

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 18 DECEMBER 2024

Namiddag

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

du

MERCREDI 18 DÉCEMBRE 2024

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.20 uur en voorgezeten door de heer Frank Troosters.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 20 et présidée par M. Frank Troosters.

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

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

01 Question de Aurore Tourneur à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les bus de remplacement de la SNCB" (56000613C)

01 Vraag van Aurore Tourneur aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vervangbussen van de NMBS" (56000613C)

01.01 **Aurore Tourneur** (Les Engagés): Monsieur le ministre, je ne vais pas traîner sur cette question parce que vous avez déjà répondu à l'une de mes questions écrites où je demandais des informations plus précises par rapport à une région en particulier. J'aimerais cependant faire seulement un commentaire: je suis un peu étonnée du coût, qui me paraît relativement élevé, de 16,8 millions d'euros, et je voulais savoir si cela était dans la ligne du budget que la SNCB souhaitait consacrer à ce service.

01.02 **Georges Gilkinet**, ministre: D'abord et avant tout: la SNCB essaie de transporter des personnes d'un point A à un point B, normalement avec un train, parfois avec un bus quand il n'y a pas d'autre choix, parce qu'il y a par exemple des travaux sur la ligne ou un accident de personne, et elle essaie de répondre à son obligation et à la mission qui lui est confiée par l'État fédéral. Cela peut avoir un coût, mais celui-ci est la conséquence de circonstances difficiles à éviter.

J'ai déjà répondu à la question, notamment, du président de cette commission. C'était, la dernière fois, le 15 octobre. La SNCB est effectivement obligée de mettre en service des dizaines de milliers de bus de remplacement chaque année. Le coût total figure dans la réponse. Pour rappel, environ 90 % de ces bus de remplacement sont mis en service lorsque des travaux sur la voie rendent la circulation des trains impossible. Il y a beaucoup de travaux à réaliser et beaucoup de retard d'entretien à rattraper. Les 10 % de bus restants sont mis en service en cas d'incident, comme un passage à niveau bloqué ou un accident de personne plus dramatique.

Il est question de quelque 60 400 bus de remplacement pour ce qui concerne 2023. Je ne vais pas vous fournir – ce n'était pas votre demande – les détails sur chacun de ces bus. La SNCB dispose d'un contrat-cadre pour les bus de remplacement qui a été conclu avec une dizaine de sociétés de bus dans tout le pays. Le contrat a été attribué sur la base de plusieurs critères comme cela se passe dans ces cas-là: le prix, la taille de la flotte, la durabilité de la flotte de bus. Les sociétés de bus retenues dans le contrat-cadre ne sont pas obligées d'accepter chaque commande de bus émise par la SNCB. Elles reçoivent en effet les demandes de la SNCB et peuvent les accepter ou non en fonction de la disponibilité de leur matériel et de leurs chauffeurs.

Les principales raisons pour lesquelles les commandes ne sont pas acceptées par les sociétés sont la pénurie de chauffeurs de bus combinée à une demande accrue de transport par bus dans différents secteurs depuis la fin de la période covid. Cela a conduit à une situation où les sociétés de bus n'ont

pas toujours les ressources nécessaires pour répondre à toutes les demandes et choisissent donc les commandes les plus intéressantes financièrement et/ou opérationnellement, ce qui peut expliquer en partie l'augmentation du coût, dans la loi économique bien connue de l'offre et de la demande. Si la commande de bus de remplacement pour la SNCB n'est pas acceptée dans le cadre du contrat-cadre, la SNCB recherche une société de bus en dehors du contrat-cadre, conformément aux règles de marché public en vigueur. Par conséquent, plusieurs devis sont demandés aux entreprises de bus et la commande est attribuée à l'entreprise dont le devis est le moins cher. Mais évidemment, les prix hors contrat-cadre sont sensiblement plus élevés que les tarifs dont bénéficie la SNCB pour ses commandes réalisées dans le cadre du contrat-cadre.

Chercher les meilleurs rapports qualité/prix et d'autres formes de coopération avec le marché des bus représente un travail permanent pour la SNCB. Mais dès lors que les besoins sont difficilement prévisibles, sauf en cas de travaux sur la ligne qui sont programmés, et dès lors qu'il y a une pénurie de chauffeurs de bus dans le secteur, nous ne sommes pas en position de force pour négocier les meilleurs prix. Mais à chaque fois, la SNCB réalise un marché public et veille à ce que cela ne soit pas trop coûteux, l'idéal étant d'avoir des personnes dans les trains, ce à quoi nous travaillons de façon continue.

01.03 Aurore Tourneur (Les Engagés): Merci beaucoup, monsieur le ministre, pour votre réponse exhaustive aussi bien à l'écrit qu'à l'oral.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Samengevoegde vragen van

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De concessie voor de uitreiking van kentekenplaten (1)" (56000625C)

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De concessie voor de uitreiking van kentekenplaten (2)" (56000626C)

- Aurore Tourneur aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afwikkeling van de kentekenplatenconcessie van de Belgische Staat" (56001143C)

- Gilles Foret aan Petra De Sutter (VEM Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven, Telecommunicatie en Post) over "De garanties voor een billijke afwikkeling van de kentekenplatenconcessie voor bpost" (56000881C)

- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het bedrag van de vergoeding voor de inschrijving van voertuigen" (56000995C)

- Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De concessie voor de nummerplaten" (56001575C)

02 Questions jointes de

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La concession de distribution des plaques d'immatriculation (1)" (56000625C)

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La concession de distribution des plaques d'immatriculation (2)" (56000626C)

- Aurore Tourneur à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gestion de la concession d'État des plaques d'immatriculation" (56001143C)

- Gilles Foret à Petra De Sutter (VPM Fonction publique et Entreprises publiques, Télécoms et Poste) sur "Les garanties pour une gestion équitable de la concession des plaques d'immatriculation de bpost" (56000881C)

- Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le montant des redevances pour l'immatriculation des véhicules" (56000995C)

- Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La concession des plaques d'immatriculation" (56001575C)

02.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, kentekenplaten en kentekenbewijzen van voertuigen worden uitgereikt op basis van een door de Staat gegunde concessie. De eerste twee concessies werden gegund aan bpost. Voor de derde gunning van de concessie is de procedure momenteel in opmaak.

Het Rekenhof onderzocht het beheer van de concessie in 2022 en formuleerde 17 aanbevelingen. In zijn nieuwe publicatie gaat het hof na wat er nu, twee jaar later, met die aanbevelingen is gebeurd en

moet het vaststellen dat geen enkele aanbeveling volledig werd uitgevoerd en dat de uitvoering van een aantal andere gewoonweg nog niet kon worden beoordeeld, omdat het ontwerp van bestek voor de derde concessie nog niet afgerond is.

Ik verwijs voor mijn vragen naar de schriftelijke voorbereiding.

De derde concessie moet van start gaan op 1 augustus 2025. Dat betekent dat deze concessie voor eind januari 2025 moet worden afgesloten. Het ontwerpbestek voor deze concessie is echter nog steeds niet opgesteld, waardoor het Rekenhof ook niet in de mogelijkheid was om de uitvoering van verschillende aanbevelingen na te gaan. Wat is de reden dat het ontwerpbestek zo lang op zich laat wachten? Wanneer zal het bestek afgerond worden? Komt de hierboven vermelde deadline in gevaar?

Ook de evaluatie van de tweede concessie, die eind juli 2025 afloopt, heeft nog steeds niet plaatsgevonden, ook al moest de opdracht eind 2023 afgerond zijn. Hoe verklaart u dit?

Niet alleen een evaluatie van de uitvoering van de concessie is nuttig, maar ook van de huidige beheermethode (via concessie). Volgens het Rekenhof zijn andere manieren om kentekenplaten uit te reiken (eigen beheer, overheidsopdracht,...) zonder grondig onderzoek terzijde geschoven. Lijkt het u niet aangewezen om ook dit aspect te evalueren en bijvoorbeeld te vergelijken met hoe de uitreiking van kentekenplaten in onze omringende landen gebeurt? Waarom wel/niet?

Het Rekenhof voegt nog een nieuwe aanbeveling toe: het systematisch naleven van de wettelijke verplichting (artikel 5bis van de wet van 29 oktober 1846) om alle documenten en inlichtingen, van welke aard ook, aan het Rekenhof mee te delen. Het Rekenhof botste immers meermaals op een weigering van DIV, die wees op het vertrouwelijk karakter van bepaalde commerciële gegevens. Het Rekenhof stelt evenwel dat het geen vertrouwelijke informatie verspreidt en dat de houding van DIV haar opdracht, namelijk de controle op de goede besteding van overheidsgeld, in gevaar brengt. Zal u DIV op de vingers tikken en aansporen tot een grotere bereidwilligheid?

Het Rekenhof is erg kritisch over de toepassing van de financiële sancties uit het contract. Op basis van het contract had aan Bpost al minstens 4,8 miljoen euro aan boetes opgelegd moeten worden wegens vertraging bij de leveringen en bij het conform maken van de veiligheid van zijn gebouwen. Dit is evenwel niet gebeurd. Waarom werden de contractuele sancties niet correct toegepast? Wat is uw mening over deze gang van zaken?

De regels in verband met sancties werden in het verleden pas vastgelegd na de gunning. Dit kan evenwel leiden tot geschillen of tot het uitblijven van sancties. Deze elementen worden dus beter vastgelegd in het bestek. DIV zou het hiermee eens zijn. Zal het aangekondigde ontwerpbestek dergelijke bepalingen bevatten?

Omdat de ontvangsten van DIV sterk gedaald zijn, wil het de vergoedingen die de gebruikers betalen met 20 % verhogen. De uitvoeringsbesluiten hiervoor werden echter nog niet genomen, ondanks een beslissing van de ministerraad van 13 oktober 2023 en de opname van extra ontvangsten in de begroting. Hoe onderbouwt DIV dat de vergoeding in verhouding staat tot de kosten die door de Staat gedragen worden? Lijkt het u opportuun om te wachten op de resultaten van de economische analyse van de kostenstructuur van Bpost alvorens een dergelijke verhoging door te voeren?

02.02 Aurore Tournéur (Les Engagés): Monsieur le ministre, dans ses deux rapports, la Cour des comptes n'était pas en mesure de prouver l'efficacité de la gestion de la concession d'État. Pour la DIV, un retour à la gestion propre n'est pas envisageable en raison notamment des économies résultant de l'externalisation. Avons-nous une idée du montant de ces économies?

Dans son premier rapport de 2022, la Cour des comptes observait que la DIV n'avait pas évalué complètement la première concession. Selon moi, une évaluation aurait pourtant permis de statuer sur la poursuite de l'externalisation et sur les objectifs assignés au concessionnaire. La deuxième concession arrive à échéance en juillet 2025. La Cour des comptes indique que la DIV ne l'a pas encore évaluée. Cette dernière affirme qu'une évaluation de l'exécution de la deuxième concession sera réalisée afin d'apporter des améliorations à la troisième concession. Monsieur le ministre, pouvez-vous le confirmer? Quand obtiendrons-nous les résultats de cette évaluation?

Le projet de cahier des charges pour la troisième concession, à conclure avant le 31 janvier 2025, n'est

toujours pas rédigé. A-t-on une idée du moment où ce travail sera accompli?

02.03 Gilles Foret (MR): Monsieur le vice-premier ministre, dans la foulée de mes deux collègues, je voudrais revenir sur cet audit de la Cour des comptes qui a exposé de sérieuses lacunes dans la gestion de la concession octroyée à bpost pour la distribution des plaques d'immatriculation, relevant notamment un avantage concurrentiel disproportionné. Les 17 recommandations émises en 2022 n'ont pas été complètement suivies. De plus, l'absence d'application des pénalités financières aurait engendré un manque à gagner pour l'État. Ce rapport soulève évidemment des questions sur la transparence, l'équité et l'efficacité de cette concession.

Monsieur le ministre, comment envisagez-vous de remédier aux problèmes de contrôle et de transparence? De quelle manière comptez-vous garantir cette concurrence équitable que nous souhaitons atteindre? Enfin, comment allez-vous améliorer la bonne exécution des obligations de bpost dans le cadre de cette concession?

02.04 Xavier Dubois (Les Engagés): Monsieur le ministre, ma question porte de manière plus concrète sur l'incapacité de la DIV à déterminer avec précision l'ensemble de ses propres coûts dans le cadre du traitement des demandes d'immatriculation. C'est ce que la Cour des comptes pointe. En lien avec cela, il y a l'incapacité aussi de justifier le montant de la redevance qui est sollicitée dans le cadre de la délivrance de ces plaques d'immatriculation.

Or, dans le budget 2024 de l'État, il est prévu une majoration importante de ces redevances, une augmentation de plus de 20 % du montant qui était estimé préalablement. À ce stade, il n'y a pas eu d'arrêté modificatif pour pouvoir augmenter ces redevances. En l'occurrence, si la DIV n'est pas capable de déterminer ses coûts, elle est incapable de justifier le montant de la redevance, et donc il est impossible de produire ces recettes supplémentaires.

Au lendemain de la publication du rapport, vous avez pointé du doigt bpost, mettant en avant l'incapacité de bpost à fournir les informations à la DIV. Mais au final, c'est quand même la DIV qui est responsable de cette concession. Elle devrait donc être en mesure de pouvoir donner ces informations.

Monsieur le ministre, comment peut-on justifier le fait que la DIV soit toujours incapable de fournir ces informations sur ses coûts opérationnels?

Vous deviez assurer le suivi par l'intermédiaire de la DIV des recommandations de la Cour des comptes de 2022. Apparemment, cela n'a pas été fait. Pourquoi?

Comment allez-vous justifier une augmentation des redevances reprises au budget 2024? Ou sont-elles abandonnées du fait de l'incapacité de la DIV d'en déterminer la structure de coûts?

02.05 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, le dernier audit de la Cour des comptes concernant la gestion de la concession des plaques d'immatriculation soulève des interrogations.

Plus de deux ans après la publication de son premier audit, la Cour des comptes estime que sur les 17 recommandations formulées, aucune n'a été entièrement suivie: quatre sont en cours de mise en œuvre, cinq n'ont pas été prises en compte et huit n'ont pas pu être évaluées. De plus, elle déplore le refus de la DIV de transmettre certains documents nécessaires au suivi.

Quel regard posez-vous sur le rapport de la Cour des comptes? Qu'avez-vous entrepris depuis la parution du premier audit?

Est-il exact qu'une partie de la redevance a été utilisée pour payer des consultants en informatique pour le développement et la maintenance de l'application de la DIV? Si oui, comment le justifiez-vous?

Pourquoi l'administration a-t-elle refusé de transmettre des documents à la Cour des comptes, notamment du point de vue de la transparence démocratique?

La troisième concession devrait commencer le 1^{er} août 2025. Où en sommes-nous? Quel impact cela pourrait-il avoir sur l'emploi et quelles garanties pouvez-vous nous fournir?

02.06 **Georges Gilkinet**, ministre: J'ai pris connaissance du premier rapport et du rapport de suivi de la Cour des comptes ainsi que des recommandations qu'ils contiennent à propos de la concession pour la fourniture des plaques d'immatriculation.

Les recommandations de la Cour des comptes sont très utiles, notamment en vue de la prochaine concession pour la délivrance de ces plaques d'immatriculation. Elles permettront d'améliorer le système dont j'ai hérité il y a quatre ans en devenant ministre de la Mobilité.

La DIV et plus largement le SPF Mobilité doivent tout mettre en œuvre pour rendre le meilleur service aux citoyens et au meilleur prix, notamment en ce qui concerne la distribution des plaques minéralogiques. C'est ce qui est en cours de réalisation.

Het bestek voor de nieuwe concessie zal alle aanbevelingen van het Rekenhof volgen, met een open selectieprocedure, en zal leiden tot een keuze voor de beste concessiehouder die rekening houdt met de belangen van de overheid, de kwaliteit van de dienstverlening die de burgers verwachten en de prijs die we moeten betalen.

Tout comme l'évaluation réalisée par le SPF Mobilité de la concession actuelle, le cahier des charges sera soumis dès que possible pour approbation au Conseil des ministres. Il a fait l'objet d'un avis positif de l'Inspection des Finances, il est en cours de discussion avec la secrétaire d'État au Budget et pourra donc être présenté incessamment à l'ordre du jour du gouvernement, pour autant qu'il y ait encore des réunions du gouvernement. Ce ne sera pas pour la prochaine, qui a lieu ce vendredi, mais il y a des réunions régulières.

Si le nouveau cahier des charges ne peut faire l'objet d'une approbation d'ici la formation d'un nouveau gouvernement fédéral, il sera évidemment transmis à mon successeur en vue d'une approbation rapide. Tout est prêt.

De huidige concessie zal in de tussentijd worden verlengd, zoals toegestaan door het huidige contract.

Le rapport de suivi de la Cour des comptes est en quelque sorte arrivé un peu trop tôt par rapport à un dossier en cours de résolution. Tous les éléments qui figurent dans le nouveau cahier des charges répondent aux recommandations de la Cour des comptes. C'est un dossier d'une grande complexité, au regard de discussions difficiles avec le concessionnaire actuel qui est bpost.

Ik kom nu tot de vragen van de heer Raskin.

Voor de boetes berekende het Rekenhof een bedrag op basis van een leveringsniveau van 100 %. Dat werd evenwel nooit zo toegepast. Tijdens de informatievergadering over de concessie voor de indiening van de offerte had de FOD Mobiliteit immers expliciet aangekondigd dat over het leveringsniveau met de aangestelde concessiehouder zou worden overlegd.

In de zomer van 2021 legde de FOD de leveringspercentages voor de uitreiking van de kentekenplaten en kentekenbewijzen op dag+1 en dag+0 vast op 95 % op maandbasis en op 79,5 % op kwartaalbasis. De tot op heden door bpost betaalde boete bedraagt 950.021 euro. Dat bedrag moet worden verhoogd met een boete van 262.840 euro, opgelopen tijdens de covidcrisis. Dat brengt het totaalbedrag van de boetes wegens laattijdige leveringen op 1.212.861 euro.

Het Rekenhof klaagt aan dat de boetes niet werden toegepast tijdens de covidcrisis. In die periode schikte de FOD Mobiliteit zich echter naar de specifieke richtlijnen onder andere over de boetes wegens vertragingen in de uitvoering van overheidsopdrachten.

In verband met de boete voor de beveiliging van de gebouwen deelt de FOD Mobiliteit de analyse van het Rekenhof niet. Een eerste audit vond plaats voor de start van de concessie, in augustus 2019. Dat gebeurde om te verifiëren of de beveiliging van de sites van bpost overeenkwam met wat in de offerte was beschreven. De auditeur stelde geen onregelmatigheden vast, behalve een vertraging van drie dagen voor de installatie van een van de kluizen. Hiervoor hanteerde de FOD Mobiliteit geen boete, want die werd als disproportioneel aangezien. De auditeur had het voorts over maatregelen gericht op het optimaliseren van de beveiliging.

Een tweede veiligheidsaudit werd uitgevoerd door een tweede auditeur, die eveneens werd aangesteld na een overheidsopdracht. Die evalueerde de vaststellingen van de eerste auditeur en bevestigde dat de maatregelen uitsluitend gericht waren op het optimaliseren van de reeds geïmplementeerde beveiliging. Ook al werden er geen onregelmatigheden vastgesteld, bpost heeft toch de inspanning geleverd om tegemoet te komen aan de voorgestelde maatregelen.

In april 2020 heeft bpost documenten verzonden die de opvolging van de maatregelen bevestigden. Door de covidcrisis kon de auditeur pas in oktober 2020 ter plaatse komen. Het auditverslag van oktober 2020 bevestigt alleen maar de vaststellingen die hij al gedaan had op basis van de bpostdocumenten ontvangen in april 2020.

Bijgevolg was bpost, in tegenstelling tot wat het Rekenhof opmerkt, al in april 2020 in orde en het uitstel van het bezoek van de auditor valt niet onder de verantwoordelijkheid van bpost, aangezien dat te wijten was aan de covidcrisis. Om die reden heeft de FOD Mobiliteit geen vertragingsboete toegepast.

Tot slot bepaalt de wetgeving overheidsopdrachten dat de financiële sancties proportioneel moeten zijn ten opzichte van de gevraagde corrigerende maatregelen. In het voorliggende ontwerpbestek voor een nieuwe overheidsopdracht werd inderdaad navolging verleend aan het verzoek om de sancties te precisieren. Er was wel degelijk een evaluatie van de concessie. Zo zocht de FOD Mobiliteit ondersteuning van een extern advocatenkantoor om uit te tekenen wat de meest aangewezen procedure zou zijn voor een toekomstige opdracht, met name een concessie of een overheidsopdracht.

Daarnaast werd advies ingewonnen omtrent de redactie van het ontwerpbestek. Daarbij werd rekening gehouden met de resultaten van de marktconsultatie van november 2023, alsook met de opmerkingen van het Rekenhof en de eerste bevindingen van de economische analyse.

Specifiek aangaande de benchmarking heeft de FOD Mobiliteit het Rekenhof willen wijzen op het verschil tussen de Belgische situatie, waar de kentekenplaat gelinkt is aan de titularis, en de situatie in veel andere Europese landen, waar de kentekenplaat gelinkt is aan het voertuig. Dat heeft ook een impact op de totaal verschillende procedure voor de schrapping van inschrijvingen. Het is dus moeilijk om de Belgische situatie te vergelijken met die in andere landen. In elk geval heeft de FOD Mobiliteit de manier waarop de aan bpost toevertrouwde diensten werden uitgevoerd grondig geëvalueerd en daarmee rekening gehouden bij de opmaak van het bestek voor de toekomstige overheidsopdracht.

