront automatiquement mises à la disposition de la police à partir de la fin de cette année.

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 vrijetijdreizigers. 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

07.01 Frank Troosters (VB):
En 2023, un projet visant à instaurer des wagons silencieux a été lancé. Quelles ont été les conclusions de ce projet pilote? Quand une mise en œuvre à grande échelle de ce projet pourrait-elle intervenir? Quelle en serait l'incidence budgétaire? Une modification tarifaire verra-t-elle le jour à la suite de l'instauration de wagons silencieux?

07.02 Georges Gilkinet, ministre:
Neuf voyageurs sur dix ont indiqué apprécier ce concept. Plus de la moitié ont déclaré que cette mesure les incitait à prendre le train plus souvent. Dans les prochains mois, le concept sera étendu et 65 % des voyageurs qui se déplacent entre de grandes villes pourront en bénéficier. La SNCB fait le choix d'installer ces zones sur les liaisons IC, parce que le besoin de silence se fait principalement sentir sur les trajets plus longs. Une ou

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 rijtuigen 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

plusieurs zones de silence seront prévues dans tous les trains à double étage de type M6 ou M7. Les zones seront indiquées par des autocollants et seront accessibles sans supplément. D'ici le milieu de l'année prochaine, un déploiement plus large pourrait être envisagé.

Cette opération n'entraîne pas d'autres coûts que celui des autocollants. Étant donné que le déploiement est toujours en cours, je ne suis pas encore en mesure d'en préciser le coût.

07.03 Frank Troosters (VB): Il s'agit d'une initiative très positive, même si nous nous demandons comment on veillera à ce que le silence soit effectivement respecté.

08.01 Frank Troosters (VB): Il ressort d'un rapport publié par la SNCB qu'en 2023, les voyageurs ont accordé une note de satisfaction de 7,17 sur 10, soit une légère diminution par rapport à 2022.

Comment évaluez-vous la diminution de cette note? Quelles mesures seront prises à cet égard?

08.02 Georges Gilkinet, ministre: Un score plus élevé a été atteint

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 reizigers-aantal 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.

Verskillende maatregelen kunnen worden genomen om onze klanten-tevredenheid 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 inzamelen 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 zitplaats-capaciteit 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 zit-comfort, opbergruimten en plaats voor plooifietsen 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

durant la pandémie de coronavirus, lorsque le nombre de voyageurs avait baissé, qu'il y avait plus de places dans les trains et que le taux de ponctualité était meilleur en raison de la limitation de l'offre. La baisse enregistrée en 2023 est principalement due à la baisse de la satisfaction quant à la ponctualité.

Avec le Punctuality Improvement Program (PIP), la SNCB et Infrabel veulent s'attaquer aux causes des retards. Ils investissent également dans une meilleure communication. La SNCB s'est fixé des objectifs ambitieux afin d'améliorer le confort des voyageurs et d'offrir suffisamment de places assises.

08.03 Frank Troosters (VB): Je souhaiterais également que l'on s'intéresse davantage au renforcement de la sécurité.

09.01 Frank Troosters (VB): Le

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 spoorwegnet 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

24 juillet 2024, le trafic ferroviaire a été fortement perturbé dans notre pays. Le problème survenu au poste de signalisation d'Anvers-Berchem serait dû à une erreur humaine commise lors de travaux au réseau de fibre optique.

Les mesures existantes sont-elles insuffisantes ou insuffisamment respectées? Des mesures supplémentaires seront-elles prises? Quelles sont les conséquences financières de cette perturbation?

09.02 **Georges Gilkinet**, ministre: La numérisation accroît de plus en plus l'importance du bon fonctionnement des réseaux de télécommunication pour la fluidité du trafic ferroviaire. C'est pourquoi Infrabel réalise des travaux pour rendre les systèmes informatiques plus sûrs, plus performants et plus solides. Ces travaux sont effectués par du personnel formé, selon des instructions strictes et sous la surveillance d'une équipe technique externe. Le 24 juillet, une équipe technique s'est toutefois écartée des instructions de travail lors du déplacement d'un câble de fibre optique. L'équipe de surveillance s'est immédiatement rendu compte qu'une erreur avait été commise, ce qui a permis de prendre des mesures très rapidement afin de rétablir la situation. Malheureusement, les conséquences de cet incident se sont fait sentir encore longtemps sur le réseau ferroviaire. Ainsi, 113 trains ont été entièrement ou partiellement supprimés et, au total, cet incident a entraîné 9 900 minutes de retard.

Infrabel continuera à renforcer sa résistance aux incidents informatiques.

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

10.01 Xavier Dubois (Les Engagés): In het station Ottignies stappen er veel pendelaars over op een andere trein. Als er vertraging is, is de aansluiting met de trein naar Louvain-la-Neuve niet verzekerd. De gemeenteraad van Ottignies-Louvain-la-Neuve heeft een motie aangenomen waarin er gevraagd wordt deze aansluitingen te verbeteren. Bij wijze van oplossing zou men het vertrek van de treinen naar Louvain-la-Neuve kunnen uitstellen.

Hebt u de oplossingen die in de motie voorgesteld worden bestudeerd? Heeft de NMBS een gedetailleerd antwoord verstrekt? Zou het mogelijk zijn het vertrek uit te stellen om op de pendelaars te wachten?

10.02 Minister Georges Gilkinet: Ik heb de motie ontvangen en aan de NMBS bezorgd. De maatschappij heeft de stad Ottignies en de UCLouvain over de huidige organisatie van de aansluitingen in Ottignies geïnformeerd.