Monsieur Dubois, dans sa réponse au rapport initial de la Cour des comptes en décembre 2021, la DIV avait déjà indiqué qu'elle ne partageait pas son analyse parce que les redevances étaient proportionnées au montant des frais de fonctionnement de la DIV.

Les recettes estimées du SPF dans la concession s'élevaient à 9 822 590 euros en 2021, tandis que les coûts totaux de la DIV s'élevaient à 8 671 847 euros, dont environ 5 millions pour les coûts de personnel, 2,4 millions pour les coûts informatiques et 1,2 million pour les coûts indirects.

Suite à la flambée des prix de l'aluminium et du papier depuis le Covid, les recettes nettes de la concession ont diminué dès 2022, étant donné l'indexation des prix forfaitaires de bpost qui en ont résulté.

Lors du contrôle budgétaire de 2023, la DIV a recalculé le montant des frais de fonctionnement sur la base de la comptabilité analytique du SPF. Il s'élevait à 8 881 731 euros en 2022, dont 6 millions de frais de personnel, 1,6 million de frais informatiques, 1,2 million de frais indirects.

Ces montants ont tous été justifiés sur la base de fiches salariales du personnel de la DIV et des factures de consultance pour les applications informatiques de la DIV, une partie ayant effectivement été sous-traitée.

À la suite de ces estimations, la DIV a constaté que les recettes estimées de la concession en 2024 ne couvriraient plus ses coûts de fonctionnement – il s'agit bien d'une redevance qui doit couvrir les coûts et vous connaissez cela en tant que gestionnaire communal. Un dossier d'augmentation des redevances de 20 % a alors été introduit au SPF Budget. Ce dossier a été accepté par le Conseil des ministres en date du 13 octobre 2023, ce qui tend à prouver que les frais de fonctionnement étaient justifiés.

Le SPF a entre-temps reçu les résultats intermédiaires de l'analyse économique de la concession portant sur les prix pratiqués actuellement par bpost.

Dès lors que les discussions sont en cours avec bpost sur la base de ces résultats et de la mise en demeure que je lui ai envoyée, l'augmentation des redevances a été mise en suspens. La décision n'est donc pas appliquée. Il s'agit d'une décision de principe toujours applicable mais pas appliquée puisque d'autres solutions semblent possibles.

À l'heure actuelle, le défaut de recettes supplémentaires n'a pas eu de conséquence directe, d'autant plus que le montant des recettes en 2024 s'élève encore à 3 360 000 euros.

Madame Tourneur, par rapport à votre question sur les économies, sachez qu'entre 2000 et 2009, le montant des économies s'élevait à 542 684 euros en frais de personnel et à 3 919 967 euros en frais de fonctionnement, tels que les frais d'envoi des courriers, l'achat des plaques d'immatriculation, les frais d'entretien des machines à radier, etc.

L'évaluation de la concession actuelle a bien eu lieu sur la base de la prospection du marché, de l'analyse économique de la concession actuelle, des résultats de l'audit interne de bpost et d'une profonde refonte des processus de délivrance des plaques et des certificats d'immatriculation pour les simplifier et en réduire les coûts.

Comme je vous l'ai dit, tout cela se traduit d'abord dans le nouveau cahier spécial des charges qui est en cours d'analyse chez la secrétaire d'État au Budget et qui sera soumis le plus vite possible au Conseil des ministres.

Il s'agit d'un dossier dont j'ai hérité. Si la période de formation du gouvernement se poursuit, je pourrais résoudre la situation grâce à ce nouveau cahier des charges et grâce aussi au support des services du SPF Mobilité. Je pense évidemment que la nouvelle concession sera bien meilleure que l'ancienne, notamment grâce au rapport de la Cour des comptes et aux questions posées par les membres de cette commission.

02.07 Aurore Tourneur (Les Engagés): Merci, monsieur le ministre. J'ai bien entendu vos chiffres. Il est essentiel de disposer de ces chiffres pour orienter les décisions futures et s'assurer de la pertinence de l'externalisation. Au vu des échéances rapprochées, nous aurions aimé avoir une date pour la finalisation du document car nous craignons encore qu'un retard compromette la bonne transition entre les concessions.

02.08 Gilles Foret (MR): Merci, monsieur le ministre pour votre réponse très complète. Espérons que ces différents enseignements permettront de rectifier le tir pour le prochain marché de concession. Nous y serons en tout cas attentifs.

02.09 Xavier Dubois (Les Engagés): Merci pour les différents éléments de réponse apportés. Concernant la redevance, la réponse disant que c'est proportionné au coût total de la DIV est une lecture que je ne partage pas. Si la Cour des comptes dit qu'il faut que ce soit analysé au niveau du processus de délivrance des plaques, cela signifie qu'il faut faire l'analyse de manière précise par rapport à ce processus – que coûte précisément ce processus? – et pas simplement globalement par rapport à la DIV.

J'entends qu'un dossier a été transmis à l'administration du Budget – si j'ai bien compris –, qu'il aurait été validé mais pas encore appliqué. Vous dites que ce n'est pas grave mais en fait, vous dites que les recettes à ce stade-ci s'élèvent à 3 millions, or 9 millions sont prévus dans le budget. Ce sont donc 6 millions qui ne seront pas perçus, c'est un manque à gagner pour l'État en 2024.

Par rapport au dossier qui a été soumis et qui a apparemment été validé, est-il possible de nous transmettre cet élément-là afin que nous comprenions la demande de majoration de la redevance qui a – d'après votre réponse – été acceptée? Le nouveau tarif qui a été accepté n'est pas encore appliqué. Il serait donc intéressant de pouvoir disposer de ce dossier pour comprendre comment le montant de la redevance supplémentaire a été justifié.

02.10 **Georges Gilkinet**, ministre: (...)

02.11 **Xavier Dubois** (Les Engagés): Non, je ne pense pas. Si cela ne figure pas dans le budget 2024, cela a été fait dans le courant 2024, dites-vous. Le document a été transmis à l'administration.

Le **président**: Monsieur Dubois, peut-être serait-il plus judicieux d'introduire une nouvelle question relative à ces éléments! Madame Jacquet, vous avez la parole.

02.12 **Farah Jacquet** (PVDA-PTB): Ce dossier comporte plusieurs problèmes: le refus de donner des documents; des prix trop élevés; le recours à des consultants et tout le système de sous-traitance. J'ai bien pris note de votre réponse et des informations que vous avez apportées. Nous resterons attentifs à la suite des événements et à l'octroi de la troisième concession.

En conclusion, j'aimerais revenir sur le prix que paient les usagers. Lorsque tout était géré par l'État, les usagers ne payaient rien pour obtenir leur plaque et le coût était couvert par les impôts. Chacun y contribuait donc selon ses moyens. Aujourd'hui, avec la sous-traitance, les citoyens doivent s'acquitter d'une redevance pour obtenir une plaque quel que soit leur niveau de revenus.

On apprend en outre que l'argent de la redevance ne sert pas uniquement à couvrir les coûts mais qu'une partie est consacrée à rémunérer des consultants. Nous n'hésiterons pas à revenir vers vous si le gouvernement tardait à venir.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 **Question de Aurore Tourneur à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité routière et l'éclairage des vélos électriques" (56000710C)**

03 **Vraag van Aurore Tourneur aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkeersveiligheid en de fietsverlichting bij elektrische fietsen" (56000710C)**

03.01 **Aurore Tourneur** (Les Engagés): Monsieur le ministre, ma question pourrait sembler anodine, mais l'éclairage des vélos est devenu un enjeu important pour la sécurité routière, particulièrement en raison de la popularité croissante des vélos électriques et des *speed pedelecs*. Selon une récente enquête de Touring, 17 % des usagers de la route déclarent être régulièrement éblouis par les phares de ces vélos. Ce phénomène est notamment attribué à l'équipement de plus en plus puissant des vélos électriques, souvent mal orienté, ainsi qu'à l'achat en ligne de modèles d'éclairage parfois inadaptés. Cette situation pose la question de l'équilibre entre la visibilité nécessaire des cyclistes et le confort des autres usagers, incitant à réfléchir à des ajustements dans l'utilisation et la réglementation des systèmes d'éclairage de vélo.

Quel regard portez-vous sur cette question? Le ministère finance-t-il des études sur l'impact de l'éclairage des vélos sur la sécurité routière et les moyens de concilier visibilité des cyclistes et confort? Pensez-vous que des normes d'éclairage spécifiques devraient être imposées aux vélos électriques, surtout aux *speed pedelecs*, qui roulent à des vitesses plus élevées? Des mesures sont-elles prévues pour contrôler l'utilisation d'éclairages de vélo non conformes ou trop puissants? Envisagez-vous de réglementer plus strictement l'intensité lumineuse et l'orientation des éclairages des vélos pour limiter les risques d'éblouissement? Des campagnes de sensibilisation pourraient-elle être mises en œuvre afin d'encourager les cyclistes à ajuster correctement leurs phares et à choisir des éclairages adaptés?

03.02 **Georges Gilkinet**, ministre: La sécurité des cyclistes est bien entendu une priorité. Les cyclistes sont de plus en plus nombreux sur nos routes et je m'en réjouis, mais le revers de la médaille est un nombre de victimes de plus en plus élevé. Dès lors, il nous appartient de tout mettre en œuvre pour améliorer leur situation de sécurité par des aménagements routiers, par une réforme du Code de la route que nous avons portée, ou encore par une meilleure visibilité des cyclistes, qui peut se traduire par des normes techniques telles que vous les abordez dans votre question.

Pour y répondre, permettez-moi tout d'abord de faire une distinction entre le vélo électrique de moins de 250 watts et de 25 km/h, qui est assimilé au vélo classique, le vélo ou cycle motorisé de 1 000 W et de plus de 25 km/h, et le *speed pedelec* de plus de 4 000 W et de plus de 45 km/h. Ces derniers sont considérés comme des cyclomoteurs et font l'objet d'une homologation par type.

Dans les premiers cas, autrement dit pour les vélos électriques, ce sont les dispositions de l'article 82.1 de l'actuel Code de la route, relatif aux feux et catadioptrés, qui s'appliquent. Cet article dispose que les cyclistes ne sont pas autorisés à utiliser des feux éblouissants. En revanche, les cycles motorisés et les *speed pedelecs* sont soumis aux dispositions du règlement européen 168/2013, et les vélos doivent être homologués selon le règlement en question. En cas d'infraction à ces réglementations, il appartient à la police de verbaliser.

J'accorde une attention particulière à ce problème de l'éblouissement, qui concerne également les autres véhicules à moteur. L'institut VIAS a consacré en 2020 une étude à des essais de vestes clignotantes en vue d'améliorer la visibilité des cyclistes. Par contre, il n'existe pas encore d'étude sur l'incidence de l'éclairage des vélos électriques sur d'autres usagers, mais cela peut encore venir. L'institut VIAS dispose d'une convention pluriannuelle qui lui permet de réaliser des études selon un programme établi par une commission de programmation.

En ce qui concerne les prescriptions techniques relatives à l'éclairage des vélos électriques les plus puissants et les plus rapides – à savoir les cycles motorisés et les *speed pedelecs* –, il est utile de rappeler qu'elles sont identiques à celles des cyclomoteurs et se distinguent, par conséquent, des exigences imposées aux vélos électriques conventionnels. Ces prescriptions techniques sont, par ailleurs, harmonisées à l'échelle européenne et doivent faire l'objet d'une homologation. Nous pourrions envisager un renforcement de ces normes afin qu'elles tiennent mieux compte du risque d'éblouissement, mais cela devra nécessairement se faire dans un cadre européen et international.

Pour votre information, la Commission européenne a récemment lancé une étude concernant une éventuelle révision du règlement-cadre concerné relatif à l'homologation par type des deux et trois roues motorisées et quadricycles, dont les cycles motorisés et les *speed pedelecs* font partie.

Par l'entremise du SPF Mobilité, j'ai plaidé pour que le règlement susmentionné fasse l'objet d'une révision dans la foulée de la publication des résultats de l'étude à la fin de cette année. Si des évidences scientifiques le justifient, cette révision pourrait être l'occasion de renforcer les normes relatives à l'éclairage des cycles motorisés et des *speed pedelecs*. Les experts du SPF Mobilité y seront attentifs.

Il est à noter qu'un groupe de travail spécifiquement dédié aux risques d'éblouissement est sur le point d'être constitué au niveau de la Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe (l'UNECE), où les normes en matière d'éclairage sont discutées. Le SPF sera également attentif à l'avancée des travaux de ce groupe.

Concernant le contrôle des éclairages, des cycles motorisés et *speed pedelecs* mis sur le marché, il me paraît important de prendre connaissance au préalable des conclusions des travaux en cours au niveau international.

Pour ce qui est des vélos électriques assimilés à des cycles, le SPF Économie est compétent. Je vous invite donc à vous adresser au ministre Dermagne pour les éventuelles mesures prises à ce sujet.

Plus généralement et comme déjà évoqué, il est toutefois du ressort des services de police de verbaliser les infractions aux réglementations précitées. La ministre Verlinden est compétente en cette matière. La première des priorités est, me semble-t-il, une sensibilisation du public concerné, car en dehors des autres usagers, il est vrai qu'un éclairage trop puissant et mal orienté peut gêner les piétons mais aussi les cyclistes entre eux, voire les automobilistes (ce qui peut aussi être le cas des joggers).

03.03 Aurore Tourneur (Les Engagés): Monsieur le ministre, compte tenu de la vitesse plus élevée de ces engins, ils présentent un enjeu spécifique en termes de sécurité et d'interaction avec les autres usagers. Selon moi, une adaptation des règles d'éclairage pourrait prévenir les risques croissants liés à leur popularité.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'identification par Infrabel des infrastructures vulnérables" (56000869C)

04 Vraag van Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het in kaart brengen van kwetsbare spoorweginfrastructuur door Infrabel" (56000869C)

04.01 **Xavier Dubois** (Les Engagés): Monsieur le ministre, je fais référence au plan pour une société résiliente au changement climatique d'ici 2050, élaboré sous la houlette de votre collègue ministre du Climat. Il prévoit plusieurs mesures à prendre dans le cadre de vos compétences. Parmi celles-ci, la mesure n° 7 visant à cartographier la sensibilité des infrastructures ferroviaires aux phénomènes météorologiques extrêmes en vue d'une planification à long terme.

Dans ce cadre, il est prévu qu'une analyse de l'impact possible des phénomènes météorologiques extrêmes soit menée sur la base de la littérature et des expériences concrètes en Belgique et à l'étranger. Suite à cette analyse, plusieurs projets potentiels pour l'adaptation des infrastructures devraient être identifiés.

Monsieur le ministre, où en est la mise en œuvre de cette mesure? L'analyse a-t-elle été réalisée? Si oui, des projets concrets pour adapter les infrastructures ont-ils été imaginés? Si oui lesquels?

04.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Dubois, une évaluation à mi-parcours des mesures fédérales d'adaptation 2023-2026 est en cours de réalisation. Le rapport devrait être publié dans le courant du premier trimestre 2025.

Concernant la mesure n° 7, "cartographier la sensibilité des infrastructures ferroviaires aux phénomènes météorologiques extrêmes en vue d'une planification à long terme", voici un état des lieux des mesures prises jusqu'à aujourd'hui. Une analyse de la littérature des rapports d'experts a été réalisée afin d'identifier les mesures et projets possibles susceptibles de limiter la vulnérabilité de l'infrastructure ferroviaire à la suite de phénomènes météorologiques extrêmes.

Voici notamment deux études qui ont été utilisées: - l'étude ARISCC (*Adaptation of Railway Infrastructure to Climate Change*) réalisée par l'Union internationale des chemins de fer en 2011, à laquelle plusieurs entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure ont contribué. Cette étude a notamment permis d'établir un classement des impacts du changement climatique sur l'infrastructure ferroviaire;

- la note stratégique publiée début 2024 par le groupe de travail PRIME (*Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe*), forum ouvert aux gestionnaires d'infrastructure ferroviaire européens, et la Commission européenne, intitulée "Adaptation au changement climatique pour les gestionnaires d'infrastructure au niveau européen"; l'accent étant mis sur la résilience du réseau ferroviaire européen structurant, le RTE-T.

Ces recherches, combinées à l'expérience du passé du gestionnaire d'infrastructure, ont permis de mettre en avant que le plus grand risque pour la circulation des trains lors d'inondations ou de fortes précipitations est la stabilité des talus. Si vous vous en souvenez, pas très loin de chez vous, nous l'avons vécu sur la ligne entre Bruxelles et Ottignies. Une interruption du trafic très longue et des travaux très lourds ont été nécessaires pour restabiliser le talus.

L'impact possible est fortement lié à la structure locale du sous-sol, à la pente du talus, aux drains naturels et aux systèmes de drainage déjà présents. Cela implique que pour chaque ensemble d'éléments d'infrastructure, dans ce cas tous les différents remblais, une étude doit être réalisée sur l'impact, par exemple, de fortes pluies sur la stabilité de ces actifs et donc sur la résilience de l'ensemble du réseau ferroviaire.

C'est pourquoi deux études ont été initiées. La première étude, externalisée et initiée en 2024, a permis de réaliser l'inventaire et le paramétrage des remblais ferroviaires, tant en élévation qu'en enfouissement: hauteur, pente, type de trottoir, largeur de trottoir, etc. Au cours de cette phase, des zones inondables ont également été identifiées.

La seconde étude vient de commencer. Il s'agit d'une analyse des risques, qui porte principalement sur la stabilité des accotements de talus dont la pente est supérieure à deux mètres et qui se situent dans des zones inondables, sur la base d'analyses régionales des risques d'inondation, dans le climat actuel

et futur.

La durée de cette étude n'est pas encore définie car elle dépend de l'inventaire qui sera réalisé et des priorités. Il est important de noter que toute nouvelle infrastructure, y compris les renouvellements d'infrastructure, est soumise à une prise en charge complète de ces phénomènes liés au réchauffement de la planète et au dérèglement du climat.

04.03 Xavier Dubois (Les Engagés): Monsieur le ministre, merci pour ces réponses très complètes. Il y a effectivement eu un cas malheureux à Mont-Saint-Guibert, pas loin de ma commune. J'entends que les études sont en cours. Nous en attendons les résultats concrets.

Dans l'attente de ces résultats, j'espère que ce risque important est déjà pris en compte dans le cadre des projets de construction ou d'extension en cours. C'est une bonne chose d'avoir identifié ce risque majeur concernant la stabilité des talus. Nous reviendrons plus tard sur cette thématique.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les systèmes de drainage des voies ferroviaires" (56000870C)

05 Vraag van Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Drainagesystemen voor de treinsporen" (56000870C)

05.01 Xavier Dubois (Les Engagés): Ma question est en lien avec le sujet que nous venons d'aborder, à savoir la résilience de notre société et, en particulier, des infrastructures ferroviaires.

Le rapport d'activités 2023 d'Infrabel a relevé que les conditions météorologiques extrêmes deviendront plus fréquentes en raison du changement climatique et présenteront des risques pour l'infrastructure ferroviaire. Les recherches internationales montrent que ce sont surtout les inondations, les fortes précipitations à intervalles rapprochés et les pluies prolongées qui auront le plus de répercussions. Dans ce contexte, les systèmes de drainage sont confrontés à un risque accru.

La mesure 8 du plan élaboré en vue d'une société plus résiliente porte sur l'adaptation des directives techniques pour le dimensionnement et la construction de nouveaux ouvrages de drainage ferroviaire, avec la prise en considération des zones inondables et l'intégration des bassins tampons et des oueds.

Qui est chargé de la mise en œuvre de cette mesure numéro 8 et, surtout, où en est ce travail?

Dans le rapport 2023 d'Infrabel, il est précisé que la ligne 12 dispose d'un système de drainage adapté. D'autres lignes sont-elles équipées de ce dispositif essentiel?

05.02 Georges Gilkinet, ministre: La question de la résilience des infrastructures est effectivement cruciale. Nous l'avons d'ailleurs inscrite à l'ordre du jour des travaux de la dernière présidence belge du Conseil de l'Union européenne, avec nos collègues ministres de la Mobilité. Par ailleurs, les entreprises publiques – en l'occurrence Infrabel, vu qu'il s'agit d'une question d'infrastructure – doivent intégrer autant que faire se peut cette dimension.

Le réseau ferroviaire doit constituer avant tout un élément de base de la politique climatique belge, puisqu'il permet d'éviter chaque année 100 millions de voitures et 2,4 millions de camions sur nos routes, soit entre 2,3 et 2,8 % des émissions totales de CO₂ pour ce qui concerne la Belgique.

Comme toutes les infrastructures, le rail est également soumis aux conséquences de plus en plus tangibles dès à présent du dérèglement climatique et du réchauffement de la planète; notamment à la multiplication et l'intensification des phénomènes de pluies intenses qui génèrent un risque important d'inondation. Infrabel a donc réalisé, il y a quelques années déjà, la cartographie des vulnérabilités ferroviaires et ce, dans le cadre du Plan national d'adaptation au changement climatique.

L'étude internationale ARICC – que j'ai citée tout à l'heure – a servi de base à cette analyse afin de déterminer les risques pour l'infrastructure ferroviaire. Le dimensionnement du drainage en cas de fortes précipitations a été détecté comme un élément critique sur le long terme.

C'est pourquoi, premièrement, la révision des prescriptions techniques en matière de dimensionnement et de mise en œuvre des ouvrages de drainage ferroviaire est en cours d'exécution au sein des services techniques d'Infrabel et devrait s'achever courant 2025. Dans le cadre de ce projet, Infrabel a également fait appel à d'autres bureaux spécialisés.

Deuxièmement, la révision des prescriptions techniques en matière de dimensionnement et de mise en œuvre des ouvrages de drainage ferroviaire vise également à mitiger le risque sur les zones du réseau ferroviaire identifiées comme vulnérables.

Troisièmement, dans le cadre de la conception de l'infrastructure ferroviaire, il est évidemment tenu compte des exigences en matière de drainage. Au fil du temps, ces exigences et les techniques déployées ont évidemment évolué. Les extensions récentes ou les infrastructures récemment renouvelées bénéficient donc des solutions techniques les plus modernes, du moins en cas de nécessité avérée.

05.03 Xavier Dubois (Les Engagés): Merci, monsieur le ministre, pour ces éléments de réponse. J'entends que des études et analyses sont en cours. C'est très bien mais je n'ai pas eu de réponse à ma dernière question qui portait de manière plus précise sur le fait que des lignes disposent ou pas de systèmes de drainage qui répondent aux normes. Je reviendrai donc avec une question plus précise sur cette thématique.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Mons" (56001186C)

06 Vraag van Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Bergen" (56001186C)

06.01 Xavier Dubois (Les Engagés): Monsieur le ministre, c'est aujourd'hui le grand jour, les voyageurs peuvent enfin découvrir la nouvelle gare de Mons! Elle est grande, très belle, bien entendu, et je suppose qu'elle aura la chance de faire partie de décors de films comme sa grande sœur la gare de Liège. Nous savons que sa construction a duré longtemps, a coûté très cher et je souhaiterais revenir ici sur des éléments pointés par la Cour des comptes dans son rapport de 2022, qui portent sur les procédures suivies pour les marchés publics.

Concernant la désignation de l'architecte du projet initial, la Cour des comptes relève que "le principe d'égalité entre les candidats n'a pas été assuré. Un avantage de nature à fausser les conditions normales de la concurrence aurait dû conduire à écarter la participation du bureau Calatrava."

Concernant la transformation du projet de passerelle en projet de gare multimodale, un deuxième concours pour désigner l'auteur du nouveau projet aurait dû être organisé. La Cour considère que "les modifications ont introduit des conditions qui, si elles avaient figuré dans la procédure de passation initiale, auraient peut-être permis de retenir une autre offre si elles avaient été connues dès le début du concours". Citée par la Cour des comptes, la Cour de justice de l'Union européenne est précise sur ce sujet: "Une modification à un marché en cours d'exécution, qui revêt un caractère substantiel, implique en principe l'organisation d'une nouvelle procédure d'attribution".

Le marché d'auteur de projet est donc entaché d'au moins deux erreurs manifestes, qui constituent autant de non-respects de la loi sur les marchés publics, donc autant d'irrégularités.

Lors de la commission du 19 novembre dernier, nous avons eu l'occasion d'entendre les responsables de la SNCB et d'Infrabel, et nous avons pointé le coût du projet et la lenteur de celui-ci. Nous y avons surtout appris que cette gare allait coûter 500 millions d'euros, soit 10 à 13 fois plus cher en fonction du montant initial. Et, sur ce montant, le bureau d'études, qui aurait été désigné de manière irrégulière selon la Cour des comptes, va toucher 14 % d'honoraires. C'est énorme et inacceptable.

En 2022, ma collègue Catherine Fonck vous avait demandé de vous constituer partie civile et de saisir la justice en la matière. Vous aviez esquivé la question en disant que nous ne disposiez pas du rapport

définitif. Ce rapport définitif est à présent disponible, et le coût final du projet ne vient qu'aggraver l'impact des irrégularités pointées. Deux ans après la réception du rapport définitif, nous vous demandons de vous constituer enfin partie civile et de saisir la justice au sujet de ces irrégularités pointées par la Cour des comptes.

06.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Dubois, le rapport final de la Cour des comptes sur la gare de Mons, qui fait suite à une résolution parlementaire déposée à l'époque par le député Nicolas Parent, contient une série de constatations accablantes, tant pour ce qui concerne l'application des règles de marché public qu'en ce qui concerne la maîtrise financière du projet. Il s'agit du résultat de décisions bien antérieures à ma prise de fonction, s'étalant sur plusieurs législatures, dont je ne peux que déplorer l'impact budgétaire démesuré ainsi que le mauvais exemple donné en termes de gestion des deniers publics.

Il est clair que les budgets consacrés à cette gare de Mons auraient été utiles à la mise en accessibilité, à l'amélioration de l'accueil de nombreuses autres gares dans la région qui en ont bien besoin, et je ne peux que le dénoncer.

Cela dit, dès lors que le mal était fait, nous avons convenu avec la SNCB qu'il s'agissait de terminer ce qui avait été commencé, ce qui est le cas depuis ce matin puisque la nouvelle gare de Mons est en activité. Il paraît qu'elle est très belle, et pour prix-là, c'est évidemment la moindre des choses.

Ainsi que j'ai déjà pu l'exprimer devant cette commission en tant que ministre, la bonne gouvernance est une priorité. Il faut tout faire pour éviter des schémas similaires à l'avenir. C'est pourquoi le nouveau contrat de service public de la SNCB donne la priorité à la standardisation des infrastructures d'accueil et au développement accéléré de l'accessibilité pour le meilleur rapport qualité-prix, comme dans de nouvelles gares à Nivelles ou Rixensart.

Dans ce cadre, je veux souligner également l'importance d'un suivi efficace et transparent des investissements. Pour ce faire, les mêmes nouveaux contrats de gestion que nous avons conclus à la fin de l'année passée imposent aux entreprises publiques ferroviaires un certain nombre de balises claires et contraignantes pour éviter à l'avenir de telles gabegies budgétaires. Nous avons posé les balises nécessaires pour que ce type d'investissement appartienne réellement au passé.

En ce qui concerne les erreurs et possibles irrégularités commises dans le passé pour ce qui concerne la gare de Mons, l'État fédéral se réserve évidemment le droit de prendre toutes les mesures ou initiatives nécessaires, d'autant plus maintenant que les travaux sont finis. Et je ne doute pas, le cas échéant, que la SNCB prêterait toute sa collaboration par rapport à celles-ci, comme elle l'a fait à l'égard de la Cour des comptes.

D'éventuelles procédures en justice doivent cependant pouvoir s'appuyer sur des éléments concrets et tangibles, notamment par rapport aux responsables de l'époque, qui n'apparaissent pas de façon évidente à la lecture du rapport de la Cour des comptes. Et en tous cas, les procédures visées dans le rapport de la Cour des comptes n'ont, à ma connaissance et à ce jour, pas fait l'objet de plaintes, alors que différentes voies de recours existaient.

En conclusion, et comme je l'ai déjà dit, je veux souligner avec vous l'importance de processus mieux balisés en termes de gouvernance interne et externe, encadrant la genèse et l'exécution de grands projets publics, de grands projets ferroviaires en l'occurrence, afin de garantir la bonne utilisation des moyens publics au bénéfice d'un service ferroviaire attractif et performant. C'est ce à quoi je me suis attaché tout au long de la législature non seulement par rapport à des dossiers concrets qui pouvaient m'être soumis par la SNCB, mais en l'inscrivant dans un cadre qui était longtemps attendu, qui est celui des contrats de service public avec la SNCB, et du contrat de performance avec Infrabel. Il faudra, par la suite, continuer à assurer le suivi de ceux-ci en donnant notamment les moyens au SPF Mobilité de le faire.

06.03 Xavier Dubois (Les Engagés): Merci pour votre réponse.

Concernant l'avenir et la méthodologie, nous avons bien compris, suite à la réunion que nous avons eue avec la SNCB et Infrabel, qu'il y avait des mesures prises pour éviter, et fort heureusement, ce genre de débordement lors de projets futurs. C'est évident, c'est nécessaire.

Concernant les problématiques des marchés publics, vous faites référence au fait qu'il s'agit de choses qui ont été décidées avant vous, mais selon le Code d'instruction criminelle, lorsqu'un fonctionnaire – *a fortiori* un ministre – a connaissance de faits qui sont *a priori* illégaux – en l'occurrence, qui ne respectent pas la réglementation en matière de marchés publics –, il y a obligation de dénoncer ces faits à la justice.

Il ne faut pas pouvoir dire qui est responsable pour pouvoir dénoncer les faits, c'est le travail de la justice. Il faut dénoncer les faits et la justice déterminera justement qui est responsable. La Cour des comptes définit des irrégularités, qu'elle motive. Vous en avez connaissance, vous devez donc les dénoncer devant la justice. Cela fait déjà deux ans qu'on vous le dit, vous ne le faites pas encore, et en décidant de ne pas le faire aujourd'hui, vous manquez à votre devoir, ce qui est bien entendu extrêmement grave.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het toenemende gebruik van te snelle e-steps" (56001188C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De controle op het gebruik van te snelle e-steps" (56001189C)

07 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation de l'utilisation de trottinettes électriques trop rapides" (56001188C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrôle de l'utilisation de trottinettes électriques trop rapides" (56001189C)

07.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar mijn schriftelijk ingediende vragen.

Uit een reportage van Bruzz blijkt dat allerlei snellere varianten van de doordeweekse e-steps volop in opmars zijn. Sommige van die e-steps kunnen hoge snelheden halen, tot wel 200 km/u. Er blijkt een grote kloof te gapen tussen de theoretische maximumsnelheid en de echte snelheid die in winkels of online verkochte e-steps kunnen halen. Sommige modellen van deze e-steps kunnen de snelheid verhogen via een bedieningsknop en zouden bovendien niet waterdicht zijn waardoor bij nat weer de elektronica zou kunnen geraakt worden.

Vindt de minister het (illegale) gebruik van veel te snelle e-steps bijdragen aan zijn ambitie om het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers terug te dringen?

Welke maatregelen zal de minister nemen om het gebruik van deze veel te snelle e-steps aan banden te leggen?

Uit een reportage van Bruzz blijkt dat allerlei snellere varianten van de doordeweekse e-steps volop in opmars zijn. Sommige van die e-steps kunnen hoge snelheden halen, tot wel 200 km/u. Er blijkt een grote kloof te gapen tussen de theoretische maximumsnelheid en de echte snelheid die in winkels of online verkochte e-steps kunnen halen.

Opvallend daarbij is dat de politie momenteel niet over gehomologeerde toestellen kan beschikken om de snelheid van die e-steps te testen, zoals dat wel met bromfietsen gebeurt.

Welke maatregelen zal de minister nemen opdat de politie snel over gehomologeerde toestellen zal kunnen beschikken om de snelheid van e-steps te kunnen meten?

Wordt er desbetreffend overleg gepleegd met verkeersveiligheidsinstituut Vias dat een snelheidsmeter voor e-steps test?

Werd/wordt er een financieel budget voorzien voor het aanschaffen van deze gehomologeerde meettoestellen? Zo ja, hoeveel en voor hoeveel toestellen? Zo neen, waarom niet en zal dit alsnog gebeuren?

07.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, de e-steps waarnaar u verwijst, zijn, zoals u zelf aangeeft, illegaal. Een e-step die tegen een te hoge snelheid kan rijden, is gevaarlijk voor zowel de gebruiker als voor de andere weggebruikers.

Om deze redenen heb ik in de Wegcode de maximumsnelheid van een gemotoriseerd voortbewegingstoestel, inclusief de e-step, beperkt tot 25 kilometer per uur. Dit betekent dat een e-step met een maximumsnelheid die groter is dan 25 kilometer per uur niet op de openbare weg gebruikt mag worden.

Inzake het tegengaan van het gebruik van niet-reglementaire gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, zijn de eerste maatregelen waaraan ik denk, maar waarvoor ik niet bevoegd ben, de controles die moeten worden uitgevoerd bij zowel de verkopers van die voortbewegingstoestellen als bij hun gebruikers.

Wat de verkoop betreft, is dit een bevoegdheid van de minister van Economie. Hij is immers verantwoordelijk voor het markttoezicht op gemotoriseerde voortbewegingstoestellen. Voor de handhaving op de openbare weg door de politie verwijs ik u dan weer naar de minister van Binnenlandse Zaken.

In opdracht van de Europese Commissie werd een studie uitgevoerd inzake de technische aspecten voor e-steps. Die studie werd pas gepubliceerd. De optie die erin naar voren geschoven wordt, is de creatie van een specifiek EU-goedkeuringskader voor dit type voertuigen, los van de Europese machineverordening 2023/1213 en de Europese verordening 168/2013 inzake de homologatie van motorvoertuigen. Dit lijkt mij een verdedigbare keuze, maar het komt vanzelfsprekend de volgende minister van Mobiliteit toe daarover te oordelen.

Wat uw tweede vraag betreft, het komt de minister van Binnenlandse Zaken toe te beoordelen of een dergelijke investering aangewezen is. Vias heeft zelf zo'n curvometer gekocht en daarmee een paar demo's gedaan in enkele politiezones, dus niet binnen een door de FOD Mobiliteit gefinancierd project. Ik weet niet in hoeverre er daarover door Vias en de minister van Binnenlandse Zaken overleg gepleegd werd.

07.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik meen dat die controle heel erg belangrijk is. Het gaat om enorm gevaarlijke steps, die zelfs tot 200 kilometer per uur kunnen halen.

Wij zullen hierover verdere vragen stellen aan mevrouw Verlinden of aan haar eventuele opvolger.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 **Question de Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La récupération des matériaux sur les chantiers de la SNCB" (56001203C)**

08 **Vraag van Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De recuperatie van bouwmaterialen op plaatsen waar de NMBS werken uitvoert" (56001203C)**

08.01 **Xavier Dubois** (Les Engagés): Monsieur le ministre, cette question concerne l'économie circulaire. Bien entendu, comme partout en Belgique, il y a quantité de chantiers sur toute une série de thématiques. Il en va de même au niveau des infrastructures ferroviaires. Nous venons, du reste, d'évoquer un de ces chantiers d'ampleur. Ils comportent très souvent des phases de déconstruction, de rénovation et de reconstruction du patrimoine immobilier. L'impact environnemental et climatique de ces travaux est considérable. L'optique développée dans toute une série de chantiers est de pouvoir réutiliser des matériaux issus de la destruction des infrastructures concernées.

Monsieur le ministre, dans les projets poursuivis par la SNCB et Infrabel, la circularité des chantiers est-elle une réelle préoccupation et est-elle intégrée dans les marchés publics? Sur quels chantiers est-elle appliquée concrètement? Ma question porte également sur des travaux en gare d'Ottignies. Un appel d'offres a-t-il été lancé pour la récupération des matériaux et biens mobiliers ou immobiliers en rapport avec ce chantier?

08.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Dubois, je vous remercie de vos questions qui touchent à des enjeux importants, à la croisée des préoccupations environnementales et patrimoniales. Ces enjeux figurent, du reste, dans le contrat de service public conclu voici deux ans entre la SNCB et l'État fédéral. Ainsi, les articles 106 et 107 portent explicitement sur la gestion des déchets et la construction durable. Il s'agit de deux articles nouveaux.

Voici ce dont m'informe la SNCB en réponse à vos questions. Elle agit pour réduire la quantité de déchets issus de ses activités industrielles, administratives ou commerciales. Elle cherche à diminuer ses emballages et encourage tant ses fournisseurs que ses concessionnaires à faire de même. Dernièrement, jusqu'à 80 % de ses déchets ont pu être recyclés ou valorisés.

La SNCB développe également une approche d'économie circulaire dans ses chantiers pour contribuer à maintenir la Belgique dans le top européen de la gestion des déchets, avec 85 à 90 % des déchets inertes produits recyclés ou valorisés. Cette approche vaut aussi pour le chantier en gare d'Ottignies. À cet égard, la SNCB recherche très concrètement des acheteurs de matériaux utilisables tels que des portes ou des toitures qui peuvent être valorisés et réutilisés. Les déchets de construction deviennent ainsi des matières premières. Ces ressources diminuent le gaspillage en recourant au maximum aux matériaux présents sur le site ou en les intégrant dans le circuit de recyclage.

En parallèle, le SPF Mobilité a publié son rapport annuel d'évaluation des performances de la SNCB. Ce rapport inclut des indicateurs liés au recyclage des déchets et au déploiement de la collecte sélective dans les gares. À cet égard, le pourcentage de recyclage des déchets et l'augmentation du nombre de gares dotées d'infrastructures de tri sont des aspects suivis de près. Par ces efforts, la SNCB s'inscrit dans une démarche de durabilité et continue à chercher des solutions novatrices afin de contribuer positivement à l'environnement et à la société. Je suis sûr qu'il reste du travail à faire en la matière et que nous n'avons pas encore activé tout le potentiel.

08.03 Xavier Dubois (Les Engagés): Merci pour vos réponses positives.

En effet, si j'ai bien compris, entre 85 et 90 % des déchets de chantier sont déjà recyclés, ce qui me semble être une proportion très élevée, même si je ne connais pas les chiffres pour les autres pays. Apparemment, c'est également le cas à Ottignies, et je m'en réjouis. Nous resterons attentifs à la mise en œuvre et à la finalisation de ce chantier important à Ottignies, en espérant que le même taux de 85 à 90 % – taux qui m'étonne et me réjouit s'il est réel – pourra y être atteint. Merci.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Questions jointes de

- Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contournement de la décision du Conseil d'État par HR Rail (1)" (56001273C)

- Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contournement de la décision du Conseil d'État par HR Rail (2)" (56001274C)

09 Samengevoegde vragen van

- Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het omzeilen van de beslissing van de Raad van State door HR Rail (1)" (56001273C)

- Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het omzeilen van de beslissing van de Raad van State door HR Rail (2)" (56001274C)

09.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je reviens vers vous concernant l'extension des plans de cafétérias au cadre ordinaire. Donc, le 19 novembre 2024, le Conseil d'État a annulé cette extension parce qu'il considérait que ce n'était pas légal et que cela n'avait pas été validé par une modification du règlement de travail qui nécessite, évidemment, une concertation sociale. Pourtant, la direction des ressources humaines a ignoré cette procédure et a agi sans respecter la réglementation.

Le 27 novembre, nous vous avons déjà interrogé pour voir si nos entreprises publiques respecteraient la décision. Vous aviez répondu que la SNCB devrait analyser la décision et agir en conséquence. Mais nous avons appris que la SNCB et Infrabel tentent maintenant de contourner cette décision, c'est-à-dire qu'ils ajoutent des avenants aux contrats de travail.

Mes questions sont les suivantes.

Trouvez-vous acceptable d'envoyer ce message au Conseil d'État: "Nous allons ignorer votre décision et la contourner"? On parle quand même du Conseil d'État. C'est la plus haute juridiction du pays.

Ne pensez-vous pas que les chemins de fer devraient être exemplaires et respecter les règles et les décisions de justice?

Certes, vous n'avez pas la compétence de la politique salariale, mais n'êtes-vous pas responsable de veiller à la légalité des décisions des chemins de fer? Qu'allez-vous faire concrètement face à cette opposition à respecter une décision de justice?

Je précise quand même qu'on ne parle pas ici de la décision de HR Rail de février 2022 qui concerne les cadres supérieurs, comme vous l'avez mentionné le 27 novembre, parce qu'il semble qu'il y ait eu aussi des illégalités à ce sujet. J'avais d'ailleurs déposé une question écrite à ce propos.

09.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame Jacquet, la politique de rémunération de la SNCB et plus largement des ressources humaines dans les entreprises ferroviaires et publiques relèvent de la gestion interne des entreprises conformément à la loi de 1991.

Il ne m'appartient pas d'intervenir directement à cet égard. Néanmoins, j'attends de la part de la SNCB, d'Infrabel, de HR-Rail et de toutes les entreprises publiques d'être exemplaires en la matière en ce qui concerne la manière de mener le dialogue social, de respecter la loi et les décisions de justice.

En ce qui concerne l'arrêt du conseil d'État du 19 novembre dernier, il a annulé, pour des raisons de procédure, divers avis relatifs à la rémunération des collaborateurs contractuels de classe 7. Il ne porte cependant pas atteinte à la régularité des contrats de travail de ces collaborateurs et c'est dans un souci de sécurité juridique qu'un avenant à leurs contrats leur a été proposé, spécifiant de manière détaillée l'évolution de leurs rémunérations.

Pour ma part, je m'assurerais que HR-Rail a pris les mesures nécessaires pour se conformer aux dispositions légales qui lui sont applicables et respecte les arrêts des juridictions administratives. Il va de soi que la discussion peut se poursuivre à ce sujet à l'endroit prévu, c'est-à-dire dans les organes de concertation sociale des deux entreprises et que toute partie aux discussions peut décider de saisir les juridictions idoines en cas de désaccord sur une décision quelconque.

Que les décisions se prennent là où elles doivent l'être me semble être la meilleure façon d'agir de même que de saisir le Conseil d'État si on estime qu'elles ne sont pas correctes.

09.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, c'est la troisième fois que ce sujet est abordé. Je me permettrai une comparaison un peu radicale mais explicite: si demain, les chemins de fer prenaient la décision de rémunérer des enfants de 15 ans à 8 euros, diriez-vous que la rémunération des agents des chemins de fer ne fait pas partie de vos prérogatives?