Sommige S-treinen naar Louvain-la-Neuve wachtten enkele minuten op de IC-treinen met vertraging uit Brussel. Sinds de wijziging van de dienstregeling in december 2023 laat de NMBS de treinen in Ottignies niet langer wachten als het verbindingen met twee treinen per uur betreft. Zo wil men de algemene stiptheid op het netwerk garanderen. Men kan dan van de volgende trein binnen het halfuur gebruikmaken.

(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.

Bovendien wordt de capaciteit van de infrastructuur door de werken in Ottignies beperkt. Daardoor kunnen er niet meer aansluitingen geboden worden en kunnen de treinen aan de perrons niet langer wachten. Sommige IC-treinen Brussel-Ottignies rijden met vertraging als gevolg van de GEN-werken. Op verschillende vergaderingen met Infrabel werd er voorgesteld de S8-treinen naar Louvain-la-Neuve langer te laten wachten.

Aangezien er werken aan de gang zijn in het station en het verkeer verzekerd moet worden, kan men geen bevredigende oplossing bieden bij gebrek aan een perronspoor te Ottignies of een wissel tussen Ottignies en Louvain-la-Neuve.

Bijgevolg zou men door de aansluitingen naar Louvain-la-Neuve koste wat het kost te willen garanderen de aansluitingen van Louvain-la-Neuve naar Brussel onmogelijk maken.

De NMBS en ikzelf zijn ons bewust van de tijdelijke hinder en we proberen om iedereen de best mogelijke dienstverlening te bieden. We zijn het slachtoffer van de investeringen die gedaan worden om de toestand te verbeteren en in de toekomst treinen te hebben die op tijd rijden.

10.03 Xavier Dubois (Les Engagés): Als er twee treinen per uur rijden, zou men weliswaar kunnen wachten, maar aangezien het een eindstation betreft, zou ook de trein kunnen wachten.

De fysieke en structurele problemen die door de werken veroorzaakt worden, doen vragen rijzen over de keuzes met betrekking tot de werken die uitgevoerd worden. Ik zal daarop terugkomen.

*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 alsmaar 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 ge-

11.01 **Frank Troosters** (VB):
Pourriez-vous m'indiquer le nombre de bus de remplacement et les coûts correspondants pour 2022 et 2023?

11.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Environ 90 % des bus de remplacement sont déployés en cas de travaux, le reste étant mobilisé après des incidents. Il s'agissait d'environ 60 400 bus en 2023. Une grande partie des travaux d'Infrabel nécessite une interruption totale de ligne.

En raison de la pénurie de chauffeurs de bus et de la demande croissante de transports par bus, il devient toujours plus difficile de trouver des bus de remplacement pour les travaux prévus et en cas d'incident.

En 2023, le coût total s'est élevé à 16,8 millions d'euros, contre 13,7 millions d'euros en 2022. Cette augmentation est due à une combinaison de l'inflation et au nombre croissant de refus de services de bus, qui pousse la SNCB à faire appel à des services plus onéreux.

La SNCB ne reçoit pas de compensations de la part d'Infrabel, mais les redevances d'utilisation des sil-

pland. 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.

lons spécifiques ne sont évidemment pas prises en compte.

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?

12.01 Frank Troosters (VB): Combien d'interdictions d'accès à la gare ont-elles été prononcées en 2020, 2021, 2022 et 2023? Comment sont-elles contrôlées? Combien d'infractions ont-elles été constatées?

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.

12.02 Georges Gilkinet, ministre: Le nombre d'interdictions de gare s'est élevé à 0 en 2020, 8 en 2021, 15 en 2022 et également 15 en 2023. Sur ces 38 interdictions, 35 portaient sur l'ensemble du domaine ferroviaire et 3 sur des gares spécifiques. La surveillance de ces interdictions de gare n'est pas aisée à concrétiser. Il convient également de tenir compte de la législation en matière de RGPD. La SNCB fait remarquer que le taux de récidive baisse et que dans certains cas, il n'y a pas de récidive.

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?

13.01 Frank Troosters (VB): *Quel pourcentage des coûts totaux d'Infrabel peut être imputé à l'octroi des sillons? À combien se sont élevées les recettes de l'octroi des sillons?*

13.02 Georges Gilkinet, ministre: *Étant donné que la question porte sur des chiffres, je fournirai la réponse par écrit.*

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.

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?*

14.01 Wouter Raskin (N-VA): *Fin août, le sol du tunnel ferroviaire souterrain de la gare de Hasselt a connu un affaissement qui pourrait être dû à des travaux d'excavation.*

Quelle est la cause de cet affaissement? Les réparations nécessaires ont-elles été effectuées? Quel est le coût supplémentaire découlant de cet affaissement et quelle en est l'incidence sur le calendrier des travaux?

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 uitgedragen. 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 1^{er} octobre à l'aéroport de Zaventem" (56000163C)

- **Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La grève aéroportuaire du 1^{er} 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!

14.02 **Georges Gilkinet**, ministre: La SNCB et Infrabel investissent conjointement dans la rénovation de la gare de Hasselt. Les travaux se situent dans la dernière phase et devraient s'achever dans le courant de 2025. Il est apparu que la dalle de sol du tunnel n'avait pas été fixée selon les règles de l'art et n'était pas résistante aux vibrations de la machine de démolition. Un sol provisoire sûr est actuellement en place et une nouvelle dalle sera posée. Les coûts précis ne sont pas encore connus.

14.03 **Wouter Raskin** (N-VA): "Dans le courant de 2025" me paraît bien évasif.

15.01 **Kemal Bilmez** (PVDA-PTB): Op 1 oktober hebben de vakbonden op de luchthaven te Zaventem een 24 urenstaking gehouden. Alle sectoren deden mee: de beveiliging, de schoonmaak en de catering. Vertegenwoordigers van de PVDA hebben de stakers ontmoet. We waren de enige partij die er die dag aanwezig was.

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 mettez-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 une 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,

Les témoignages étaient poignants. En cas de problème, la BAC renvoie les travailleurs vers le sous-traitant responsable. Leur principale revendication est la création d'un organe de concertation structurel entre les travailleurs des différents sous-traitants et l'aéroport.

Uiteindelijk draait alles om het geld! Sterker nog, BAC heeft in 2023 een operationele winst van 170 miljoen euro gemaakt, het dubbele van 2022!

Hebt u de vakbonden geraadpleegd? Met welk resultaat? Wat zult u doen om tegemoet te komen aan de eisen van de werknemers?

Comment veillerez-vous à ce que les bénéfices de BAC contribuent à l'amélioration de la rémunération et des conditions de travail?

[15.02] Minister Georges Gilkinet: We spreken onze volledige solidariteit uit met de werknemers. U vergist zich echter.

Als minister ben ik bevoegd voor Luchtvaart, maar ik oefen geen toezicht uit op Brussels Airport Company, dat een privébedrijf is, dat grotendeels in handen is van privé-investeerders en gedeeltelijk van de federale overheid via de FPIM, onder toezicht van de minister van Financiën.

U zou hem moeten bevragen. Welke acties onderneemt de FPIM als aandeelhouder ten aanzien van de directie van Brussels Airport?

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. Jean-Luc 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

En wat doet de FPIM om fiscale oplossingen te vinden opdat elk bedrijf correct zou bijdragen en elke werknemer naar behoren betaald zou worden?

15.03 Kemal Bilmez (PVDA-PTB): We hadden gehoopt dat u meer overleg met uw collega's in de regering gepleegd zou hebben, aangezien Brussels Airport Company voor 25 % in handen van de Belgische Staat is.

16.01 Xavier Dubois (Les Engagés): Ik heb u al bevraagd over de beslissing van de NMBS om de uitvoering van het vervoersplan 2023-2026 deels uit te stellen. U hebt de FOD Mobiliteit gevraagd deze beslissing te analyseren.

Hebt u al feedback gekregen? Wat zijn de conclusies? Welk plan zal er aan de ministerraad voorgelegd worden? Wanneer zal het beschikbaar zijn zodat de reizigers goed geïnformeerd kunnen worden?

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

Werden de voorwaarden die tijdens de goedkeuring van dit vervoersplan in 2023 vastgelegd werden aan de ministerraad voorgelegd? Heeft de ministerraad daar naar behoren mee rekening gehouden?

16.02 **Minister Georges Gilkinet**: Het vervoersplan 2023-2026 dat opgesteld werd door de NMBS en waarin de dienstregeling voor die jaren vastgelegd werd, werd begin 2023 met de FOD Mobiliteit en mezelf besproken. Dit ontwerp werd in maart 2023 door de raad van bestuur van de NMBS gevalideerd en door de FOD Mobiliteit grondig geanalyseerd.

Dit vervoersplan werd in juli 2023 door de ministerraad goedgekeurd en als bijlage bij de nota van de ministerraad gevoegd. In die bijlage worden de risico's beschreven met betrekking tot de beschikbaarheid van de infrastructuur, het rollend materieel en het personeel. Er wordt ook in gesteld dat er maatregelen genomen werden om het ziekteverzuim onder controle te houden en dat het nodige gedaan werd om 246 vte's, in plaats van de oorspronkelijk geplande 217, aan te werven.

Dit gevalideerde vervoersplan werd zo bijlage 2 bij het contract, dat de partijen bindt.

Voor om het even welke wijziging is er een voorafgaand akkoord van beide partijen nodig. Midden 2023 werden er risico's vastgesteld, maar werden er ook maatregelen bepaald om die risico's te beheersen. Het openbardienstcontract voorziet in de mogelijkheid dat de NMBS door overmacht haar vervoersplan niet volledig kan uitvoeren. In dat geval wordt er een procedure ter kennisgeving aan de voogdijminister opgestart. De beschikbaarheid van rollend materieel en personeel valt onder de verantwoordelijkheid van de NMBS, die extra middelen heeft gekregen

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.

om haar doelstellingen te verwezenlijken en haar verplichtingen na te komen. Vertegenwoordigers van de NMBS hebben deelgenomen aan de twee interkabinettenvergaderingen voorafgaand aan de goedkeuring van het vervoersplan.

Op 11 oktober heeft de NMBS me op de hoogte gebracht van de wijzigingen die ze aan de tweede fase van haar vervoersplan wenste door te voeren. De FOD Mobiliteit moet nagaan of die wijzigingen gerechtvaardigd zijn in het licht van de wijzigingsclausules in het contract en of de ministerraad ze kan goedkeuren.

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.

16.03 Xavier Dubois (Les Engagés): Ik noteer dat de ministerraad wel degelijk over de aangehaalde implicaties en risico's geïnformeerd werd. U zegt dat u een kennisgeving van de NMBS ontving op 11 oktober, maar u was al op 8 oktober op de hoogte.

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 une 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.

16.04 Minister Georges Gilkinet: Ik werd vooraf geïnformeerd door de commissaris die me in de raad van bestuur vertegenwoordigt, maar de NMBS heeft me pas op 11 oktober officieel op de hoogte gebracht.

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.

16.06 Minister Georges Gilkinet: De FOD Mobiliteit kon het dossier niet analyseren vóór de officiële inontvangstneming ervan, op 11 oktober. Het is een complexe materie, maar een en ander moet zijn normale loop nemen en dit moet op een ernstige manier behandeld worden.

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

16.07 Xavier Dubois (Les Engagés): Zonder officieel tijdpad weten we niet wanneer de analyse zal

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.

plaatsvinden en aan de minister-raad zal worden voorgelegd. Ik hoop dat we snel een antwoord zullen krijgen, zodat de nodige informatie aan de reizigers kan worden gecommuniceerd.