On vous demande simplement de mettre fin à ces pratiques illégales et de veiller au respect de la concertation sociale. Par ailleurs, en vertu de la loi, l'embauche de contractuels doit être exceptionnelle, alors que ce type de contrats se généralise aujourd'hui, ce que nous refusons catégoriquement.

Au-delà de la concertation sociale, nous dénonçons également les statuts qui sont directement menacés. La loi prévoit en fait que l'embauche de contractuels doit être exceptionnelle et non la norme. En embauchant des cadres sous contrat, cette logique s'en trouve renversée.

Avec ce New Reward Plan, la direction pose les bases d'une généralisation des contractuels, ce que nous refusons catégoriquement; comme les plans Arizona en quelque sorte.

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

10 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinongeval in Veldegem" (56001288C)

- Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het noodnummer 1711" (56001315C)

10 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accident ferroviaire à Veldegem" (56001288C)

- Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le numéro d'urgence 1711" (56001315C)

10.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, op vrijdag 29 november viel een bus van De Lijn in panne op een overweg in Veldegem. Dankzij de koelbloedige en alerte reactie van de chauffeur konden alle jongeren aan boord van de bus tijdig worden geëvacueerd en kon een groot drama worden vermeden.

Voor noodsituaties aan een overweg bestaat het noodnummer 1711, zodat het aankomende treinverkeer tijdig kan worden stilgelegd.

Mijnheer de minister, kunt u de 1711-noodprocedure uitleggen? Wordt die procedure op regelmatige basis geëvalueerd? Zo ja, wanneer en met welk tijdsinterval? Welke aspecten worden geëvalueerd?

Is het noodnummer 1711 voldoende bekend? Is een informatiecampagne zinvol?

Is het noodnummer 1711 voldoende zichtbaar? Zijn daar verbeteringen mogelijk?

Welke acties of maatregelen zal Infrabel nemen als gevolg van het ongeval aan de overweg?

10.02 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de inleiding van de vorige spreker. Ik kom meteen tot mijn vragen.

Mijnheer de minister, bent u van mening dat het noodnummer 1711 voldoende bekend is bij het brede publiek?

Op 17 november 2024 lanceerde Infrabel nog een nieuwe campagne om het gratis nummer beter bekend te maken. Worden er in de toekomst nog initiatieven gepland om het noodnummer beter bekend te maken bij de brede bevolking? Zo ja, om welke initiatieven gaat het dan?

Welke acties worden ondernomen om het onrechtmatig gebruik van het noodnummer tegen te gaan?

In de treinen hangen informatieschermen waarop onder meer de stopplaatsen worden weergegeven. Ziet u een mogelijkheid om die schermen in te zetten om het noodnummer te promoten? Hoe staat u tegenover het integreren van veiligheidsinformatie op die manier?

10.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, mevrouw Cuylaerts, wanneer een derde getuige is van een gevaarlijke situatie op een overweg, kan die het gratis nummer 1711 bellen en zo in contact komen met de Central Dispatch van Infrabel. Afhankelijk van de situatie kan de Central Dispatch vervolgens het treinverkeer stilleggen. Een belangrijke verduidelijking daarbij is dat een automobilist eerst moet uitstappen en zich in veiligheid brengen voordat hij het nummer 1711 belt, als hij pech krijgt op een overweg.

Sinds de lancering van het nummer 1711 half februari 2024 is de procedure drie keer geëvalueerd. Sinds het nummer in gebruik is genomen, krijgt 1711 gemiddeld 150 oproepen per maand. 35 % van de oproepen wijst op een mogelijke kritieke situatie en wordt daarom als relevant beschouwd. 52 % van de oproepen betreft een situatie waarin een getuige te goeder trouw het nummer 1711 belt, maar de operator informeert over een niet-spoedeisende situatie of een situatie die geen verband houdt met overwegen. In de resterende 13 % betreft het mensen die het verkeerde nummer hadden gebeld.

Sinds eind oktober hebben verschillende oproepen van derden naar 1711 een gevaarlijke situatie helpen te voorkomen. Bij acht oproepen moest het treinverkeer dringend en onmiddellijk worden stilgelegd. De Central Dispatch van Infrabel stuurde daarbij een alarm uit om een ongeval met een

naderende trein op een overweg te voorkomen. Het ging bijvoorbeeld om voertuigen die stilstonden op een overweg en niet verder konden rijden.

Bij zeven oproepen moest de Central Dispatch van Infrabel het treinverkeer stilleggen voor voertuigen die stilstonden op een overweg en niet meer verder konden rijden, maar was er geen noodsituatie omdat er geen trein in aantocht was.

Er zijn stickers met het nummer 1711 geplaatst op alle openbare overwegen van het spoornet. Het nummer staat ook op de website van de FOD Binnenlandse Zaken en via de app 112 wordt naar dit nummer verwezen. Op 15 februari 2024 lanceerde Infrabel het nummer 1711 in de pers. Later dit jaar lanceerde Infrabel een nationale communicatiecampagne met de steun van NMBS. Die communicatiecampagne loopt nog tot 2025.

Verder komen er ook gerichte communicatiecampagnes voor bepaalde groepen die beroepsmatig veel op de weg zijn, zoals buschauffeurs of landbouwers. In 2025 volgt een tweede grote campagne. Daarnaast zal Infrabel het nummer 1711 opnemen in zijn bestaande communicatiekanalen voor de omwonenden van spoorweglijnen en in elke opleiding die het geeft in scholen. Het nummer 1711 zal ook te zien zijn op dienstvoertuigen van Infrabel.

Ik wil ook graag gebruikmaken van deze parlementaire vragen om van parlementsleden ambassadeurs te maken voor het nummer 1711, dat echt levens kan redden. Ik zou in het bijzonder iedereen met een lokaal mandaat willen aanmoedigen om dit nummer beter bekend te maken, bijvoorbeeld via de gemeentelijke nieuwsbrief of andere initiatieven.

Er zijn stickers met het nummer 1711 aangebracht op elke verkeerslichtpaal op alle openbare overwegen. Het is niet de bedoeling dat het grote publiek de identificatiestickers van de overweg kent. Wanneer een derde een van de noodnummers of het nummer 1711 belt, zal de dispatchingoperator de derde naar de verkeerslichtpaal van de overweg leiden om de informatie op de sticker door te geven met het nummer van de overweglijn, de straat en de gemeente.

Naar aanleiding van het ongeval in Veldegem zal Infrabel de volgende nieuwe maatregelen nemen. Infrabel zal verder overleg plegen met De Lijn en TEC om hen bewuster te maken van het belang van de prioritaire oproepprocedure naar de Central Dispatch van Infrabel in geval van een incident op een overweg.

In 2025 zal Infrabel de identificatiestickers aanbrengen op alle verkeerslichtpalen aan elke publieke overweg. Infrabel start ook een studie om alle overwegen in kaart te brengen waar bussen van De Lijn en TEC over rijden. Verder wordt bekeken om op sommige van deze overwegen een obstakeldetectiecamera te plaatsen.

10.04 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik schrik wel een beetje van uw uitgebreide antwoord. Het spreekt misschien niet in mijn voordeel, maar hoewel we er toch veel mee bezig zijn, kende ik 1711 niet tot het ongeval in Veldegem. Ik geef dat grif toe.

Ik schrik ook van de cijfers, 150 oproepen, dat zijn er bijzonder veel. 52 % van de bellers belde te goeder trouw en 13 % misschien niet. Veel mensen weten blijkbaar niet wanneer ze al dan niet moeten bellen. Ik ben dus blij te horen dat er geïnformeerd wordt via de pers en de nationale informatiecampagne. In 2025 zal er ook nog informatie verstrekt worden per doelgroep en op wagentjes, dienstvoertuigen en bij omwonenden. Dat is allemaal zeer goed, maar ik ben van oordeel dat het grote publiek dat ook moet weten. Het is namelijk het grote publiek dat daar het vaakst staat te wachten op de treinen of in de buurt is. Ik wil uw oproep dus tegemoetkomen – het gebeurt niet dikwijls – om ambassadeur te zijn en de 1711-nummers bekend te maken. Ik wil daaraan gerust meewerken.

Tot slot wil ik erop aandringen om de nummers toch wat zichtbaarder of groter te maken. Ik ben er immers op beginnen te letten en op sommige plaatsten moet men toch goed kijken om het nummer te kunnen zien. Het is niet altijd goed zichtbaar.

10.05 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, het blijkt dus nog maar eens dat de 1711 heel belangrijk is. Ik sluit mij ook aan bij de repliek van de voorzitter: voor het ongeval was het nummer mij ook onbekend. Pas nadien ben ik erop beginnen te letten. De campagnes zijn dus zeker wel van belang.

Ik hoop dat ik het verkeerd gehoord heb of dat u het verkeerd hebt gezegd dat het minder van belang is dat het nummer bij het grote publiek bekend is. Het is namelijk even belangrijk om 1711 te kennen als 112. We moeten dat nummer gewoon in ons geheugen hebben zitten. Ook wij zullen lokaal daaraan meewerken en het vaker op onze sociale media posten.

Ik vind het wel jammer dat ik geen antwoord heb gekregen over de informatieschermen. Het is niet erg om het nummer in de trein ook nog eens te zien passeren.

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

11 Vraag van Britt Huybrechts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mogelijke verkoop van de participatie van de grootste aandeelhouder van Brussels Airport" (56001291C)

11 Question de Britt Huybrechts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La possible vente de la participation de l'actionnaire majoritaire de Brussels Airport" (56001291C)

11.01 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, het Canadese pensioenfonds OTPP, de grootste private aandeelhouder van de luchthaven van Zaventem, wil zijn participatie in Brussels Airport en een reeks andere Europese luchthavens verkopen. De waarde van al die belangen wordt geschat op meer dan 10 miljard pond, ongeveer 12 miljard euro. Naast Brussels Airport gaat het om participaties in drie Engelse luchthavens, London City, Birmingham en Bristol, en de luchthaven van Kopenhagen in Denemarken. De belangen liggen telkens tussen 25 en 70 %. OTPP heeft zijn medeaandeelhouders in de betrokken luchthavens geïnformeerd over zijn voornemen om uit te stappen. Deze medeaandeelhouders hebben een voorkeurrecht van 30 dagen, maar kunnen ook beslissen om hun aandelen te verkopen.

Mijnheer de minister, weten we al of OTPP de verschillende belangen apart of in één pakket wil verkopen? Weten we al iets van de medeaandeelhouders en hun plannen voor de aandelen van Brussels Airlines? In 2019 werd het Vlaamse PMV in de laatste rechte lijn uit het winnende biedconsortium gehaald. Hebt u weet van nieuwe interesse vanwege de huidige situatie of zal het er opnieuw om communautaire redenen worden buitengehouden?

De Belgische Staat bezit via de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij 25 % van Brussels Airport Company. Heeft de regering plannen om dit aandeel te vergroten indien het voorkeursrecht niet of gedeeltelijk wordt uitgeoefend?

11.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Huybrechts, uw vraag valt onder de bevoegdheid van mijn collega Van Peteghem, minister van Financiën, verantwoordelijk voor de FPIM. Ik nodig u dus uit om die vraag aan hem te stellen.

Brussels Airport Company geeft geen commentaar op vragen die haar aandeelhouders rechtstreeks aangaan. Die moeten dan ook aan hen worden gesteld.

11.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, ik weet zelfs niet wat ik hierop moet zeggen. Ik vind het jammer. We horen de regering steeds zeggen dat ze één en ondeelbaar is en dat vragen die aan de ene minister worden gesteld ook aan een andere worden gesteld. Ik moet dus naar een andere commissie gaan om deze vraag daar te stellen, terwijl ze wel degelijk over de luchthaven van Zaventem gaat. Ik zal mijn vraag dus volgend jaar in de commissie voor Financiën stellen.

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

12 Vraag van Britt Huybrechts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van de ombudsdienst van de luchthaven" (56001292C)

12 Question de Britt Huybrechts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation du service de médiation de l'aéroport" (56001292C)

12.01 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, tijdens de vorige legislatuur werd het wetsontwerp

houdende diverse aanpassingen inzake ombudsdiensten aangenomen. Dat wetsontwerp heeft tot doel uitvoering te geven aan de passage in het regeerakkoord die erin voorziet dat de werking van de ombudsdiensten wordt geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd teneinde te garanderen dat de consument een beroep kan doen op efficiënte en laagdrempelige geschillenbeslechting.

In het verslag van het wetsontwerp staat ook de volgende passage: "Voor de ombudsdienst van de federale regering voor de luchtvaart werd in 2002 iemand in de functie benoemd. Zijn mandaat werd verlengd bij koninklijk besluit van 2022, uitgevaardigd door de vice-eersteminister en de minister van Mobiliteit." Deze beslissing is op zich al verbazingwekkend, maar is dat des te meer in het licht van de ambities van het wetsontwerp. Zal de minister er bij de collega's binnen de regering op aandringen dat die principes worden geëerbiedigd?

Wordt deze wet toegepast op de ombudsdienst van de luchthaven?

Wanneer is de directeur van de ombudsdienst, de heer Touwaide, voor het laatst geëvalueerd? Wat waren de resultaten?

Als die evaluatie na 8 februari 2024 plaatsvond, moet ze gebeuren volgens de nieuwe wet. Is dat gebeurd?

Hoelang is de heer Touwaide al lid van de ombudsdienst? Als blijkt dat hij al te lang op deze stoel zit, meer dan zes jaar plus één keer hernieuwd, bent u dan bereid om actie te ondernemen en uit te kijken naar een vervanger? Bent u dan met andere woorden bereid om de correcte procedure tot vervanging op te starten?

Als blijkt dat de heer Touwaide al te lang deze functie bekleedt, hoe kon dit dan gebeuren?

12.02 Minister **Georges Gilkinet**: Het wetsontwerp waarnaar u verwijst en dat op 8 februari 2024 in plenaire vergadering werd goedgekeurd, is niet van toepassing op de ombudsdienst van de luchthaven. Dat wetsontwerp beperkt zich namelijk tot bemiddelingsdiensten die de consument beschermen. De ombudsdienst van de federale overheid op Brussels Airport is dan ook noch in de memorie van toelichting, noch in het wetsontwerp opgenomen. De aanstelling werd ook niet verlengd door een beslissing van mezelf in 2022. Ik weet niet waar die informatie vandaan komt, maar ze klopt in elk geval niet.

Ter herinnering, de ombudsdienst van Brussels Airport behandelt enkel klachten van omwonenden, niet van gebruikers of consumenten van Brussels Airport of van de luchtvaartmaatschappijen die er actief zijn. In overeenstemming met de wet van 28 april 2010 werd die taak overgedragen aan de cel Rechten van de passagier.

12.03 **Britt Huybrechts (VB)**: Het citaat staat in het verslag van het wetsontwerp. Daar staat die zin die ik daarnet heb uitgesproken. Hoewel het misschien niet van toepassing is op deze wet, kunnen we wel de vraag stellen of die man niet al veel te lang in die functie zit en of het misschien geen tijd is om hem te vervangen door een nieuwe wind op de ombudsdienst. Iemand die daar al zo lang zit, kan volgens mij niet altijd tot goede beslissingen komen.

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

13 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De levering van de nieuwe M7-treinstellen" (56001324C)**

13 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La livraison des nouvelles rames M7" (56001324C)**

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

In het initiële vervoersplan 2023-2026 werd een verhoging van het treinaanbod met 7,4% voorzien. Om dit te kunnen realiseren is het noodzakelijk dat er voldoende netcapaciteit, voldoende personeel en voldoende rollend materieel beschikbaar zijn. Het tijdig aanleveren van de bestelde M7-treinstellen is daarom van groot belang.

*Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot de aanlevering van de bestelde M7-treinstellen (besteld versus geleverd versus nog te leveren met leveringstermijn)?
Heeft de verlate leveringstermijn van de M7-treinstellen invloed gehad op de vervoersplannen van de NMBS? Zo ja, in welke mate/zin en met welk gevolg?*

13.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, de NMBS laat mij weten dat ze al 512 M7-rijtuigen in gebruik heeft genomen. Steeds meer reizigers kunnen daardoor gebruikmaken van die trein, die zowel qua veiligheid als qua comfort en toegankelijkheid beter voldoet aan de huidige en toekomstige noden. Binnenkort zal bijvoorbeeld ook de instroom starten van de autonoom toegankelijke M7-rijtuigen.

Dankzij de M7 kan de NMBS oudere treinen, die gevoeliger zijn voor pannes, buiten dienst nemen. De leverancier, Alstom, belooft om tegen eind 2026 alle rijtuigen te hebben geleverd. De M7 zal dan de meest voorkomende trein in ons land zijn.

Voor de reizigers heeft de M7 heel wat troeven. Qua veiligheid is de trein standaard uitgerust met het Europese veiligheidssysteem ETCS, dat voor een continue snelheidsmeting zorgt en dat de trein indien nodig automatisch afremt of tot stilstand brengt. Ook op het vlak van comfort is er een merkbare evolutie, namelijk op het vlak van het interieur, beenruimte en informatieschermen. Ik neem bijna dagelijks een M7-trein en ik kan getuigen dat het om een heel aangename trein gaat, die wij hebben gekocht.

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

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

14 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-engagementen in het kader van het energietransitieplan" (56001325C)**

14 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les engagements de la SNCB dans le cadre du plan de transition énergétique" (56001325C)**

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

In maart 2022 keurde de regering het Energietransitieplan goed. Het plan bestond uit drie pijlers. Eén daarvan was het aangaan van partnerschappen met o.a. de NMBS en de Regie der Gebouwen. De regering rekent op hen om hun gebouwen uit te rusten met zonnepanelen en laadstations. Bijkomend dient ook de niet-LED-verlichting vervangen te worden.

*Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot dit engagement bij de NMBS? Welke projecten werden reeds uitgevoerd, welke zijn in uitvoering en welke zullen nog worden uitgerold?
Wat was/is of zal de financiële impact zijn van deze projecten?*

14.02 Minister **Georges Gilkinet**: De NMBS heeft belangrijke stappen gezet in het kader van energietransitie met concrete acties rond zonnepanelen, laadstations en de vervanging van niet-ledverlichting. In 2023 werd de strategie voor de installatie van zonnepanelen opgesteld en goedgekeurd door de NMBS. Er werd een pv-installatie uitgevoerd in het station van Nijvel. In 2024 werden verschillende aanbestedingen uitgeschreven voor in totaal ongeveer 2 megawatt aan installaties, in het kader van een financieringsmodel met een derde investeerder. Dit model voorziet in contracten met een looptijd van 15 jaar, wat onmiddellijk besparingen op de energiekosten oplevert.

Na afloop van de contracten worden de installaties eigendom van de NMBS. De NMBS zet haar inspanningen voor de 'ledificatie' voort. Sinds maart 2022 heeft de NMBS 83 laadpalen in dienst genomen via haar contract met een *charging point operator*. De NMBS toont zich een sterke partner in de energietransitie en blijft zich inzetten voor duurzame verbetering, in lijn met de doelstellingen van de regering.

14.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik neem genoeg met dit antwoord.

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

15 Questions jointes de

- Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les craintes liées à la nouvelle grille tarifaire de la SNCB" (56001333C)
- Annik Van den Bosch à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les craintes liées à la nouvelle grille tarifaire de la SNCB" (56001334C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouveaux tarifs de la SNCB et leurs conséquences pour les seniors" (56001344C)
- Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tarifs de la SNCB pour 2025" (56001587C)

15 Samengevoegde vragen van

- Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ongerustheid over het nieuwe tarievenstelsel van de NMBS" (56001333C)
- Annik Van den Bosch aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ongerustheid over het nieuwe tarievenstelsel van de NMBS" (56001334C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe tarieven bij de NMBS en de gevolgen voor senioren" (56001344C)
- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-tarieven voor 2025" (56001587C)

De **voorzitter**: De vragen nrs. 56001333C en 56001334C van de dames Farah Jacquet en Annik Van den Bosch zijn ingetrokken.

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

Reeds meermaals werd er in de Kamercommissie Mobiliteit gedebatteerd over de nieuwe tariefplannen bij de NMBS. Deze zouden reizen over langere afstanden flink duurder maken voor senioren. Eerder overleg met de seniorenorganisaties kon niet leiden tot een akkoord. Intussen houdt hun protest verder aan.

Heeft er sinds onze bespreking in de Kamercommissie Mobiliteit op 27 november jl. nog nieuw overleg van de NMBS met seniorenorganisaties plaatsgevonden? Zo ja, met welk resultaat? Zo neen, zal dat alsnog gebeuren?

15.02 Xavier Dubois (Les Engagés): Nous avons eu l'occasion de discuter de la grille tarifaire lundi avec les représentants de la SNCB, mais nous n'avons pas obtenu de réponse à la question car nos discussions portaient essentiellement sur le plan de transport. La question reste donc d'actualité.

Nous attendons toujours les informations relatives à la nouvelle grille tarifaire et surtout à cette fameuse carte avantage, qui a été annoncée voilà plusieurs mois. Cette carte devrait permettre de bénéficier de réductions supplémentaires en heures creuses. Cependant, nous ne savons pas combien coûtera cette carte ni à quel niveau de réduction elle donnera droit. La question se pose principalement pour les seniors, les jeunes et les bénéficiaires de l'intervention majorée. Nous espérons que cette nouvelle carte leur procurera un réel avantage.

Combien coûtera la carte avantage et à quelles réductions donnera-t-elle droit? Quel plafond tarifaire a-t-il été fixé? Quand ces informations seront-elles communiquées aux voyageurs? Ceux-ci ont besoin d'être rassurés au plus vite.