*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?

17.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Volgens een artikel in *La Libre Belgique* zouden leidinggevers bij Infrabel onrustbarende feiten gepleegd hebben: malversaties, intimidatie, represailles.

Wanneer werd u op de hoogte gebracht van de feiten en wat hebt u ondernomen? Hebt u contact opgenomen met de vakbonden? Wat hebben zij u geantwoord?

De CEO zou uitspraken gedaan hebben die vragen doen rijzen en zijn personeelsleden erop gewezen hebben dat men met het aanspannen van een rechtszaak tegen hun werkgever een rode lijn zou overschrijden. Hoe verklaart u dat?

De CEO heeft die uitspraken gedaan in het kader van gerechtelijke procedures die aangespannen werden door personeelsleden van Infrabel die geen loontoeslag meer kregen, nadat de directie eenzijdig beslist had om die te schrappen. De directie zou represailles genomen hebben ten aanzien van die personeelsleden en er zou daaromtrent een onderzoek aan de gang zijn bij het Centrum Integriteit van de federale Ombudsman. Wat is de stand van zaken? Wat hebt u ondernomen?

Het Centrum Integriteit zou al een verslag gepubliceerd hebben over onwettige verkopen en geknoei met promotieprocedures. Kunt u ons de voornaamste conclusies en

aanbevelingen in dat verband meedelen? Zijn de leidinggevenden in kwestie nog altijd in functie? Zo ja, hoe komt dat dan?

De CEO van Infrabel zou aangekondigd hebben dat hij zijn eigen onderzoek zou voeren. Wat kunt u daaromtrent zeggen? Hoe kan een nieuw onderzoek gerechtvaardigd worden?

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.

17.02 **Minister Georges Gilkinet**: Het Centrum Integriteit heeft mij niet rechtstreeks gecontacteerd over dat dossier. Ik heb de eerste informatie daaromtrent uit de pers vernomen. De diensten van Infrabel en HR Rail hebben me de gewenste toelichtingen gegeven.

Het gaat over specifieke personen en ik zal hierover geen verdere informatie meedelen, aangezien er een rechtszaak aanhangig gemaakt werd. Ik heb hieromtrent geen contact opgenomen met de vakbonden. Dat is niet mijn rol als voogdijminister.

Volgens Infrabel wordt in het rapport van het Centrum Integriteit van de federale Ombudsman gewag gemaakt van mogelijke aantastingen van de integriteit op lokaal niveau. Nadat de infrastructuurbeheerder dat rapport ontvangen had, zijn de diensten met een gedetailleerde analyse gestart.

Bedoeling is om de daders de gepaste maatregelen op te leggen, als bepaalde feiten bevestigd worden, en de nodige corrigerende maatregelen te nemen zodat dergelijke incidenten zich in de toekomst niet meer kunnen voordoen. We houden het Centrum Integriteit op de hoogte van de wijze waarop de aanbevelingen ter harte genomen worden.

Infrabel geeft de voorkeur aan de sociale dialoog en interne beroepsprocedures om problemen van werknemers op te lossen, zonder afbreuk te doen aan hun grondwettelijk recht om een rechtszaak aan

te spannen tegen hun werkgever. Het management wil een klimaat van vertrouwen en samenwerking tot stand brengen.

Ik blijf dit dossier opvolgen binnen de grenzen van mijn rol als voogdij-minister.

[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 Mobiliteit) over "Het tariefbeleid van de NMBS" (56000351C)
- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) 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

[17.03] Farah Jacquet (PVDA-PTB): U zult niets ondernemen, terwijl er hier sprake is van zware feiten. Werknemers moeten het opnemen tegen een directie die de regels inzake verloning opeens wijzigt.

De werknemers en de vakbonden krijgen gelijk van de rechtbank. Ze hebben het recht dus aan hun kant, maar worden geïntimideerd door de directie.

Aanvaarden wij dat? U moet hierin orde op zaken stellen!

In uw plaats zou ik met de vakbonden praten. Ze kunnen een paar boekjes opendoen. U moet iets doen voor deze werknemers.

[18.01] Tine Gielis (cd&v): D'ici février 2025 au plus tard, la SNCB doit aligner sa grille de titres de transport sur les principes tarifaires.

Quelles mesures comptez-vous prendre si elle n'y arrive pas? Comment la carte avantage annoncée fonctionnera-t-elle précisément, et comment pourra-t-on l'acheter? Quand les voyageurs seront-ils in-

geval blijkt te zijn?

Er is sprake van een voordeelkaart, een maxumprijs 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

formés à ce sujet? Comment les tarifs seront-ils déterminés?

18.02 Xavier Dubois (Les Engagés): Welke voorwaarden gelden er voor die voordeelkaart? Hoe kan men ze aanschaffen? Wat zal de impact ervan zijn op de doelgroepen?

18.03 Minister **Georges Gilkinet**: Ik nodig u uit om de hoorzittingen met de NMBS over het nieuwe tariefbeleid online te raadplegen. Tijdens de vorige legislatuur werd er bij die gelegenheden veel informatie verstrekt.

Om het spoor aantrekkelijker te maken en een modal shift naar duurzame mobiliteit te bewerkstelligen, moet er opnieuw geïnvesteerd worden in het net en het rollend materieel, zoals vastgesteld werd in de contracten met de NMBS en Infrabel en in hun meerjareninvesteringsplannen.