15.03 Georges Gilkinet, ministre: Cher collègue, je ne le répéterai jamais assez: l'accessibilité financière du train est un facteur majeur pour accroître son attractivité. À cet égard, il est stipulé dans le contrat de service public conclu entre la SNCB et l'État fédéral que la gamme de titres de transport à tarif régulé de la SNCB doit entrer en vigueur au plus tard dans les 26 mois qui suivent l'entrée en vigueur du contrat. Dans ce même article sont énoncées plusieurs diminutions tarifaires prévues pour différents usagers et à différents moments de la journée, y compris pour les petits groupes.

Ainsi que j'ai déjà pu le dire à de multiples reprises, la SNCB travaille à la mise en œuvre de cette nouvelle gamme tarifaire, qui devra être approuvée par son conseil d'administration. Pas plus tard que

la semaine dernière, je lui ai rappelé par courrier les délais dans lesquels elle devait prendre cette décision, mais aussi mes attentes en tant que ministre, attentes que j'ai déjà formulées à plusieurs reprises et que je souhaite répéter ici. Il s'agit, notamment, d'une proposition d'un équivalent au ticket senior pour l'aller-retour en heures creuses, en plus des autres réductions prévues pour les seniors et pour le public jeune pendant ces heures creuses.

Voor het seniorenticket zullen in het nieuwe systeem de huidige beperkingen wegvallen. Senioren zullen op eender welk moment, dus niet pas vanaf 9 uur 's morgens, en voor eender welke afstand voordelig kunnen reizen zonder dat ze een retourticket moeten kopen.

Met de nieuwe voordeelkaart zullen de senioren buiten de piekuren een extra korting kunnen genieten. Daarnaast zal er steeds een maximumprijs van toepassing zijn voor lange afstanden. De prijs van de voordeelkaart en het eraan verbonden kortingspercentage moeten binnenkort door de raad van bestuur van de NMBS worden besproken en vastgelegd.

C'est à ce sujet, comme je l'ai dit, que j'ai écrit à la SNCB avant son dernier conseil d'administration pour exprimer mon inquiétude par rapport à l'agenda et ma volonté de prendre les meilleures décisions en faveur des voyageurs. Pour ma part, je resterai mobilisé jusqu'au bout par rapport à cet enjeu de l'attractivité du rail. Cette réforme, je le répète, et j'en suis convaincu, comporte, dans ses principes, de très nombreux avantages. Mais évidemment, tant que les derniers arbitrages ne sont pas réalisés, il y a des inquiétudes et beaucoup de voyageurs souhaitent savoir ce qu'il en sera. La SNCB, je le répète, connaît très bien mon point de vue sur le sujet. Je ne doute pas que les meilleures décisions en la matière seront prises le plus rapidement possible pour lever ces incertitudes ou ces questions dans un système qui, je le répète, sera beaucoup plus avantageux après sa mise en place qu'avant celle-ci.

15.04 Frank Troosters (VB): Eigenlijk is er sinds ons laatste debat over die kwestie op 27 november in commissie niets nieuws onder de zon. We horen hier wat we al bijna een jaar horen. Het is steeds hetzelfde: men is er mee bezig, het zal voor de raad van bestuur komen, maar eigenlijk weten we niets. Dat wij niets weten, zijn we al een beetje gewend, maar het is veel erger dat de senioren en de treinreizigers nog steeds niets weten.

Men zegt dat er geen onderscheid wordt gemaakt voor senioren, dat het beter wordt tussen piek- en daluren, maar wanneer de senioren tijdens de daluren reizen, krijgen ze wel een extra korting. Dan wordt er dus toch een onderscheid gemaakt. Hoeveel bedraagt die korting? We wachten al bijna een jaar op antwoorden. We weten nog altijd niets.

Ik hoop dat er zeer snel duidelijkheid komt, niet alleen voor ons, maar ook voor al die treinreizigers. Wat we echter tot nu toe horen met betrekking tot de senioren doet mij sterk betwijfelen of de hervorming voor hen voordelig zal zijn.

15.05 Xavier Dubois (Les Engagés): Je vous remercie, monsieur le ministre, pour les différentes informations, mais cela ne m'apporte effectivement rien de nouveau. Après des questions récurrentes posées par plusieurs collègues à propos de ce point important, je voudrais vous faire part de mon désarroi, mais surtout de celui des voyageurs.

Je pense qu'il est important de pouvoir leur donner des informations le plus vite possible. Nous sommes régulièrement interpellés à ce propos, notamment par des représentants des voyageurs âgés. Il est vraiment important d'avancer rapidement. Il est particulièrement décevant qu'aucune décision ne soit prise.

Vous avez envoyé un courrier. C'est bien mais c'est la moindre des choses. Il faudrait peut-être aussi demander à votre commissaire de gouvernement d'agir et de faire en sorte qu'il accélère les choses au sein du CA pour qu'une décision soit enfin prise. Nous serions ainsi en mesure de rassurer ces voyageurs qui sont légitimement en attente d'informations.

Nous allons donc très certainement réitérer la question.

Vous dites que cela sera encore mieux! Si c'est le cas, il faut effectivement les en informer le plus vite possible.

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

Le **président**: M. Bayet n'est pas présent pour poser sa question n° 56001384C.

16 Question de Dimitri Legasse à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les rampes d'accès pour les personnes en situation de handicap" (56001386C)

16 Vraag van Dimitri Legasse aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De oprijhellingen voor personen met een handicap" (56001386C)

16.01 **Dimitri Legasse** (PS): Monsieur le ministre, après l'accessibilité tarifaire, je souhaiterais aborder le sujet de l'accessibilité physique. Je parle des rampes d'accès pour les personnes porteuses de handicap.

L'accès au train pour tous est une priorité pour notre groupe. J'imagine que ça l'est également pour vous. Il est ainsi primordial que chaque individu, aussi celui porteur d'un handicap, puisse prendre le train s'il en a envie et que l'accès à celui-ci lui soit garanti.

Unia a introduit une action en justice contre la SNCB pour réclamer la généralisation du déploiement de rampes d'accès pour les personnes en situation de handicap. Ce système d'assistance ne serait disponible que dans moins d'un tiers des gares. Au-delà du processus judiciaire que nous ne commenterons pas, et que vous ne commenterez sans doute pas non plus, ce dossier concerne la possibilité pour ces personnes de prendre le train dans de bonnes conditions.

On nous explique que la SNCB refuse d'obliger ses accompagnateurs à déployer ces rampes et que ce service n'est finalement assuré que dans certaines gares offrant un service d'assistance et seulement sur réservation. Il faut se mettre à la place de ces personnes. Elles se demandent si elles vont rester sur le quai lorsqu'elles vont prendre leur train. Elles doivent constamment négocier, téléphoner, réserver et finissent sans doute parfois tout simplement par abandonner et par ne plus prendre le train.

Qu'allez-vous faire pour améliorer cette situation afin que chacun puisse prendre le train? Quel est le plan de la SNCB pour résoudre cette problématique? Je n'interrogerai pas le commissaire du gouvernement, mais bien le ministre.

16.02 **Georges Gilkinet**, ministre: J'ai l'impression qu'il existe beaucoup de fantasmes sur le rôle d'un commissaire de gouvernement. Un commissaire du gouvernement doit s'assurer de la légalité des décisions prises et n'est pas le porte-parole d'un ministre dans un conseil d'administration. Les commissaires du gouvernement qui me représentent dans les différentes entreprises publiques font leur travail de façon remarquable, mais ils ne sont pas le CEO ni le conseil d'administration. Le commissaire n'est pas quelqu'un qui a un droit de vote et d'initiative.

Évidemment, l'accès autonome au transport ferroviaire est une priorité pour toutes les personnes à mobilité réduite, qu'il s'agisse de personnes handicapées, de mamans avec un landau, de voyageurs avec de grosses valises, de sportifs qui se sont foulés la cheville ou de personnes âgées. C'est pour cela que nous avons inscrits ces principes et ces objectifs et que nous les avons chiffrés dans le contrat de service public pour la période 2023-2032. Je rappelle, pour les nouveaux parlementaires, qu'il n'y pas eu, depuis dix ans, de nouveau contrat entre l'État fédéral et les entreprises publiques. Nous sommes parvenus à combler ce manque et, pour la première fois, à avoir des objectifs à dix ans et à relever le niveau d'ambition dans de nombreuses matières, notamment en matière d'accessibilité.

Par ailleurs, la SNCB a accepté de prendre des engagements ambitieux pour rendre les voyages en train plus simples, plus confortables et véritablement inclusifs. Il n'est tout simplement pas possible de transformer un réseau et une flotte de trains qui n'a pas été adaptée par des mauvais choix du passé en un claquement de doigts ou en une législature. Je voudrais aussi que ça aille plus vite et je pense que la SNCB le voudrait aussi mais il s'agit de travaux assez lourds qui demandent de l'argent et prennent du temps. Toutefois, l'objectif est clair: c'est permettre à un plus grand nombre de citoyens de voyager de manière autonome.

Des investissements significatifs sont réalisés, notamment dans le matériel roulant, les fameux M7 dont

on vient de parler et qui sont implémentés. On a corrigé un marché public pour faire en sorte que les quinze qui seront livrées dans la deuxième partie du marché soient entièrement accessibles. Elles ne l'étaient pas dans le marché initial.

On a décidé de moderniser un par un les quais et de les mettre à la bonne hauteur pour qu'on puisse rentrer de plain-pied dans nos trains. Il se fait qu'en Belgique, il y a trois hauteurs de quais en fonction de l'histoire et donc on ne transforme pas des centaines de quais en un claquement de doigts. Mais l'effort est inscrit dans le contrat de service public avec un objectif d'ici 2032 de porter à 176 le nombre de gares accessibles de manière autonome, ce qui ferait une augmentation de 80 % par rapport à 2023 et qui ferait que 80 % des voyageurs pourraient avoir une accessibilité autonome.

Vous me répondrez qu'il faut atteindre 100 %. Je suis tout à fait d'accord, et le plus vite possible. C'est en tout cas l'objectif que nous avons inscrit ici.

Par ailleurs, le service d'assistance aux personnes à mobilité réduite est amélioré avec une réduction des délais de réservation à seulement une heure dans certaines gares, le développement de solutions innovantes telles que l'application SNCB Assist, une application sur mobile pour réserver une aide en gare.

L'accessibilité ne se limite pas à l'adaptation physique des infrastructures et du matériel roulant. C'est également une question d'accueil et de respect. La formation des collaborateurs de la SNCB à des services inclusifs et à une meilleure communication joue un rôle essentiel dans cette démarche.

L'objectif est que chaque voyageur, quel que soit son profil, quelle que soit sa langue, se sente non seulement pris en charge mais aussi valorisé et bienvenu dans le train.

Enfin, le SPF Mobilité, qui a là un rôle de supervision, travaille à une mise à jour du Plan national de mise en œuvre d'accessibilité, qui offrira un aperçu détaillé de tous ces efforts et des avancées réalisées. J'organise, via le SPF, des concertations régulières entre la SNCB et Infrabel, d'une part, et les associations représentatives des personnes à mobilité réduite, d'autre part.

J'attends de la SNCB qu'elle poursuive ses efforts en la matière et qu'elle respecte sa part de contrat. Nous l'avons fait en dégageant des moyens et en lui permettant d'avoir une vision à dix ans.

Je suivrai également avec attention le résultat de l'action introduite en justice par Unia sur ce sujet. Comme vous, je ne la commenterai pas mais je répète que chaque citoyen et chaque groupement de citoyens ont le droit de saisir la justice quand ils s'estiment non respectés. J'espère d'ailleurs que cela restera fonctionnel dans le futur et que cela pourra aider à accélérer ce qui est utile, nécessaire et souhaité.

16.03 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, merci pour votre réponse. J'avais glissé une taquinerie relative à la question du collègue précédent concernant un commissaire du gouvernement. Je vous remercie d'avoir abordé le sujet et de nous avoir informés.

J'entends bien que l'effort est inscrit, que l'action est insuffisante, coûteuse et nécessite des moyens. Parfait pour l'ambition, néanmoins, une action en justice est menée, que nous ne commenterons pas. Cette action risque aussi de générer des frais, malheureusement, pour les uns et les autres. Nous espérons que, d'ici quelques années, tous, sportifs et moins sportifs, pourront emprunter le train sans difficultés.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 Question de Dimitri Legasse à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les escalators de la gare de Tubize" (56001392C)

17 Vraag van Dimitri Legasse aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De roltrappen in het station Tubeke" (56001392C)

17.01 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, cette question est un peu plus locale, ou sous-régionale. Elle concerne la région dans laquelle je réside.

L'accès aux trains pour tous est une priorité, en ce compris à la gare de Tubize. Un vaste chantier a été lancé dans cette gare afin de surélever les quais. On parle là aussi de travaux importants. Cependant, force est de constater qu'après de très nombreuses années sans fonctionner, les escalators sont toujours systématiquement hors service.

Vous aviez été interrogé par ma collègue Laurence Zanchetta en janvier 2023. Vous lui répondiez alors que la SNCB vous informait également que "la réalisation des travaux d'accessibilité aux quais de Tubize est bien prévue dans son plan pluriannuel d'investissement (PPI). Ces travaux prévoient l'enlèvement des escalators défectueux sur les quais au profit d'ascenseurs. En effet, après une étude de faisabilité menée conjointement avec Infrabel, il est apparu qu'il n'était pas faisable techniquement de réaliser des rampes d'accès pour personnes à mobilité réduite sur les quais. Le bureau d'études est en train de finaliser les plans de demande de permis d'urbanisme pour les accès PMR aux quais. Cependant, l'accord d'Infrabel et du TEC est souhaité avant d'introduire la demande. La demande sera donc déposée dans le courant du premier trimestre 2023".

Le **président**: Monsieur Legasse, vous parlez trop vite pour les interprètes.

17.02 Dimitri Legasse (PS): Excusez-moi!

Monsieur le ministre, l'agenda que vous aviez communiqué en 2023 n'étant visiblement pas tenu, pouvez-vous faire le point sur les travaux déjà réalisés et à venir en gare de Tubize, ainsi que sur leur agenda? Qu'en est-il plus précisément de la question de l'accessibilité des quais, ainsi que du remplacement des escalators en panne depuis des années?

17.03 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Legasse, je ne répète pas combien l'accessibilité de nos gares et de nos trains est importante à mes yeux, et combien nous devons y investir plus encore dans le futur qu'aujourd'hui, même si nous avons fait des pas énormes dans cette direction, mais qui ne sont pas suffisants.

Je vais vous répondre concernant la gare de Tubize en vous indiquant que depuis la question de Mme Zanchetta, plusieurs travaux ont déjà été réalisés ou sont en cours de planification dans le cadre de son réaménagement global.

Tout d'abord, le parking pour vélos a été finalisé, ce qui améliore l'intermodalité en facilitant l'accès à la gare pour les cyclistes. Par ailleurs, des travaux de rehaussement des quais ont également été entrepris afin de garantir un meilleur confort et une accessibilité accrue.

En ce qui concerne l'accès aux quais, les équipements et aménagements nécessaires, y compris l'installation d'ascenseurs, sont en cours de préparation. Ces travaux permettront de répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite et de finaliser pleinement l'accessibilité PMR de cette gare de Tubize.

Selon le calendrier actuel, les travaux débiteront au cours du premier semestre 2025 et s'achèveront dans le courant de 2026. La SNCB me dit rester attentive à leur évolution et veiller au respect du calendrier.

17.04 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, nous y veillerons ensemble. Vous conviendrez avec moi que parler de "travaux en cours de préparation" est une belle formule, mais j'aimerais mieux qu'ils soient réalisés quant à moi. Je vous remercie.

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

18 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het aanbieden van een wificonnectie in de stations van de NMBS" (56001401C)

18 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre d'une connexion wifi dans les gares de la SNCB" (56001401C)

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

In het verleden werden al heel wat vragen gesteld over het uitrollen van wificonnectie in de treinen. Ondanks een positief proefproject in 2016 besloot men niet langer te investeren in de uitrol van wifi op de treinen. Over het aanbieden van wifi in de treinen is bijgevolg ook geen ambitie terug te vinden in de beheersovereenkomst 2023-2032 dat met de NMBS werd afgesloten.

Ook inzake het aanbieden van wificonnectie in haar stations scoort de NMBS niet goed.

In 2021 bestond die mogelijkheid in 27 stations.

Erkent de minister het belang van het aanbieden van een goede en stabiele wifiverbinding in de stations van de NMBS?

Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot het aanbod van wifiverbinding in de stations?

Hoeveel stations beschikken momenteel over gratis wifiverbinding voor de treinreizigers?

Zal de minister actie of maatregelen nemen om het gebrek aan ambities inzake het aanbieden van wifi in de stations bij te sturen? Zo neen, waarom niet? Zo ja, welke acties?

18.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, de NMBS evalueert haar aanbod van gratis wifi in haar stations. Hierbij worden de volgende vaststellingen in overweging genomen.

Ten eerste, we moeten het perspectief bekijken. De NMBS biedt al jaren wifi aan in de stations met de meeste reizigers. Het aantal reizigers dat daadwerkelijk gebruikmaakt van die mogelijkheid is echter uiterst beperkt. Wellicht surfen de reizigers eerder met behulp van 3G, 4G en 5G. Een tweede belangrijk aspect is de evolutie van de mobiele data-abonnementen. De technologische evolutie van de mobiele netwerken 4G en 5G en de betaalbaarheid van data-abonnementen maken dat consumenten steeds minder afhankelijk zijn van gratis wifi. Ten derde is er het belang voor onze klanten. Uit klantenonderzoek blijkt dat gratis wifi niet als een uitgesproken meerwaarde wordt ervaren. Ten vierde zijn er ook nog de operationele kosten. De directe jaarlijkse kosten voor het aanbieden van gratis wifi bedragen ongeveer 2.100 euro. De kosten worden jaarlijks geëvalueerd in een globale financiële context waarin de NMBS ernaar streeft haar productiviteit te verbeteren en de kosten onder controle te houden.

De NMBS evalueert daarom de toekomst van gratis wifi in haar stations, met als doel een optimale balans te vinden tussen klanttevredenheid en de effectieve meerwaarde van haar investeringen.

18.03 **Frank Troosters** (VB): Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het aanbieden van een wificonnectie aan boord van de treinen" (56001402C)**

19 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre d'une connexion wifi à bord des trains" (56001402C)**

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

In het verleden werden al heel wat vragen gesteld over het uitrollen van wificonnectie in de treinen. Ondanks een positief proefproject in 2016 besloot men niet langer te investeren in de uitrol van wifi op de treinen. Over het aanbieden van wifi in de treinen is bijgevolg ook geen ambitie terug te vinden in de beheersovereenkomst 2023-2032 dat met de NMBS werd afgesloten.

Nochtans scoort de NMBS op het vlak van reizigerservaring erg slecht in de recent gepubliceerde studie van de NGO Transport & Environment. Ze eindigt er als laatste en is samen met de Griekse spooroperator Hellenic Train de enige die geen wifi aanbiedt aan boord van de trein.

Heeft de minister kennisgenomen van de bevindingen in de hoger aangehaalde studie inzake het

aanbod van wifi aan boord van de trein?

Erkent de minister het belang van het aanbieden van een goede en stabiele wifiverbinding aan boord van de treinen?

Zal de minister actie of maatregelen nemen om het gebrek aan ambities inzake het aanbieden van wifi aan boord van de treinen bij te sturen? Zo neen, waarom niet? Zo ja, welke acties?

19.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, de NMBS wil haar reizigers niet alleen veilig, maar ook comfortabel en kwaliteitsvol naar hun bestemming brengen. Vandaag omvat dat comfort voor veel van onze reizigers ook een goede internetverbinding in de trein. Om aan de verwachtingen te voldoen, werden twee opties bestudeerd: wifi en decoating.

De wifi-oplossing bestaat uit de installatie van systemen die een gsm-signaal omzetten naar een wifinetwerk in de trein. Die optie vereist echter ook investeringen en operationele kosten, het immobiliseren van treinen alsook extra personeel voor onderhoud en beheer. Deze factoren maken wifi minder aantrekkelijk voor de NMBS, die daarom heeft besloten niet te kiezen voor deze oplossing.

Na analyse besloot de NMBS te investeren in de decoatingtechniek. Deze methode bestaat uit het aanpassen van de raamcoating om het gsm-signaal beter door te laten, terwijl de thermische eigenschappen van de ramen behouden blijven. Die techniek is goedkoper in termen van CapEx en OpEx en verbetert op een kostenefficiënte manier de mobiele connectiviteit in de treinen. De voordelen van decoating voor de reizigers zijn talrijk: het signaalniveau wordt verhoogd met 10 tot 15 %, de batterijduur van hun apparaten wordt met 10 tot 15 % verlengd, er is een vermindering van het aantal overschakelingen tussen zendmasten met 10 tot 15 % en een versnelde verzending van e-mails met meer dan 15 %.

Ter illustratie van de kostenverschillen tussen de twee opties: de geschatte investeringskosten voor wifi bedragen 160 miljoen euro, tegenover 40 miljoen euro voor decoating. De operationele kosten bedragen 13 miljoen voor wifi en slechts 0,4 miljoen voor decoating. Het is echter belangrijk te benadrukken dat de effectiviteit van beide technologieën sterk afhankelijk is van de kwaliteit van het gsm-signaal van de openbare operatoren langs de spoorweginfrastructuur. Waar er geen gsm-dekking is, zal het mobiele signaal ook niet aanwezig zijn in de trein, ongeacht de toegepaste technologie. Dat is de verantwoordelijkheid van de telecomoperatoren, onder toezicht van mijn uitstekende collega, mevrouw Petra De Sutter.