In die context zijn ook tariefaanpassingen noodzakelijk. De volgende tariefwijziging is gericht op een vereenvoudiging en betere toegankelijkheid. Om dat aanbod tot stand te brengen heeft de NMBS zich gebaseerd op klantenstudies en focust ze op het wegwerken van de zwakke punten in het huidige aanbod. Het is soms moeilijk om op basis van de tarifieringsmechanismen en het volume te bepalen welk het best beschikbare product is. De huidige uurtarieven zijn niet voordelig voor korte afstanden. Door sommige verplichtingen af te schaffen kunnen reizigers ertoe aangezet worden om vaker de trein te nemen. Voor een Senior Ticket moet men verplicht een retourticket kopen en na 9 uur vertrekken. De NMBS biedt geen voordeligere tarieven aan voor mensen die buiten de spitsuren reizen noch voor reizigersgroepen van minder dan 15

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

personen.

Vandaag neemt 60 % van de Belgen slechts één keer per jaar de trein. Het zou interessant zijn om het aantal treinreizen tijdens het weekend en buiten de spitsuren te verhogen. De voornaamste kortingen voor bepaalde klantensegmenten (jongeren, senioren, RVT's) moeten behouden blijven.

Het nieuwe aanbod dat in 2025 van kracht wordt, d.i. binnen de 26 maanden na de ondertekening van het contract, kan online geraadpleegd worden. Het is de bedoeling de reizigers de beste prijs te bieden door de keuze tussen de tariefopties te beperken. De forfaitaire prijzen zullen vervangen worden door procentuele en cumuleerbare kortingen, zodat ze op alle afstanden gelden. Het zal eenvoudiger worden om een ticket te kiezen.

Voorts is het de bedoeling om iedereen aantrekkelijke prijzen te kunnen blijven bieden en zeer aantrekkelijke tarieven te garanderen voor de segmenten die een bijzondere aandacht verdienen, met een basiskorting die cumuleerbaar is in de daluren, en een maximumtarief voor lange afstanden.

Grâce à la carte avantage de la SNCB, nous souhaitons encourager la population à prendre plus souvent le train. Cette carte donnera droit à des tarifs avantageux le week-end et en dehors des heures de pointe. Elle sera disponible pour tous les voyageurs et sera déclinée en versions adaptées pour les seniors, les jeunes et les bénéficiaires de l'intervention majorée. En plus de la réduction de base, ils bénéficieront d'une réduction supplémentaire en dehors des heures de pointe.

Nous rendons le train plus attractant pour les longues distances en supprimant les tarifs forfaitaires et en combinant la carte avantage avec à la fois une réduction en dehors des heures de pointe et un

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 voordelig 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 tariefherforming 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

prix maximum à toute heure. Nous souhaitons également une nouvelle tarification pour des groupes plus restreints, à partir de quatre personnes, le week-end et en dehors des heures de pointe. Une réduction de 40 % sera appliquée par défaut pour tous les trajets et à tout moment pour les jeunes, les plus de 65 ans et les bénéficiaires de l'intervention majorée.

Met het nieuwe aanbod wordt er een eind gemaakt aan de beperkingen en 65-plussers zullen korte afstanden kunnen afleggen zonder een retourticket te hoeven kopen. De maximumprijs voor lange afstanden zal zeer voordelig zijn.

La réduction de 40 % pour les seniors, les jeunes et les bénéficiaires de l'intervention majorée est inscrite dans le contrat de service public et peut être combinée avec la carte avantage, permettant de bénéficier de tarifs plus intéressants en heures creuses, qui fait partie de la réforme tarifaire de 2025.

De raad van bestuur van de NMBS zal uiterlijk in februari de nodige knopen doorhakken. De tariefherforming zal meer kortingen omvatten voor een ruimer publiek. Zo zullen alle jongeren voor alle afstanden korting kunnen krijgen; zo wil men nieuwe doelgroepen aantrekken in de daluren.

Er deed verkeerde informatie de ronde. De hervorming zal beoordeeld worden wanneer de finale beslissing wordt genomen, en dat tijdstip nadert.

18.04 Tine Gielis (cd&v): L'incertitude demeure quant à savoir si toutes ces mesures pourront être mises en œuvre d'ici février 2025.

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?

18.05 Xavier Dubois (Les Engagés): Mijn vraag ging over de tarieven, met name de prijs van de voordeelkaart, die snel bepaald moet worden. De reizigers moeten weten waar ze aan toe zijn. Ik nodig u uit de NMBS hierover tekst en uitleg te vragen.

19.01 Tine Gielis (cd&v): Les passages à niveau constituent des endroits dangereux. Début 2024, Infrabel a lancé un plan d'action global visant à accroître la sécurité par le biais de leds et d'autocollants munis du numéro d'appel 1711.

Infrabel a-t-il atteint l'objectif d'équiper déjà 20 passages à niveau de leds en 2024? Où des caméras à intelligence artificielle ont-elles déjà été placées? Quelles autres mesures sont envisagées?

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 waarschuwborden 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.

19.02 Xavier Dubois (Les Engagés): Voorts is er de problematiek van roekeloos gedrag langs de spoorlijnen.

In 2023 kwamen er elf mensen om het leven en raakten er negen gewond bij ongevallen waarbij ze door een trein gegrepen werden. Gisteren nog was er een dodelijk ongeval in het station Nijvel.

Ik kon slechts één krantenartikel vinden over de sensibiliseringscampagne voor de 12- tot 18-jarigen in de vorm van een virtualreality-ervaring.

Hoe kan deze ervaring op school georganiseerd worden? Moet er daartoe een speciale aanvraag ingediend worden? Hoe lang duurt die ervaring? Zijn er al scholen die dit georganiseerd hebben? Kan die ervaring bijvoorbeeld uitgebreid worden tot de leerlingen uit het zesde jaar van het basisonderwijs?

19.03 Minister Georges Gilkinet: Het betreft nieuwe initiatieven die in de loop van deze zittingsperiode genomen werden en die geleidelijk uitgerold worden.

Des riverains sont impliqués dans la majorité des accidents. Il s'avère que le non-respect du code de la route et de la signalisation est la cause de la moitié des accidents, suivie par les comportements imprudents. Il s'agit avant tout d'un problème de société, qu'Infrabel n'est pas en mesure de résoudre seul.

Infrabel teste plusieurs dispositifs de prévention. L'installation de panneaux d'avertissement pour attirer l'attention sur les dangers liés aux embouteillages sur les passages à niveau et le placement de leds clignotantes sur les barrières sont envisagés. À l'heure actuelle, 23 passages à niveau sont équipés de leds clignotantes. Des mar-

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

quages au sol sont également présents à certains d'entre eux. Tous les passages à niveau sont munis d'autocollants mentionnant le nouveau numéro d'urgence 1711. Une campagne nationale concernant ce nouveau numéro sera lancée en novembre 2024. Pour l'instant, 36 passages à niveau sont équipés d'un système de détection des obstacles basé sur l'intelligence artificielle.

Des caméras sont raccordées au système de dispatching d'Infrabel à six endroits. La *warning box* vise à empêcher les usagers faibles de traverser un passage à niveau fermé.

Infrabel zet sensibiliseringsacties en communicatiecampagnes op poten over de gevaren van spoorlopen en de risico's aan overwegen. Er wordt gebruikgemaakt van verschillende kanalen: de nationale campagne, de 'Not Spot'-campagne, en lokale campagnes op probleemlocaties. Er worden educatieve programma's opgezet voor 6- tot 12-jarigen (theorie over de spoorveiligheidsregels, spelboeken en het spel van de 7 families) en voor 12- tot 18-jarigen (theorie, een escapegame en video's met getuigenissen). Tevens werd er een programma ontwikkeld voor doven en slechthorenden.

Op de site van Infrabel staat informatie over de programma's voor scholen. In september heeft In-

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 spoorweggpolitie, 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?

frabel een VR-ervaring gelanceerd, die in de secundaire scholen in de risicozones aangeboden zal worden. In Jambes, De Pinte en Esneux is dat al gebeurd. Via een VR-filmpje van 10 minuten ontdekken de jongeren de gevaren van spoorlopen. Om echt efficiënt te zijn moet deze ervaring gepaard gaan met een sensibiliseringsles. Voor lagere scholen zijn er andere manieren om de kinderen te sensibiliseren. Ik verwijs daarvoor naar de site van Infrabel.

Pour les actions de contrôle, Infrabel collabore avec la police des chemins de fer, la police locale et Securail.

Op 18 oktober zal er een dergelijke actie gehouden worden.

19.04 Tine Gielis (cd&v): J'espère que l'on fera non seulement de la prévention et de la sensibilisation mais aussi du contrôle et de la répression.

Le comportement des usagers de la route est un facteur important, mais il faut également travailler sur l'infrastructure. Le délai d'exécution de telles interventions sur l'infrastructure est d'environ sept ans. Selon nous, il faut pouvoir agir plus vite afin de sécuriser davantage l'infrastructure.

19.05 Xavier Dubois (Les Engagés): Ik ben blij dat er heel wat activiteiten op touw gezet worden, met name leeftijdsgebonden activiteiten die verschillende doelgroepen moeten sensibiliseren.

Op de website vinden wij geen informatie terug over de VR-ervaring: hoe ging dat precies in zijn werk en met welke scholen werd daarvoor samengewerkt? Maakt Infrabel een selectie of mogen de scholen zich kandidaat stellen?

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.

We moeten hierover uiteraard details kunnen krijgen. Of bevat de website een mysterieuze pagina die we niet gevonden hebben?

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.

19.06 **Minister Georges Gilkinet**: Ik ben het zelf niet nagegaan op de website, maar ik zal u de links bezorgen, net als de procedure die gevolgd moet worden om te kunnen deelnemen aan de VR-experience.

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

19.07 **Xavier Dubois** (Les Engagés): Wij kijken uit naar die informatie.

*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 voorzien 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.

20.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Le 3 octobre 2024, la Cour constitutionnelle a rendu un arrêt annulant un article de la loi du 6 décembre 2022. Le recours administratif contre une décision de suppression d'un passage à niveau violerait le principe d'égalité.

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.

Que pensez-vous de cet arrêt? Pourquoi l'arrêté d'exécution n'a-t-il pas encore été publié? Exhorterez-vous Infrabel à faire preuve de prudence dans ses nouvelles décisions?

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.

20.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Le SPF Mobilité analyse actuellement l'arrêt en question. Le texte contesté est né en partie de l'initiative du Parlement. L'arrêté royal a

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.

été publié au *Moniteur belge* le 9 juillet 2024.

Le message adressé à Infrabel reste le même: les parties prenantes doivent être associées à de telles décisions.

21.01 Wouter Raskin (N-VA): *Le 4 octobre, le Conseil des ministres a assoupli les temps de conduite et de repos pour les utilitaires électriques.*

Comment justifiez-vous cette décision eu égard au fait que l'actuel gouvernement est en affaires courantes?

21.02 Georges Gilkinet, ministre: Je fais tout ce qui est en mon pouvoir pour que la mobilité progresse, tout en respectant évidemment le principe des affaires courantes. La volonté politique était déjà présente avant les élections. En effet, la première étape législative avait déjà été franchie le 28 février 2024: le dossier avait été approuvé par l'Inspecteur des Finances et les trois régions notamment avaient été consultées. La dispense pour les utilitaires électriques s'inscrit en outre dans le cadre d'un projet pilote en cours.

L'arrêté royal du 16 avril 2023 autorise la conduite d'un utilitaire électrique avec un permis B. La dispense d'obligation de tachygraphe vient le compléter et est profitable au même projet pilote, qui a débuté le 1er septembre 2023 et durera trois ans.