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

Ik ben niet verbaasd, want de communicatie over mijn vraag heb ik al in de pers kunnen lezen. U hebt hier hetzelfde verklaard als wat de voorbije dagen in de pers te lezen viel.

Niettemin is het straf. Ik hoor u hier zeggen dat reizigers wifi niet echt als een meerwaarde ervaren in de stations. Ik betwijfel dat ten eerste. Voor de treinen ben ik heel erg zeker dat de behoefte aan een stabiele dataverbinding op de treinen heel groot is. Reizigers willen met hun gsm, tablet of computer kunnen werken en communiceren in de trein.

Ik stel vast dat niet wordt gekozen voor wifi. Het komt erop neer dat u daaraan geen geld wilt uitgeven. Het gaat om 173 miljoen euro. Ik stel evenwel vast dat een half miljard euro over de balk wordt gegooid in het station van Bergen voor één waanzinnig project. Met dat geld had u op alle treinen twee keer wifi kunnen installeren.

U wilt dat niet doen en wilt enkel een klein bedrag aan decoating geven, waardoor er misschien 10 tot 15 % wordt gehaald en er misschien wat sneller kan worden gemaaid, als er al dekking is. Dat is trouwens de essentie: er is gewoon geen dekking. Ook mobiel is er amper of geen dekking op heel veel plaatsen, ook niet op de hoofdlijnen.

De NMBS mist op dat vlak een enorme kans. Wifi is een heel belangrijk aspect van de reizigerservaring. In het rapport van Transport & Environment stond de NMBS op de laatste plaats van de Europese operatoren inzake reizigerservaring. Ze had de slechtste score. Een van de hoofdredenen daarvan was het gebrek aan wifi voor de reizigers.

Ter zake moet er een totaal andere opvatting komen. Er staat daarover ook niks in de beheerscontracten tot 2032. Er wordt dus gekozen voor coating, daarvoor moeten treinen evenzeer binnenrijden in werkplaatsen. Ik ben dus heel ongelukkig – ik ben niet de enige – over de hele situatie. De NMBS mist ter zake echt de bal.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

20 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het einde der werken in het station Gent-Sint-Pieters" (56001412C)

20 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fin des travaux à la gare de Gand-Saint-Pierre" (56001412C)

20.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs opnieuw naar mijn schriftelijk ingediende vraag.

Toen in 2005 de werken voor de renovatie van het station van Gent-Sint-Pieters werden opgestart, werd het einde der werken voorzien voor 2014. Deze deadline is intussen reeds 10 jaar overschreden. In 2020 schoof de NMBS het jaar 2027 naar voor als nieuwe deadline.

Tijdens de ministerraad van 6 december jl. werd een capaciteitsvergrotingsplan voor de spoorinfrastructuur in het station van Gent-Sint-Pieters goedgekeurd. In de marge viel te noteren dat het afronden van de werken nu voorzien wordt voor 2029.

Kan de minister bevestigen dat de nieuwe deadline voor de renovatiewerken aan het station van Gent-Sint-Pieters 2029 is?

Wat zijn de redenen/oorzaken van deze nieuwe vertraging?

Wat zijn de budgettaire gevolgen van dit nieuwe uitstel van het einde der werken?

20.02 Minister **Georges Gilkinet**: 2029 wordt vooropgesteld als einddatum van de werken, conform de plannen in het meerjarig investeringsplan 2023-2032.

Verder klopt het dat er in de ondergrondse autoparking van Gent-Sint-Pieters op een aantal plaatsen sprake is van waterinsijpeling. De NMBS heeft daartegen al een aantal maatregelen genomen. Zo is een aantal wanden geïnjecteerd en is waar nodig de roofing vernieuwd. Het probleem is echter nog niet volledig van de baan. De NMBS is daarom aan het bekijken wat de precieze oorzaak is en waar nog bijkomende maatregelen genomen kunnen worden.

In afwachting van bijkomende maatregelen kan een aantal parkeerplaatsen tijdelijk niet gebruikt worden. Dat zorgt op zich niet voor problemen, vermits er elders in de parkeerruimte nog voldoende parkeerplaatsen zijn.

20.03 Frank Troosters (VB): Dank u wel voor uw antwoorden op mijn vragen, mijnheer de minister.

Ik stel vast dat bevestigd wordt dat de einddatum van de werken niet langer 2027 maar 2029 is. Ik stel ook vast dat u ineens mijn vraag nr. 56001520C over de verloedering van het station Gent-Sint-Pieters beantwoord hebt, waarvoor mijn dank. Ik kom daar later op terug.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

21 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De procedure voor het delen van camerabeelden tussen Securail en de politie" (56001438C)

21 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La procédure relative au partage d'images de caméras entre Securail et la police" (56001438C)

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

Uit recente informatie blijkt dat lokale politiekorpsen in België jaarlijks duizenden camerabeelden opvragen bij Securail. De huidige procedure om deze beelden te verkrijgen is echter bureaucratisch en tijdrovend, wat de efficiëntie van politieonderzoeken belemmert.

Er zou een koninklijk besluit klaarliggen om deze procedure te vereenvoudigen en de samenwerking tussen politie en Securail te verbeteren. Dit besluit wacht echter nog op uw handtekening.

Wat is de reden dat dit koninklijk besluit nog niet ondertekend is?

Zijn er specifieke problemen of bezwaren die de ondertekening vertragen?

Wanneer verwacht u dit besluit te kunnen ondertekenen om zo de samenwerking tussen politie en Securail te optimaliseren?

21.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, u moet zich met die vraag richten tot de minister van Binnenlandse Zaken. Ik ben bevoegd voor de NMBS en ik heb middelen gevonden om camerabeelden te maken, maar er is een samenwerking nodig voor het delen van de camerabeelden tussen Securail en de politie. Daarvoor moet u bij de minister van Binnenlandse Zaken zijn.

Zij hoeft geen KB daartoe te ondertekenen. Wel is er een samenwerkingsprotocol nodig en dat moet de goedkeuring krijgen van de GBA. Hoe dan ook, de nodige investeringen in de camera's zijn gedaan.

21.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik ben verbaasd over het antwoord, want ik had andere signalen opgevangen. Ik had begrepen dat alles klaar zou zijn tegen het voorjaar van 2025. Ik hoop dat dat nog haalbaar is. Wie welke KB's moet ondertekenen, zullen wij met andere vragen uitklaren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22 **Samengevoegde vragen van**

- Peter Buysrogge aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding tussen het Waasland en Brussel" (56001462C)

- Alexander Van Hoecke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verdwijnen van de rechtstreekse treinverbinding tussen het Waasland en Brussel vanaf 15 december" (56001522C)

- Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van internationale treinen op binnenlandse verbindingen" (56001580C)

- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van het uitstel van het vervoersplan van de NMBS" (56001586C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van het nieuwe vervoersplan van de NMBS" (56001602C)

22 **Questions jointes de**

- Peter Buysrogge à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire entre le Pays de Waes et Bruxelles" (56001462C)

- Alexander Van Hoecke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fin de la liaison ferroviaire directe entre le Pays de Waes et Bruxelles à partir du 15 décembre" (56001522C)

- Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence des trains internationaux sur les liaisons intérieures" (56001580C)

- Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences du report du plan de transport de la SNCB" (56001586C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences du nouveau plan de transport de la SNCB" (56001602C)

De **voorzitter**: De heer Buysrogge is niet aanwezig.

22.01 **Alexander Van Hoecke** (VB): Mijnheer de minister, sinds 15 december is er heel wat veranderd voor pendelaars die vanuit het Waasland naar onze hoofdstad Brussel willen sporen. De IC-treinen tussen het Waasland en Brussel, maar ook andere spoorlijnen, worden geknipt. Voor het Waasland gaat het om een knip in Dendermonde. Dat betekent dat reizigers daar moeten overstappen of via een andere route naar Brussel moeten sporen. Dat verlengt de reistijd natuurlijk aanzienlijk. De kans dat een overstap wordt gemist in Dendermonde en dat men daar dus een aanzienlijke vertraging oploopt, is groot.

Het verzet tegen de beslissing was van in het begin enorm groot. Onze fractie heeft zich ook van in het begin verzet tegen het afschaffen van de rechtstreekse treinverbinding en we hebben er actief protest tegen gevoerd. Eind oktober werd door een delegatie van het ACV-Waasland, samen met een aantal gedupeerde treinreizigers, een petitie afgeleverd aan de hoofdzetel van de NMBS. Die werd op korte tijd meer dan 2500 keer ondertekend.

Duizenden pendelaars uit onder meer Sint-Niklaas, Lokeren en Zele rekenen op deze treinverbinding, mijnheer de minister, om naar hun werk te sporen. Bovendien is het ook principieel onaanvaardbaar dat een hele regio haar rechtstreekse treinverbinding met de hoofdstad verliest.

Na zes maanden zal het wegvallen van de treinverbinding geëvalueerd worden, maar dat is een magere troost voor de reizigers, want pas tegen december 2026 is er een aanpassing mogelijk.

Wat is uw visie, mijnheer de minister, op de beslissing van de NMBS? Steunt u die en, zo ja, waarom? Op welke manier zal de evaluatie van de knip gebeuren na zes maanden? Wie zal er daarbij gehoord worden en op basis van welke parameters zal men evalueren? Wanneer mogen we het resultaat van die evaluatie verwachten? Is het mogelijk om die al vroeger te laten plaatsvinden? Zo ja, hoeveel vroeger?

Volgens het ACV hebben lokale besturen nooit tijdig gereageerd op de vraag van de NMBS om rond het voorstel van de knip samen te zitten. Klopt dat en aan welke lokale besturen werd die vraag gesteld? Werd de vraag meermaals herhaald?

Vindt u het als minister van Mobiliteit aanvaardbaar dat een hele Vlaamse regio, met meer dan 300.000 inwoners, een rechtstreekse treinverbinding met de hoofdstad ontzegd wordt?

22.02 Dorien Cuylaerts (N-VA): Afgelopen zondag, 15 december 2024, ging de nieuwe dienstregeling van de NMBS in. Hoewel de NMBS die presenteerde als een vooruitgang, gaf de aanpassing aanleiding tot heel wat kritiek en bezorgdheden.

Met de nieuwe dienstregeling werden twee internationale verbindingen gelanceerd: de Eurocity Direct tussen Brussel en Amsterdam en de OUIGO-treinen tussen Brussel en Parijs. In artikel 14 van het openbaardienstcontract staat duidelijk vermeld dat de NMBS enkel treinen mag inleggen buiten haar opdracht van de openbare dienst indien dat geen negatieve impact heeft op de kwantiteit en de kwaliteit van het binnenlandse aanbod. Toch wordt er elk uur één snelle IC-trein tussen Antwerpen en Brussel geschrapt als gevolg van deze nieuwe buitenlandse verbinding. De impact van de Eurocity Direct reikt dus tot Limburg en West-Vlaanderen. Tijdens de hoorzitting van afgelopen maandag, 16 december 2024, werd daar al dieper op ingegaan.

Na de hoorzitting heb ik nog een aantal vragen, mijnheer de minister.

Hoe rijmt de NMBS de nieuwe Eurocity Direct met de bepaling in artikel 14 van het openbaardienstcontract? Wat is de officiële reactie van de NMBS daarop? Wat is uw visie op de mogelijke schending van artikel 14?

Was uw kabinet ervan op de hoogte dat de NMBS artikel 14 van het openbaardienstcontract naast zich zou neerleggen door de ondertekening van het memorandum met de Nederlandse Spoorwegen over het inleggen van de Eurocity Direct? Zo ja, sinds wanneer was het kabinet op de hoogte van die ondertekening? Welke stappen hebt u gezet omtrent het al dan niet inleggen van de Eurocity Direct?

22.03 Xavier Dubois (Les Engagés): Monsieur le président, lundi, nous avons eu l'occasion de discuter du plan de transport avec les représentants de la SNCB et d'Infrabel ainsi que des représentants des voyageurs et des syndicats.

Nous avons évoqué le report de la phase 2 du plan de transport. Cette décision a été prise au mois de septembre. Suite à cela, votre commissaire du gouvernement est intervenu, puisqu'il y avait apparemment un problème au niveau de la légalité.

C'est bien ce sur quoi porte ma question puisque depuis lors, la SNCB a confirmé en octobre son

souhait de déroger au contrat de service public et au plan de transport validé par le Conseil des ministres. Cette proposition est, depuis le 11 octobre, à l'analyse au niveau du SPF Mobilité. Nous n'avons pas de nouvelles depuis. Qu'en est-il? Depuis deux mois, l'analyse est toujours en cours.

Or cette phase 2 adaptée est entrée en vigueur le 15 décembre, avec des impacts parfois importants sur les possibilités des différents voyageurs. La communication a été défailante. Je pense que beaucoup de voyageurs n'ont pas été tenus au courant, pas à temps, des modifications impliquées par cette phase 2 adaptée.

Monsieur le ministre, ma question porte sur la légalité de cette pratique. Il y a une décision du conseil d'administration qui n'a pas fait l'objet d'une validation par le Conseil des ministres. Or elle est mise en œuvre. Y a-t-il des conséquences par rapport à cela? Que dit le contrat de service public là-dessus?

Le corollaire, c'est aussi le financement de tout cela. Des dotations ont été prévues, notamment pour la mise en œuvre de cette phase 2. Des dotations ont déjà été versées. Demain, les douzièmes provisoires seront présentés en séance plénière. S'ils sont votés, ils prévoient des moyens supplémentaires pour mettre en œuvre ce plan de transport.

Mais si les objectifs sont revus à la baisse, les moyens financiers ne doivent-ils pas aussi être revus à la baisse? Le cas échéant, les moyens financiers déjà versés ne doivent-ils pas être remboursés par la SNCB?

22.04 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, als minister van Mobiliteit moet het altijd een spannende dag zijn wanneer een nieuw vervoersplan in werking treedt. Het is altijd een beetje afwachten wat de impact ervan zal zijn, zeker als de trein zo belangrijk is dat hij de ruggengraat moest worden van het vervoersmodel dat u voorstaat. Vandaar dat ik aanneem dat u als minister van Mobiliteit nauwgezet hebt gevolgd hoe de eerste dagen na de invoering ervan zijn verlopen.

Er is een latere evaluatie van het vervoersplan gepland, maar hoe hebt u de eerste dagen van het nieuwe vervoersplan ervaren, concreet inzake de afschaffing van één IC-trein per uur op de verbinding Antwerpen-Brussel, de afschaffing van een rechtstreekse verbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel, de inperking van de rechtstreekse IC-trein Blankenberge-Genk, die tijdens de week niet verder rijdt dan Hasselt, de langere wachttijden op de aansluitingen in de stations van Kortrijk, Roeselare en Brugge, en ten slotte het terugschroeven van het aanbod op de lijn Dendermonde-Brussel?

22.05 Georges Gilkinet, ministre: J'espère que vous avez bien profité lundi de la présence du représentant de la SNCB pour l'interroger sur le sujet, puisque le cadre est défini dans le contrat de service public. La mise en œuvre est de la responsabilité opérationnelle de la SNCB, de son comité de direction et de son conseil d'administration. J'ai déjà eu l'occasion de détailler devant cette commission le processus de mise en œuvre du plan de transport. Je reviens sur les éléments essentiels avant de répondre aux questions plus spécifiques.

Le contrat de service public, que nous avons signé il y a deux ans, après dix ans d'attente, pour la première fois depuis dix ans, prévoit, en ligne avec les trajectoires financières convenues, un schéma de production et d'augmentation progressive de l'offre afin de réaliser progressivement des améliorations de fréquence et d'amplitude nécessaires à soutenir l'utilisation du train et le report modal, qui est notre objectif. Il prévoit aussi des objectifs de recettes et d'amélioration de la productivité qui sont vitaux pour garantir à la SNCB un avenir dans un environnement de plus en plus ouvert à la concurrence.

Ces objectifs chiffrés d'offre sont modalisés dans un plan de transport détaillé pour une première période de trois ans. Le premier plan de transport, en application du contrat pour dix ans, a été adopté par le conseil d'administration de la SNCB en mars 2021 et approuvé par le Conseil des ministres en juillet 2023. Ce premier plan de transport met en particulier l'accent sur l'offre suburbaine, notamment sur les lignes du RER à et autour de Bruxelles, et sur le renforcement de l'offre de week-end pour laquelle on constate une augmentation structurelle de la demande, ce qui est positif.

La SNCB a souhaité, pour différentes raisons opérationnelles, modifier l'offre de transport relative à la phase 2 du plan de transport, pour les horaires de décembre 2024 et juin 2025, d'une part en ce qui concerne la structure de l'offre, c'est-à-dire en modifiant les horaires de train déjà existants, et d'autre

part en reportant d'un an la grande majorité des extensions d'offre initialement prévues pour le prochain horaire de service.

Vous avez eu l'occasion d'avoir un échange sur le sujet avec le responsable de la SNCB qui était présent lundi, sur ces aspects et sur leurs conséquences.

Comme vous le savez, j'ai eu l'occasion d'exprimer, pour ma part, à plusieurs reprises et sous différentes formes, mes préoccupations par rapport à ces orientations, d'abord en ce qui concerne les impacts sur les voyageurs mais également sur les risques que ces modifications font courir au respect par la SNCB de plusieurs engagements du contrat de service public, notamment son article 14.

Cela a conduit à l'annulation de la première décision à ce sujet, ce qui n'est pas anodin. Le commissaire du gouvernement présent peut saisir le ministre, en disant qu'il estime que quelque chose n'est pas correct. Le ministre peut prendre la décision d'annuler une décision, ce que j'ai fait avant que la SNCB prépare une nouvelle décision.

La SNCB a ensuite décidé de notifier ce changement d'offre de référence en octobre dernier, en vue de son approbation par le Conseil des ministres, ce qui est la règle. Une fois qu'un point a été convenu avec le gouvernement, on doit revenir devant celui-ci pour en obtenir l'approbation.

Le processus d'analyse de cette demande suit son cours et sera soumis en Conseil des ministres, en ce compris les conséquences financières pour la SNCB des changements apportés, dès que le dossier sera complet. Il ne l'est pas à l'heure actuelle. Un dialogue se poursuit entre la SNCB et la SNCF.

Ce processus ne s'oppose pas à la continuité du service public, qui prévaut bien évidemment. Je ne peux que regretter, comme vous, que ces modifications en gestation de longue date n'ont été communiquées, selon les formes prévues par le contrat de service public, que moins de deux mois avant l'entrée en vigueur du nouvel horaire de service. Pour ce qui concerne le futur, le processus a déjà été entamé plus tôt et se fera beaucoup plus normalement.

Ik kom tot de vraag over Dendermonde.

Van en naar het station van Dendermonde is het traject van een aantal treinen gewijzigd om de robuustheid en op die manier ook de stiptheid van de treinen in de regio te verbeteren.

Voor de reizigers uit Zele, Lokeren, Sinaai, Belsele en Sint-Niklaas van en naar Brussel is een overstap noodzakelijk om die reizen te voltooien. De reistijd wordt niet verlengd. De NMBS verwacht door de beslissing de stiptheid te kunnen opkrikken.

Bovendien werd de dienstregeling van de trein Dampoort-Express opnieuw aangepast met een aankomst in Brussel-Zuid om 8.28 u in plaats van 7.28 u. Die rechtstreekse trein naar Brussel stopt in Sint-Niklaas, Lokeren, Beervelde, Gent-Dampoort, Merelbeke en Melle.

Waarom nam de NMBS die beslissing? In het station van Dendermonde loopt de IC26-verbinding Kortrijk-Doornik-Brussel-Dendermonde-Sint-Niklaas volledig door het station van Dendermonde en kruist daarbij de L002-verbinding Zeebrugge-Brugge-Gent-Dendermonde. Kruisingen kunnen een negatieve impact op de robuustheid van het treinverkeer hebben. Ze beïnvloeden ook de stiptheid op de lijn 53 Gent-Mechelen, omdat vertragingen aan elkaar worden doorgegeven met een mogelijk sneeuwbaaleffect tot gevolg.

Bovendien is de lijn tussen Dendermonde en Lokeren een enkelspoorlijn met slechts één kruisingsmogelijkheid, in het station van Zele. Tijdens de piekuren kruist in Zele de IC26 met de S34. De vertraging aan één trein wordt doorgegeven aan de trein in de andere richting. De IC26 heeft een traject dat via de Brusselse Noord-Zuidverbinding loopt. Een laattijdige aankomst uit de Noord-Zuidverbinding in Dendermonde zorgt er ook voor dat er weinig bijsturingsmogelijkheden zijn voor de IC26 op het enkelspoor. In de omgekeerde richting betekent dat een laattijdige aankomst in Brussel, waardoor de vertraging van dat enkelsporige baanvak zich dus voortzet op een hele reeks andere lijnen.

Bovendien moet de trein een manoeuvre uitvoeren, namelijk frontkering, in minder dan tien minuten.

Elk manoeuvre dat een trein moet uitvoeren, brengt een risico voor de robuustheid van het treinverkeer met zich mee. De treinbestuurder moet zich immers verplaatsen van de stuurpost van de ene kant van de trein naar de stuurpost aan de andere kant. Gezien het drukke treinverkeer in Brussel en het enkelspoor tussen Dendermonde en Lokeren kan er echter niet in extra haltetijd worden voorzien in Dendermonde. Indien de IC26 beperkt wordt tot Dendermonde, kan er in een ruime keertijd worden voorzien, waardoor kan worden vermeden dat vertragingen in de ene richting worden meegenomen in de andere richting.