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.

22.01 Xavier Dubois (Les Engagés): U hebt aangekondigd dat er een studie uitgevoerd zou worden inzake de technische en budgettaire haalbaarheid van klokvaste treinen op overstapknooppunten, met een aanpassing van de dienstregeling, afgestemd op het openbaar vervoer dat door de gewesten ingericht wordt.

Werd die studie uitgevoerd? Is ze klaar? Kunt u ons de conclusies ervan meedelen en zo niet, wanneer dan wel? Dat is belangrijk om zo veel mogelijk Belgen en Walen ertoe aan te moedigen het openbaar vervoer te gebruiken.

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

22.02 Minister Georges Gilkinet: De FOD Mobiliteit is die technische studie omtrent de diverse modellen voor spoorwegexploitatie die op middellange en lange termijn overwogen kunnen worden aan het uitvoeren, evenals een studie omtrent de impact ervan op het spoornet. Alle actoren in het veld erkennen dat een langetermijnplanning voor de investeringen in het spoor noodzakelijk is om het aanbod te verbeteren en een modal shift van het weg- naar het spoorvervoer te bewerkstelligen.

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

De scenario's die onder de loep genomen worden, zijn ambitieus, maar budgettair realistisch om de efficiëntie van het spoor op te krikken. De resultaten worden in het voorjaar 2025 verwacht en als ik dan nog minister van Mobiliteit ben, zal ik u die met plezier voorstellen.

22.03 Xavier Dubois (Les Engagés): We wachten dus de voltooiing van die studie in het voorjaar 2025 af om de conclusies ervan te analyseren. We zullen de minister die op dat moment bevoegd is voor Mobiliteit daaromtrent interpelleren.

23.01 Aurore Tourneur (Les Engagés): Volgens het verslag van de FOD Mobiliteit heeft de NMBS in 2023 voor negen prestatie-indicatoren de doelstellingen van het openbaredienstcontract bereikt en voor twee indicatoren heeft ze het beter gedaan dan vooropgesteld. De NMBS heeft echter de doelstellingen inzake geannuleerde treinen, stiptheid en minuten vertraging niet gehaald. Derhalve moet het bedrijf een boete van 416.000 euro aan de Belgische Staat betalen.

Hoe wordt de stiptheid berekend? Hoe staat het met de laatste drie jaar? Wat zijn de oorzaken van de vertragingen? Wordt de boete automatisch opgelegd, of stuurt uw administratie de boete pas na uw

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): *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

goedkeuring? Wordt het bedrag van de boete geherinvesteerd in initiatieven die de kwaliteit van de dienstverlening ten goede komen? Is deze boete het gevolg van het uitstel door de NMBS van de verlenging van het vervoersplan 2023-2026?

23.02 Dorien Cuylaerts (N-VA): Je souscris aux propos de ma collègue.

Comment le malus de 416 660 euros a-t-il été calculé exactement? Quelles sont les principales raisons pour lesquelles les trois indicateurs de performance n'ont pas été atteints? En avez-vous déjà discuté avec la direction? Que faut-il faire pour éviter de telles amendes à l'avenir?

23.03 Frank Troosters (VB): *La SNCB n'atteint pas les résultats escomptés en matière de ponctualité, de nombre de minutes de retard et de nombre de trains supprimés. De ce fait, la société doit payer une amende aux pouvoirs publics.*

Quelles seront les modalités pratiques d'application de cette sanction? Permettra-t-elle d'améliorer la situation? Quelles mesures concrètes avez-vous prises pour augmenter la sécurité personnelle des agents de la SNCB? Le bouton d'alarme déjà annoncé en 2022 a-t-il aujourd'hui été installé dans les rames?

23.04 Minister Georges Gilkinet:

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".

Het nieuwe openbaredienstcontract heeft tot doel de prestaties en robuustheid van de NMBS te verbeteren in samenspraak met de FOD Mobiliteit.

De stiptheidscijfers kunnen online geraadpleegd worden op de website van Infrabel. Die cijfers zijn niet meer zo onbevredigend als ze waren.

Om de NMBS tot betere prestaties aan te moedigen, werd er een bonus-malussysteem ingevoerd. Als ze haar doelstellingen overtreft, krijgt ze een bonus, maar als ze haar doelstellingen niet haalt, wordt er een malus toegepast. Het gaat over een symbolisch bedrag op basis van de jaarlijkse dotatie die de NMBS krijgt. De malus wordt daarop ingehouden.

Het debat over het vervoersplan vanaf december 2024 staat los van het niet-naleven van de doelstelling inzake de toename van het aantal treinen en gereden kilometers, maar de NMBS zal een lagere dotatie krijgen als ze haar contractuele verbintenissen inzake het aantal gereden kilometers niet nakomt.

Le montant du bonus-malus annuel est fixé au cours d'un dialogue qui est consacré aux prestations et se déroule entre le SPF Mobilité et la SNCB. Les résultats de trois indicateurs de prestations étaient inférieurs au seuil minimum fixé dans le contrat pour 2023. La ponctualité de l'année 2023 a été fortement influencée, aux mois d'octobre et de novembre, par des incidents de matériel roulant et des conditions météorologiques défavorables aggravées par des travaux qui ont réduit considérablement la solidité du système. À l'exception du résultat de février 2023, les résultats mensuels relatifs au nombre total de trains supprimés ont oscillé autour de l'objectif, qui avait été fixé à 0,55 %. Le malus de cet indicateur entraîne l'obligation d'élaborer un plan de remédiation. En ce qui con-

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 Securailagenten. 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 informatiecampaignede 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

cerne le nombre de minutes de retard imputables à la SNCB, la valeur de 2023 est supérieure à celle de 2022.