De nieuwe structuur van verbindingen rond Dendermonde heeft dus twee voordelen, die de stiptheid en robuustheid van het treinverkeer alleen maar ten goede kunnen komen. Ten eerste worden kruisingen van rijpaden ter hoogte van Dendermonde vermeden en ten tweede vermijden we een frontkering in het station van Dendermonde, die in minder dan tien minuten moet gebeuren.

De NMBS wil u en haar reizigers dus geruststellen, want de reistijd Brussel-Sint-Niklaas met een overstap in Dendermonde zal niet langer duren dan momenteel het geval is. De overstaptijd van tien minuten zal even lang zijn als de tijd die momenteel nodig is om de trein te keren in Dendermonde en geeft reizigers de kans op een goede manier over te stappen. Het blijft dus mogelijk om via Dendermonde tussen Sint-Niklaas en Brussel te sporen mits een overstap.

Tijdens de piekuren kunnen de reizigers van Sint-Niklaas en Lokeren nog altijd de P-trein Dampoort-Express gebruiken, die Sint-Niklaas en Lokeren rechtstreeks met Brussel verbindt.

We zijn ons er ook van bewust dat de opheffing van een rechtstreekse verbinding tussen Brussel en Sint-Niklaas een ingrijpende maatregel is voor de bestaande klanten. De NMBS is dan ook niet over één nacht ijs gegaan om tot een oplossing te komen. We verwachten dat de positieve effecten op het vlak van een betere stiptheid voor de reizigers zullen doorwegen en hebben daarom deze aanpassing opgenomen in het vervoersplan.

22.06 Alexander Van Hoecke (VB): Mijnheer de minister, ik heb op een groot deel van mijn vragen geen antwoord gehad. Ik zal ze dan maar schriftelijk stellen.

U zegt dat de overstaptijd van tien minuten in Dendermonde ongewijzigd blijft. Ik heb die lijn deze week al een paar keer genomen. Het is nooit tien minuten geweest. Die trein heeft in het station van Lokeren al vaak een vertraging van vier tot vijf minuten.

Ik raad u ten zeerste aan om eens op het spitsuur te gaan kijken in het station van Dendermonde om te zien wat die beslissing juist heeft teweeggebracht: gestreste en gehaaste reizigers die zich door een smalle gang haasten en overvolle treinen in Dendermonde.

Daarnaast kan ik er nog altijd niet bij, principieel, dat we een hele regio van 300.000 inwoners, met duizenden pendelaars die elke dag naar Brussel moeten, een rechtstreekse treinverbinding met onze hoofdstad ontzeggen. Ik kan daar principieel gewoon niet bij.

Ik heb heel veel vragen gesteld, onder andere over het overleg met de gemeenten in het Waasland. Daarop hebt u niet geantwoord.

Ik betreur deze beslissing. Dit vervoersplan is een catastrofe voor heel veel mensen.

22.07 Dorien Cuylaerts (N-VA): Ik dank u voor het antwoord, zou ik willen zeggen, mijnheer de minister, maar net als mijn collega heb ik geen antwoord op mijn vragen gekregen.

U hebt wel elke gelegenheid aangegrepen om uw bezorgdheden mee te delen, maar ik blijf helaas op mijn honger zitten wat mijn vragen betreft.

Afgelopen maandag heb ik dezelfde vraag gesteld aan de NMBS tijdens de hoorzitting, maar ook daar bleef ik op mijn honger zitten en heb ik geen antwoord gekregen op mijn vraag over artikel 14 in het openbaardienstcontract. Ik blijf mij nog altijd afvragen of u en uw kabinet op de hoogte waren van de trucs die de NMBS heeft uitgehaald en van het feit dat ze het contract naast zich neergelegd heeft.

Ik wil bij deze echt wel mijn verontwaardiging over de gang van zaken uitdrukken. Een contract negeren

en gewoon naast zich neerleggen, dat kan niet. De Eurocity Direct voorrang geven op het bestaande binnenlandse aanbod is betreurenswaardig.

Mijn conclusie? U staat erbij, u kijkt ernaar en de treinreizigers zijn wederom de dupe.

22.08 Xavier Dubois (Les Engagés): Monsieur le ministre, merci pour vos réponses. Nous avons en effet eu un échange avec les représentants de la SNCB lundi, mais je n'ai pas reçu de réponse à ma question. C'est pourquoi je vous l'ai posée.

Concernant la légalité de la procédure, ils nous ont répondu qu'ils ne pouvaient pas faire autrement. La question de la légalité n'en est pour autant pas évacuée, puisque nous sommes ici face à un contrat. Si la SNCB peut modifier son offre et la mettre en œuvre sans accord du Conseil des ministres, s'agit-il toujours d'un contrat? Nous pouvons légitimement nous poser la question. Il en va de la force et de la réalité de ce contrat de service public.

Je ne comprends pas pourquoi l'analyse du SPF Mobilité est en cours depuis deux mois, alors que l'offre a été mise en œuvre. Je pense qu'il faut absolument que cette analyse aboutisse et que ce dossier passe en Conseil des ministres. Il faut surtout que les éléments du contrat et les éléments financiers soient adaptés. J'entends que vous actez qu'il y aura très probablement des adaptations du financement de la SNCB en fonction des projets mis en œuvre. C'est bien normal mais il faut que cette décision soit prise le plus vite possible, au vu des futurs travaux budgétaires qui nous attendent.

22.09 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, op mijn vragen over wat er zich de voorbije dagen heeft afgespeeld op de plaatsen die ik heb beschreven, heb ik geen antwoord gekregen. Ik zal het daarom deels zelf geven. In Antwerpen waren er overvolle perrons en treinen. De situatie rond Sint-Niklaas werd goed beschreven door collega Van Hoecke. Wat betreft de lijn Genk-Brussel, de trein die om 08.06 uur in Genk vertrok is om 10.30 uur aangekomen in Brussel. Hij zat overvol en mensen stonden recht in de gangen. Ook op mijn trein, Diest-Quiévrain, stonden de mensen recht. Bovendien werd tussen Diest en Aarschot dan nog in het Frans aangekondigd dat we in Brussel-Zuid zouden aankomen. Een aantal mensen waren boos omdat ze hun overstap die zogenaamd voor robuustheid moet zorgen, niet zouden halen.

De treinreizigers zijn echt wel de dupe van heel wat ingrepen die gebeurd zijn en verdienen absoluut veel beter dan dit.

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

23 Vraag van Staf Aerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station en de stationsomgeving in Ronse" (56001478C)

23 Question de Staf Aerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Renaix et ses abords" (56001478C)

23.01 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, toen ik in het begin van de week de planning zag, dacht ik dat ik hier niet zou geraken wegens een andere commissie. Ik ben hier echter toch geraakt. Anders had ik mij zeker aangesloten bij de bezorgdheden die we maandag uitten tegen de NMBS. Hoe dan ook, in de praktijk draaide de nieuwe dienstregeling gisteren en vandaag helemaal in de soep.

Nu gaat het echter over een concreter dossier, mijnheer de minister, namelijk het station in Ronse. Dat is al langer een punt van discussie, als gevolg van de slechte staat van het station. Dat gebied bevat echter heel wat waardevolle erfgoedelementen. Het is een van de oudste stations in ons land, dus ik wil graag een aantal punten onder de aandacht brengen.

De stalen wandelbrug, de Passerelle, een stuk beschermd erfgoed dat werd overgedragen van Infrabel aan de stad Ronse, verkeert in zeer slechte staat en is al jarenlang niet toegankelijk. Welke concrete stappen zullen worden genomen om de restauratie te realiseren? Is de overdracht aan de stad volledig afgerond en is er een startdatum gepland voor de renovatie?

De aanpalende goederenloods, eveneens beschermd erfgoed maar ondertussen verkocht, staat leeg en is in slechte staat. Hebben de NMBS en Infrabel nog een visie over de toekomst van dat gebouw?

Wordt er een recht van toegang toegestaan om een herontwikkeling mogelijk te maken? Wat zijn daarrond de plannen?

Het stationsgebouw, eveneens beschermd erfgoed, wordt sinds de sluiting van de loketten niet meer gebruikt. Kunt u bevestigen dat er een kandidaat-erfpachtnemer is gevonden na een biedingsprocedure? Wat zijn de geplande functies voor het gebouw? Indien er geen erfpachtnemer gevonden is, hoe zal men ervoor zorgen dat het niet verkommt? Wordt er een nieuwe invulling aan gegeven?

De parking en de plaats waar het vroegere perron zich bevond liggen er troosteloos bij. Hoe ziet de NMBS de toekomst van deze gronden? Zijn er plannen om die ruimte te valoriseren of op een andere manier nieuw leven in te blazen, al dan niet in samenwerking met de stad Ronse?

Er werd ook een conceptstudie over de stationsomgeving afgesloten met de Vlaamse regering. Er zou echter geen consensus gevonden zijn. Zijn er nog mogelijkheden om dat vlot te trekken? Welke obstakels staan daar nog in de weg?

23.02 Minister **Georges Gilkinet**: Dank voor uw vragen, mijnheer Aerts, en ik wil mij alvast verontschuldigen, want het antwoord dat ik kreeg van de NMBS en Infrabel, steekt bijzonder mager af bij uw zeer precieze en complete analyse van de situatie in het station van Ronse.

Ik begin met de antwoorden die Infrabel me bezorgde. Infrabel zegt me dat de akte met de stad Ronse voor de overdracht van de brug en de bijbehorende gronden getekend werd op 19 april 2024. Voor de renovatie is er nog geen startdatum. Er is afgesproken dat de stad nu – begin 2025, neem ik aan – een renovatiestudie bestelt bij een in erfgoed gespecialiseerd bureau, in overleg met Infrabel. Infrabel zegt me ook dat het de perrons recent heeft vernieuwd.

Het antwoord van de NMBS herinnert me eraan dat ik in deze commissie op 15 oktober een stand van zaken heb gegeven met betrekking tot de toekomst van het stationsgebouw van Ronse. De erfpachtoproep leverde twee kandidaten op. Na een tweede ronde werd het stationsgebouw toegewezen aan een kandidaat-koper. De stad Ronse is goed op de hoogte van de situatie. De visie van de stad en de voorwaarden van de NMBS werden samengelegd. Het is aan de erfpachtnemer om te communiceren over zijn plannen en om een renovatiedossier op te bouwen met de dienst Erfgoed. De NMBS overlegt geregeld met de stad en blijft positief meewerken.

23.03 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): De NMBS en Infrabel hebben dus, kort samengevat, een niet zo uitgebreid antwoord bezorgd. Ik zal mijn vraag herwerken tot een schriftelijke vraag, zodat ze meer tijd hebben om uitvoerig te antwoorden. Het gaat immers niet op om niet te antwoorden.

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

24 **Vraag van Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De zwakke score van de NMBS op reizigerservaring in een Europese studie" (56001483C)**

24 **Question de Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le faible score attribué à la SNCB en matière d'expérience voyageurs dans une étude européenne" (56001483C)**

24.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, een recente studie van Transport & Environment plaatst de NMBS met een score van 6,1 op 10 in de middenmoot van de Europese spoorwegmaatschappijen. Hoewel de betrouwbaarheid en het fietsbeleid positief scoren, eindigt de NMBS met het criterium reizigerservaring op de laatste plaats met 2,7 op 10. Dat is echt wel een slecht resultaat, dat wordt toegeschreven aan het ontbreken van voorzieningen zoals wifi aan boord en comfortabele zitplaatsen met stopcontacten, waardoor de reizigers minder mogelijkheden hebben om tijdens hun reis te werken of te ontspannen.

Mijnheer de minister, hebt u kennisgenomen van de studie?

Hoe beoordeelt u de resultaten die de NMBS in de studie behaalt?

Zal de NMBS concrete maatregelen nemen om de reizigerservaring te verbeteren? Indien ja, welke

specifieke maatregelen worden overwogen?

24.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Cuylaerts, een studie is een studie. De resultaten van de studie zijn voor rekening van de auteurs en afhankelijk van de keuzes die zij hebben gemaakt. Er zijn positieve en minder positieve resultaten voor de NMBS.

De studie is een indicator. Ze is positief voor een optimist en negatief voor een pessimist. U moet echter weten dat wij een nieuw contract met de NMBS hebben, waarin veel doelstellingen zijn opgenomen. Wij zijn het spoor ook aan het vernieuwen en attractiever aan het maken om elke dag meer reizigers te vervoeren.

Graag geef ik enkele bedenkingen mee. De NMBS staat volgens de studie op de twaalfde plaats van 27 Europese spoorwegoperatoren en toont daarmee haar solide prestatie op verschillende belangrijke domeinen, zoals stiptheid en betrouwbaarheid, de compensatieregeling en het fietsbeleid. Dat is heel belangrijk.

De studie schuift ook een aantal domeinen naar voren die voor verbetering vatbaar zouden zijn, zoals de reizigerservaring, waarop de NMBS minder scoort door het gebrek aan wifi, stopcontacten en catering aan boord.

Het is belangrijk die analyse te plaatsen in de specifieke context van het Belgische net, dat is gericht op korte of relatief korte trajecten en een hoge frequentie. Dat verschilt van de maatschappijen waarmee wordt vergeleken. Die zijn vooral gericht op lange afstanden.

Ik denk niet dat we de NMBS moeten vragen om voor de reizigers in catering te voorzien op een traject van een uur.

Voor het gebruik van wifi heeft de NMBS de keuze gemaakt om het signaal van de smartphone in de trein te verbeteren, een piste die ook door experts wordt ondersteund.

De nieuwe M7-dubbeldekrijtuigen zullen minstens een stopcontact per twee reizigers bevatten, waardoor ook de situatie op dat vlak sterk zal verbeteren. De NMBS toont hiermee aan dat ze blijft inzetten op innovatie en reigerstevredenheid en op de goede weg is.

24.03 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): ik dank u voor het antwoord, mijnheer de minister. Een studie is een studie. Dat klopt. Een 6,1 kan men positief of negatief bekijken. Ik was nooit tevreden met een 6 op 10, ook al is dat meer dan de helft.

Op een onderdeel krijgen we 2,7 op 10 en staan we onderaan in Europa. Dat lijkt mij toch wel onaanvaardbaar. We zijn 2024. Ik denk dat wifi geen overbodige luxe is. We moeten het altijd beter willen doen. We moeten niet gewoon berusten en tevreden achterover in onze zetel leunen. Onze aller doelstelling is toch om zo veel mogelijk reizigers op de trein te krijgen. Dan moet het comfort en het gebruiksgemak stijgen.

Mijnheer de minister, ik roep u daarom op om de trein echt wel aantrekkelijker te maken voor iedereen, de pendelaars, de studenten en de reizigers, die onderweg willen ontspannen of onderweg werken.

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

25 **Vraag van Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid van spoorwegovergangen" (56001486C)**

25 **Question de Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité aux passages à niveau" (56001486C)**

25.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, in amper 11 dagen tijd gebeurden er drie incidenten op onze spoorwegen. Er werd daarstraks al verwezen naar het ongeval in Veldegem. Een aantal dagen later vond een gelijkaardig voorval plaats in Zottegem, gelukkig met goede afloop, maar in Antwerpen gebeurde er helaas een tragisch incident.

Mijnheer de minister, hoewel Infrabel heel wat maatregelen neemt, zoals noodnummers, identificatiestickers en verbeterde verlichting, komen dergelijke ongevallen nog te vaak voor. Vindt u dat Infrabel voldoende inspanningen levert om de veiligheid op overwegen te garanderen? Welke bijkomende maatregelen vindt u nog noodzakelijk om de overgangen veiliger te maken?

25.02 Minister **Georges Gilkinet**: Het spoorvervoer is een veilige vervoersmodus waar veel minder ongevallen voorkomen dan bijvoorbeeld bij wegvervoer. Zowel in als buiten de havens is er in de loop van de jaren gemiddeld gezien een daling van het aantal ongevallen aan de overwegen.

Toch blijven de overwegen, waar spoor- en wegverkeer elkaar kruisen, een zwakke plek in de veiligheid van het spoorstelsel, waar de ongevallen meestal wel ernstig zijn en vaak dodelijke slachtoffers tot gevolg hebben. De beste oplossing om het risico van een ongeval aan een overweg te reduceren is de afschaffing ervan. Dat is echter vaak duur en complex. Infrabel heeft hiervoor een langetermijnvisie en een actieplan dat verder wordt uitgevoerd.

Verder zet Infrabel in op sensibiliseringscampagnes en preventiematerieel. Zo werd recentelijk het u bekende nummer 1711 geïntroduceerd, waarvan verwacht wordt dat het de reactietijd bij incidenten, en hierdoor ook het aantal ongevallen aan de overwegen, zal verminderen. Aangezien dit nummer pas werd geïntroduceerd op 17 november, moet de bekendheid ervan nog groeien en moet het volle potentieel van deze maatregel zich nog ontwikkelen.

Bovendien lopen er pilootprojecten om de veiligheid aan de overwegen verder te verbeteren. Daarbij worden de overwegen gerangschikt volgens hun risico en worden de overwegen met het hoogste risico eerst aangepakt.

Tevens heeft Infrabel reeds begin 2023 de procedure bij een blokkering op een overweg met De Lijn besproken. Er is toen een procedure uitgewerkt waarbij de evacuatie prioriteit krijgt en onmiddellijk de centrale dispatching van Infrabel verwittigd wordt om het treinverkeer stil te leggen. Die procedure werd ondertussen herhaaldelijk ingeoefend samen met De Lijn.

Naar aanleiding van de recente ongevallen zitten Infrabel en De Lijn eerstdaags samen om de procedure scherp te stellen en dergelijke voorvallen te vermijden.

Ten slotte is het belangrijk te benadrukken dat veiligheid aan de overwegen in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de weggebruikers is en dat incidenten veroorzaakt door bijvoorbeeld pannes van bussen op overwegen moeilijk te vermijden zijn door de plaatsing van veiligheidsinrichtingen.

25.03 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, u verwijst naar de afschaffing van de spooroverwegen en de langetermijnvisie daarop van Infrabel. Dat betreft tien overwegen per jaar en er zijn er nog meer dan 1.600. Dat is dus een visie op zeer lange termijn. Toch is het een goede zaak dat er een langetermijnvisie bestaat.

U verwijst ook naar sensibilisering. Er worden veel middelen aan mobiliteit en de spoorwegen besteed. Ze zouden evenwel beter en anders kunnen worden ingezet dan voor bepaalde stations. De veiligheid moet prioritair zijn. We vragen ons toch af of er in 2024 geen andere technieken voorhanden zijn om te alarmeren wanneer dergelijke situaties zich voordoen op spoorwegen. Wij kijken dus uit naar de toekomst.

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

26 **Question de Vincent Scourneau à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la gare de Braine-l'Alleud aux personnes à mobilité réduite" (56001511C)**

26 **Vraag van Vincent Scourneau aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van het station Eigenbrakel voor personen met een beperkte mobiliteit" (56001511C)**

26.01 **Vincent Scourneau** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, en attendant mon tour, je parcours la presse du jour. On patiente comme on peut, étant donné qu'il y a beaucoup de questions aujourd'hui. Et puis, je vois l'édito de *L'Avenir*: "La gare de Mons ou la folie des grandeurs". Je passe ensuite à *La Libre* et je vois "La gare de Mons, ce délire mégalomane." Et, ensuite, très modestement,

j'arrive avec la gare de Braine-l'Alleud qui est loin de tout cela et à propos de laquelle je vous interrogeais déjà en 2021 et me permettait de vous questionner sur son avenir.

En effet, la gare de Braine est peut-être la gare la plus importante en termes de voyageurs entre Bruxelles et Charleroi. C'est donc une gare qui me semble importante et qui justifie pas mal d'investissements, notamment liés au RER qui fera, d'ailleurs, l'objet d'une prochaine question. Or, on attend toujours pour certains quais l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Voici quatre ans, j'avais déjà le même souci – mais rassurez-vous, monsieur le ministre, voilà vingt ans que je pose la question, je ne me suis donc pas exclusivement circonscrit à vous. À l'époque, vous m'indiquiez que l'amélioration de l'accessibilité des PMR était l'une de vos préoccupations, ce que je peux admettre, et que des ascenseurs équiperait le couloir sous voies principal, assurant ainsi la desserte aux quais depuis les environs de la gare. Vous précisiez ensuite que, sous réserve de l'obtention d'un permis d'urbanisme modificatif favorable à ces aménagements, la date de fin des travaux de ces accès était prévue pour le premier trimestre 2023. Mais, aujourd'hui, force est de constater que rien n'a été fait. On est encore loin du compte et je ne sais pas du tout vers quoi on va. C'est la raison pour laquelle je me suis permis d'introduire cette question pour peut-être avoir des informations complémentaires.

26.02 Georges Gilkinet, ministre: Cher collègue, votre question est légitime, comme toutes les questions qui ont trait à l'accessibilité des gares, qui est un aspect prioritaire. On a trouvé une situation vraiment problématique dans le cas présent. Il y a quelques jours, j'ai inauguré, pas loin de chez vous, la nouvelle gare de Rixensart, qui est très accessible. De même, dans votre région, d'autres gares ont été rendues plus accessibles récemment. Je pense notamment à la gare de Nivelles.