Cela concerne surtout le premier semestre de l'année. Si l'objectif n'a pas été atteint, c'est principalement dû au plus grand nombre de défauts du matériel roulant et à une moindre disponibilité du personnel. Les valeurs pour 2023 dépassent le seuil, de sorte que cet indicateur entraîne un malus pour la SNCB et qu'il s'ensuit un plan de remédiation.

Dans la lutte contre les agressions, nous avons déjà recruté des agents supplémentaires pour Securail. Le lancement des alarmes silencieuses fait partie du nouveau projet de plate-forme pour un traitement et un suivi plus efficaces des appels auprès du Security Operations Center. Il s'agit d'un projet technique de grande envergure, qui a malheureusement pris du retard parce que l'entreprise concernée a eu besoin de davantage de temps que prévu pour les développements techniques demandés. Le système prendra en compte la possibilité de donner également l'alarme en toute discrétion. La SNCB organisera une campagne d'information pour les passagers.

23.05 Aurore Tourneur (Les Engagés): Ik vraag me af hoe men de doelstellingen zal kunnen bereiken als men de dotaties vermindert.

23.06 Dorien Cuylaerts (N-VA): Nous comprenons certains des motifs avancés pour expliquer les retards mais nous avons souligné à

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 salarismagwens 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

plusieurs reprises les graves problèmes de personnel auxquels la SNCB est confrontée. C'est pourquoi nous demandons une approche suffisamment réaliste des horaires à l'avenir. Il est louable d'augmenter les liaisons ferroviaires dans les zones rurales, mais il faudrait alors envisager de diminuer l'offre de trains en heure creuse ou de réduire le nombre d'arrêts intermédiaires.

23.07 Frank Troosters (VB): J'espère simplement que la situation s'améliorera à très court terme et que ce qui a été promis deviendra réalité.

24.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): De raden van bestuur hebben de NMBS-Groep toestemming gegeven om salarismagwens toe te kennen aan hogere kaderleden in ruil voor een deel van het brutoloon, maar blijkbaar werd de beslissing om die maatregel uit te breiden tot alle kaderleden genomen zonder instemming van de vakbonden en de raden van bestuur van Infrabel en de NMBS.

Vindt u het normaal dat een bedrijf dat zachte en duurzame mobiliteit promoot salarismagwens toekent aan zijn werknemers? Vindt u het normaal dat onze spoorwegmaatschappijen aan fiscale optimalisatie doen? Zo niet, wat zult u ondernemen om dat een halt toe te roepen?

24.02 Minister Georges Gilkinet: Ik ben niet bevoegd om mij te mengen in het bezoldigingsbeleid van de NMBS, dat onder het interne beheer van het bedrijf valt. Ik roep de NMBS en Infrabel op om een voorbeeldfunctie te vervullen door een mobiliteit te bevorderen die goed is

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

voor de gezondheid en het milieu. De bedrijven bieden hun werknemers treintickets en fietsvergoedingen aan. Als minister van Ecolo heb ik alles in het werk gesteld om het vervoersaanbod te verbeteren. Die prioriteit werd opgenomen in de contracten met de NMBS en Infrabel.

[24.03] Farah Jacquet (PVDA-PTB): Wij willen dat er paal en perk gesteld wordt aan die uitbreiding. Het is aberrant om het gebruik van de wagen te bevorderen. De directie van Infrabel en die van de NMBS doen waar ze zin in hebben in weerwil van de procedures. Ze bieden het personeel salarisswagens aan en kiezen voor fiscale optimalisatie. Het is aan u om erover te waken dat er op overheidsbedrijven niets aan te merken valt.

[25.01] Dorien Cuylaerts (N-VA): Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire Infrabel s'attend à signer, au premier semestre 2025, un contrat visant à renouveler ses locomotives.

De combien de locomotives s'agit-il? Quand les premières locomotives seront-elles livrées? Quelle sera la formule d'acquisition? Quels types de locomotives seront commandés? À quelle fin seront-elles mises en service? Qu'advient-il des anciennes locomotives?

[25.02] Georges Gilkinet, ministre:

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 rijksturen 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 diesellocomotieven.

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

Selon les informations publiées dans l'avis européen, 90 locomotives au maximum seront commandées. À l'heure actuelle, Infrabel possède 81 locomotives et en loue 20. Un contrat-cadre permet au gestionnaire de l'infrastructure de conserver une certaine marge. Il est apparu que l'achat était une stratégie plus rentable que le leasing ou la révision des locomotives existantes.

Si la commande est passée en 2025, le premier prototype pourrait être livré en 2028. Après l'homologation et la validation technique des machines, entre autres, les productions en série pourraient être lancées à partir de 2030.

Les informations sur les types de locomotives font partie du devis, mis à la disposition des seuls candidats préqualifiés. En revanche, Infrabel peut confirmer que les nouvelles locomotives contribueront à sa stratégie climatique.

Les locomotives seront utilisées pour la construction, le renouvellement et l'entretien du réseau ferroviaire. Elles peuvent transporter des équipements lourds, remorquer des trains de travaux vers les chantiers ou piloter des trains de mesure utilisés pour contrôler l'infrastructure.

Parallèlement à l'arrivée de nouvelles locomotives, les anciens véhicules seront progressivement retirés du service. Les 58 locomotives de type HLD 62, datant des années 1960, seront vendues pour être transformées en ferraille conformément à la réglementation en vigueur. Les 23 locomotives de type HLD 77, qui datent approximativement de l'an 2000, seront mises en vente, mais il est impossible pour l'instant d'en estimer le produit.

25.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): En tout état de cause, nous estimons qu'il faut investir dans les

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.

trains à batterie, qui sont non seulement plus respectueux du climat, mais causent aussi moins de nuisances sonores et olfactives.

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.