Plus tôt dans cette commission, nous avons également abordé la gare de Mons, qui est une véritable gabegie. Le budget alloué à ces travaux est le résultat de décisions antérieures à mon entrée en fonction. Avec ce budget, nous aurions pu rendre de très nombreuses gares plus accessibles, mais nous sommes confrontés à de mauvais choix posés par le passé, des choix qui nous retardent dans la poursuite de notre objectif majeur, à savoir rendre le train plus accessible.

Cet objectif est heureusement inscrit dans le contrat de service public conclu avec la SNCB, et nous en avons donc prévu le financement. Il va sans dire que si le futur gouvernement décide de revoir les moyens de financement et d'investissement de la SNCB et d'Infrabel – c'est son droit, malgré tout –, cette décision aura des conséquences sur la mise en œuvre des objectifs en matière d'accessibilité pour toutes les gares, y compris la vôtre. Je vous vois sensible à la question de l'accessibilité, et j'espère que vous plaideriez en faveur du maintien du financement de la SNCB et d'Infrabel lors des discussions futures.

Pour ce qui concerne la gare de Braine-l'Alleud, voici ce que me communiquent la SNCB et Infrabel, dont je suis dépendant. Les travaux d'amélioration de l'accessibilité de la gare de Braine-l'Alleud sont menés conjointement par la SNCB et Infrabel, avec le soutien de TUC RAIL, gestionnaire du dossier. Malheureusement, le calendrier n'a pas été respecté comme annoncé, et la deuxième procédure de marché conjoint a dû être abandonnée début 2024 en raison de prix bien trop élevés. Cette situation a conduit la SNCB et Infrabel à estimer qu'une annulation de l'adjudication était nécessaire.

TUC Rail a depuis lors revu sa stratégie et de nouveaux marchés sont en cours d'étude ou en phase de publication.

Les nouvelles étapes prévues sont les suivantes: pour TUC RAIL et Infrabel, un marché de construction sera lancé en 2025 avec un démarrage prévu en juin. Un marché de finition suivra en 2026 avec un début des travaux en janvier. Pour la SNCB, les finitions et les équipements nécessaires seront exécutés dans le courant de l'année 2026, y compris l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite qui est planifiée pour au plus tard la fin 2026.

"Ces délais, bien que contraignants, reflètent notre volonté" – c'est la SNCB et Infrabel qui parlent – "de garantir des infrastructures accessibles et de haute qualité. Nous continuerons à suivre ce dossier de près et à collaborer étroitement avec toutes les parties concernées pour atteindre cet objectif crucial".

Je suis désolé, monsieur Scourneau, que le calendrier qui m'avait été communiqué et que je vous avais relayé n'ait pu être tenu. J'espère qu'il en ira différemment pour le nouveau, même si vous auriez voulu, comme moi, que cela ait été fait il y a dix ans plutôt que dans deux ou trois ans. J'espère vraiment qu'au-delà des décisions opérationnelles de la SNCB et d'Infrabel, les moyens seront préservés pour ce type d'investissement qui est socialement bien nécessaire.

26.03 Vincent Scourneau (MR): Merci, monsieur le ministre. Je retiens finalement le nouveau calendrier d'exécution que vous avez présenté pour nourrir tous nos espoirs afin de répondre aux personnes qui, très souvent d'ailleurs, prennent contact avec nous pour dire "mais que se passe-t-il? Comment est-il possible que dans une gare aussi importante, nous, personnes à mobilité réduite, ne puissions pas accéder à deux quais sur quatre?"

Je pourrai donc leur répondre qu'un nouvel agenda permet d'espérer remplir cette mission fin 2026.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

27 Question de Vincent Scourneau à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'arrêt Braine-Alliance à Braine-l'Alleud" (56001512C)

27 Vraag van Vincent Scourneau aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stopplaats Braine-Alliance in Eigenbrakel" (56001512C)

27.01 Vincent Scourneau (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, si vous le permettez, je vais faire un petit pas. J'avance d'une gare, ou d'un arrêt, plus précisément.

Quand je dis "d'un arrêt", c'est très important. Quand je suis devenu bourgmestre en 2000, l'arrêt de l'Alliance devait devenir la gare de l'Alliance, et la gare de Braine-l'Alleud devait devenir un arrêt. Cela, on l'a oublié, mais tel était le projet de modification de la ligne 124 dans le cadre de l'organisation du RER.

Nous avons beaucoup négocié à l'époque avec Infrabel. Finalement, nous avons souhaité garder la gare en centre-ville, et plutôt défendre la piste d'un arrêt RER au sein de cette zone de l'Alliance. C'est un quartier en plein développement, et qui monte en puissance d'année en année. Aujourd'hui, il y a quand même plusieurs milliers d'habitants et de travailleurs à cet endroit.

Les quais sont là. Ils sont prêts. Ils sont déjà là depuis de nombreuses années. D'ailleurs, peut-être vous souvenez-vous qu'il y a quelques années, le premier ministre M. Michel était reparti avec un financement vertueux pour continuer les investissements dans le cadre de la ligne RER 124 Bruxelles-Nivelles. C'était à l'Alliance que les choses s'étaient faites.

Apparemment, l'Alliance a toujours attiré beaucoup d'attention, notamment auprès d'investisseurs qui veulent développer leurs activités. Pour votre information, d'ailleurs, un département du SHAPE s'est installé dans le périmètre.

Il me revient que, dans ce cadre-là, nous pourrions avoir un arrêt, même sans RER, qui serait opérationnel dans les prochains mois, en tout cas en 2025.

Monsieur le ministre, est-ce vrai? Est-ce une nouvelle rumeur? Y a-t-il vraiment un agenda, un calendrier, qui permettrait la mise en service de cet arrêt aujourd'hui? À mon avis, il pourrait être fréquenté de manière assez significative, même sans la mise en service du RER prochainement.

27.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Scourneau, je vous remercie de votre question. Je vous ferai une confidence. Quand je suis devenu ministre, je rêvais d'inaugurer de nouvelles gares, ce que j'ai rapidement fait, grâce au travail de François Bellot, avec la gare d'Anderlecht-CERIA tout au début de mon mandat.

Et dans les gares encore inaugurables dans un horizon raisonnable, il y avait la gare de Braine-Alliance que j'avais identifiée et dont je me réjouissais qu'elle s'ouvre un peu plus tard et le plus rapidement possible. Par rapport aux moyens consacrés notamment au projet RER, il est important de mettre à fruit tous les investissements qui sont mûrs pour exploitation, pour montrer à nos concitoyens que les

investissements ne sont pas vains et de dégager des moyens dans le cadre du contrat de performance d'Infrabel et de l'emprunt d'un milliard d'euros en sus des moyens prévus pour terminer ces projets. En effet, l'une des caractéristiques du RER est non seulement de ne pas respecter son agenda de départ mais aussi de coûter toujours un peu plus cher.

Si on en restait aux financements récupérés par M. Bellot à la suite de la décision d'économies un peu radicales décidées plus tôt par son prédécesseur, on n'y arriverait pas.

Mais j'ai des nouvelles plutôt intéressantes pour vous puisque Infrabel et la SNCB me communiquent ce qui suit: "Pour la mise en service de cette gare, quelques travaux doivent encore être effectués tant par Infrabel que par la SNCB: les finitions et équipements d'accès aux quais et la construction d'un parking de 232 emplacements et d'un abri vélos de 35 râteliers lorsque le terrain ne sera plus nécessaire pour les installations de chantier. À la suite de cela, la gare de Braine-Alliance devrait effectivement être mise en service dès décembre 2025 après obtention des différentes évaluations et autorisations selon les procédures applicables."

Il y a un délai. Il n'est pas si éloigné. Il faut qu'il soit tenu mais l'idée est, je pense, intéressante. Selon le planning de réalisation, les travaux sur la ligne 124, la SNCB pourra desservir la gare de Braine-Alliance par des relations S à partir de décembre 2025 pour autant que ce soit dans le plan de transport 2025. Je ne reviens pas sur le débat sur le plan de transport de la SNCB.

Comme cela a été présenté le 31 mars 2023 et lors du *road show* du Brabant wallon du 19 avril 2023, (je suis sûr que vous y étiez) la SNCB aspire à desservir Braine-Alliance à raison de deux trains S par heure circulant entre Nivelles et le quartier européen de Bruxelles.

Ce service ne pourra cependant être confirmé qu'à la fin du mois d'août 2025 à la condition que les sillons soient attribués par le gestionnaire d'infrastructure sur la base de la réglementation en la matière et compte tenu de la capacité disponible sur la ligne.

Il faudra aussi que le futur gouvernement confirme les moyens conférés à la SNCB pour faire rouler davantage de trains!

Depuis 2016, et sans difficulté administrative, différents travaux ont déjà pu être exécutés ou le seront prochainement en cette gare de Braine-Alliance: les travaux de génie civil de soutènement et de plateforme ferroviaire en préalable à la pose des voies au sud de Braine-Alliance – c'est le pont du ring –, la pose de portiques caténares préalable à celle des voies et la pose de nouvelles voies et aiguillages à Braine-Alliance.

J'espère que tout cela pourra aboutir dans le schéma temporel que je viens d'esquisser et qu'en décembre 2025, je pourrai me rendre à Braine-Alliance pour inaugurer cette gare, à défaut d'avoir inauguré la nouvelle gare de Mons.

27.03 Vincent Scourneau (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse.

Ce sont de bonnes nouvelles! D'une certaine façon, les agendas se confondent. Nous pourrions peut-être inaugurer l'accès PMR à Braine-Centre et descendre ensuite à celle de l'Alliance. De la sorte, une réponse sera apportée à la demande significative tant du centre-ville que de son quartier périphérique. Puissent les dieux de la SNCB vous entendre en vue de confirmer tout cela dans les prochains mois, afin que nous puissions prendre le train à l'Alliance et permettre aux personnes à mobilité réduite de pouvoir accéder aux quais à Braine-Centre.

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

28 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het proefproject in verband met de liberalisering van het spoor" (56001521C)

28 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote concernant la libéralisation du rail" (56001521C)

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

In de formatienota van de vivaldiregering stond geschreven dat er zowel in Vlaanderen als in Wallonië in samenwerking met de gewestelijke instanties in één vervoersregio een pilootproject zou worden opgezet waar via tendering één operator voor het vraaggestuurd kern- en aanvullend net kon worden aangeduid. Van zodra alle modaliteiten voor deze projecten zouden zijn gedefinieerd, zou de scope van het grondgebied waarop de directe toewijzing van toepassing is, worden aangepast.

Kan de minister de garantie geven dat de aangekondigde pilootprojecten effectief zullen uitgevoerd worden?

Wat is de huidige stand van zaken van deze pilootprojecten? Zijn de modaliteiten voor deze projecten intussen gedefinieerd? Zijn de regio's waar deze pilootprojecten zullen plaatsvinden al gekend? Heeft er desgevallend al overleg plaatsgevonden met de lokale overheden?

Welke timing is voorzien voor het concreet uitrollen van deze pilootprojecten?

28.02 Minister **Georges Gilkinet**: De FOD Mobiliteit heeft met de hulp van een consultant een eerste studie gefinaliseerd over de uitvoering van die pilootprojecten. Het verslag werd gepubliceerd op de website van de FOD. Het brengt verschillende mogelijke scenario's in kaart. Het zal dan aan de volgende regering zijn de strategische aanzet te geven voor de implementatie van de gekozen scenario's. Afhankelijk van de gekozen strategische keuze kunnen de wetswijzigingen die nodig zijn voorbereid worden voor goedkeuring.

Andere concrete uitvoeringsmaatregelen zullen dan goedgekeurd moeten worden. Vervolgens zullen de regionale overheden hierbij betrokken worden, afhankelijk van de strategische keuzes die gemaakt zijn. De timing zal daarom afhangen van de gekozen scenario's, maar het voorbereidende werk is klaar en beschikbaar op de site van de FOD Mobiliteit.

28.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Ik ben wel een beetje verrast dat er een ministapje ondernomen is. De studie naar de mogelijke scenario's is er. Dat is echter iets heel anders dan wat wij initieel meekregen. Volgens de formatienota zou de regering dat in de ambtstermijn van de vivaldiregering realiseren. Zo stond het erin. Intussen is het dus geëvolueerd naar wat in artikel 138 van het beheerscontract staat: de volgende regering kan ...

Ik meen dat hier dringend werk van gemaakt moet worden. Ik heb hier al herhaaldelijk vragen over gesteld. 2032 komt heel snel dichterbij. Ik meen dat die proefprojecten ons veel kunnen leren en dat die heel waardevol zullen zijn – en eigenlijk zelfs noodzakelijk – om 2032 voor te bereiden.

Ik kan alleen maar hopen dat daar door de volgende regering, wie dat ook moge zijn, zeer snel werk van gemaakt zal worden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

29 **Question de Patrick Prévot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes répétitifs rencontrés sur la ligne 96" (56001536C)**

29 **Vraag van Patrick Prévot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herhaaldelijke problemen op lijn 96" (56001536C)**

29.01 **Patrick Prévot** (PS): Monsieur le ministre, autour de moi, que ce soit à partir de Mons, de Soignies ou de Braine-le-Comte, les navetteurs quotidiens de la ligne 96 Mons-Bruxelles, dont je fais partie, se plaignent des problèmes répétitifs qu'ils rencontrent, et ce depuis de nombreuses semaines.

En dehors des deux trains qui ont oublié de s'arrêter à la gare de Soignies la semaine du 18 novembre, on constate surtout une suroccupation, qui n'existait pas auparavant. Pour certains, malheureusement, faire le trajet debout est devenu la norme, alors que cela devrait être l'exception. Il n'y a aucune exagération dans mes propos.

Des hypothèses sont lancées pour expliquer cette suroccupation: en heure de pointe, un train supprimé renvoie une masse de navetteurs vers le train suivant, ce qui a un effet domino; on parle également

d'une diminution voire d'une suppression du télétravail dans certaines entreprises et certaines administrations, ce qui pourrait engendrer un flux plus important.

Si tel est le cas, il devient urgent d'analyser les nouvelles habitudes des navetteurs de la ligne 96 Mons-Bruxelles et d'adapter en conséquence le matériel roulant de la SNCB. Ce qui est aujourd'hui devenu une norme doit redevenir une exception, pour le confort et la sécurité de toutes et tous.

Monsieur le ministre, auriez-vous une explication à nous donner quant à cette succession de trains en suroccupation sur la ligne 96 Mons-Bruxelles? Ce ressenti s'observe-t-il au niveau des plaintes déposées à la SNCB?

La SNCB et Infrabel observent-elles des changements dans les habitudes des navetteurs de cette ligne? Des adaptations sont-elles à prévoir?

Dès le 19 décembre, des trains feront de nouveau la connexion directe entre Mons et Paris. Cela ne risque-t-il pas d'aggraver le problème?

29.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Prévot, c'est une très belle ligne, une très belle gare et cette situation est préoccupante pour les utilisateurs de la ligne 96. Je l'ai relayée à la SNCB. Celle-ci me communique ce qui suit.

Les suroccupations enregistrées concernaient principalement la relation Quiévrain-Mons-Bruxelles-Liège. Sur cet axe, de trop nombreux trains ont circulé avec une composition inférieure à celle planifiée, se traduisant par quatre à six voitures double étage en moins par composition. Cela est malheureusement et simplement la conséquence de matériel indisponible – à l'entretien, abîmé ou en panne. C'est en train de se résoudre grâce à l'arrivée progressive des doubles étages M7 qui sont par ailleurs d'un niveau de confort tout à fait supérieur. Quand ces voitures seront toutes en circulation, elles permettront d'apporter une réponse structurelle à ces phénomènes temporaires particuliers mais évidemment désagréables lorsqu'ils se produisent toujours sur la même ligne.

Cette situation a principalement engendré des suroccupations durant les heures de pointe. Sur d'autres segments de la ligne 96, quatre trains ont été identifiés comme structurellement suroccupés : deux trains S2 Braine-le-Comte-Bruxelles-Leuven du matin, mais qui roulent déjà en composition maximale, et un aller-retour Binche-Bruxelles-Antwerpen-Centraal, dont la composition a été augmentée depuis le 16 décembre 2024. Il y a donc déjà une première réaction de la SNCB par rapport aux observations réalisées.

La SNCB suit quotidiennement l'occupation de ces trains. Les études menées sur la ligne 96 n'indiquent pas d'augmentation structurelle de la fréquentation, notamment aux heures de pointe. Toutefois, comme chaque année, l'occupation des trains est plus élevée en automne par rapport aux autres périodes de l'année. Cette hausse saisonnière, observée traditionnellement en octobre et en novembre, peut contribuer au ressenti de certains voyageurs concernant l'affluence accrue à bord. Entre le 1^{er} novembre et ce jour, nous comptabilisons un peu plus d'une dizaine de plaintes de voyageurs sur le sujet.

Enfin, concernant l'introduction de la nouvelle liaison directe entre Bruxelles et Paris via Mons – ce qui est une bonne nouvelle car elle sera en circulation dès demain –, celle-ci n'aura aucun impact sur les trains du service intérieur circulant entre Mons et Bruxelles. Ces trains resteront tout aussi nombreux en période scolaire et conserveront leur capacité actuelle dès lors qu'il y a suffisamment de sillons disponibles sur cette ligne pour faire circuler un train international en plus des trains locaux.

29.03 Patrick Prévot (PS): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse.

Merci, tout d'abord, d'avoir fait l'instantané de la situation. Je suis content de savoir que vous avez immédiatement relayé cette situation préoccupante sur la ligne 96 – entre autres – sur l'axe Mons-Bruxelles. Je prends le train tous les jours et je suis régulièrement interpellé par les navetteurs de par ma fonction, singulièrement quand nous nous retrouvons debout tous ensemble. Les navetteurs sont passablement irrités de faire le trajet debout. J'entends que la situation est en train de se résoudre – ou tout au moins de se normaliser – avec l'arrivée de nouvelles voitures. Je vous remercie car je sais que vous y avez également œuvré.

Il y a une première réaction, vous l'avez dit, depuis le 16 décembre avec une augmentation du nombre de voitures sur certaines lignes. C'est évidemment de nature à nous rassurer et cela confirme que la situation est en voie de normalisation. Enfin, merci de nous rassurer également par rapport à la bonne nouvelle que constitue cette ligne Paris via Mons qui, selon vous et les services, n'aura aucun impact négatif pour les usagers.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

[30] Question de Vincent Scourneau à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La préservation de la dernière locomotive construite par l'industrie ferroviaire belge à Nivelles" (56001572C)

[30] Vraag van Vincent Scourneau aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De conservatie van de laatste in Nijvel gebouwde locomotief van Belgische makelij" (56001572C)

[30.01] Vincent Scourneau (MR): Monsieur le ministre, en fin de compte, il n'y a pas à Braine-l'Alleud que des voyageurs, il y a aussi des passionnés du rail, des collectionneurs et des amateurs de locomotives.

La locomotive électrique 2160, dernier exemplaire de la série 21, est la toute dernière locomotive entièrement produite par l'industrie ferroviaire nationale belge. Construite par les entreprises ACEC et La Brugeoise & Nivelles, elle a été livrée en avril 1988 sur le site de Nivelles, en Brabant wallon.

Un groupe de nostalgiques du rail me fait savoir que cette locomotive a tout récemment fait l'objet d'une vente à un ferrailleur, pour un prix avoisinant les 24 000 euros, dans le cadre d'une vente publique organisée par vos services techniques – ou plutôt ceux de la SNCB, je suppose. Il serait regrettable que cette locomotive bien précise, tout dernier témoin de la production de l'industrie ferroviaire entièrement belge, finisse à la ferraille.

Dès lors, je vous propose que, dans la relation avec le ferrailleur concerné, cette locomotive fasse l'objet d'un échange symbolique avec une autre locomotive hors service de la série 21. Comme il s'agit d'une locomotive identique à la 2160, cela ne changera rien pour le ferrailleur. À mon avis, le poids et le nombre de vis doivent être identiques, mais par contre, cet échange permettra de conserver dans le patrimoine historique de la SNCB cet engin déterminé, qui possède une haute valeur historique.

Cette opération apportera d'ailleurs un avantage symbolique non négligeable à ce patrimoine. En effet, étant donné que la SNCB a conservé au musée Train World la réplique construite en 1885 de la première locomotive fournie par l'industrie ferroviaire belge – "Le Belge" sortit des ateliers Cockerill en 1835 – la préservation de la locomotive 2160 permettrait la conservation de la première et de la dernière des locomotives produites par l'industrie ferroviaire belge. L'alpha et l'oméga de l'histoire industrielle ferroviaire belge seront ainsi sauvegardés par la SNCB!

L'entreprise s'inscrirait ainsi au mieux dans l'accomplissement de sa mission de service public de conservation du patrimoine historique relatif à l'exploitation ferroviaire, tel que prévu par la loi.

Monsieur le ministre, pourriez-vous envisager une telle opération ou sensibiliser les acteurs concernés afin de préserver notre patrimoine ferroviaire?

[30.02] Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Scourneau, vous nous faites voyager dans le temps, cette fois. Je vous remercie de relayer les préoccupations des passionnés d'histoire du rail, dont je suis également.

La SNCB, en tant qu'entreprise publique, doit gérer ses actifs de manière responsable, efficace et en tenant compte de l'intérêt général. Lorsqu'un matériel roulant arrive en fin de vie, une procédure de mise en vente publique est généralement organisée pour garantir la transparence et permettre à toutes les parties intéressées de soumettre une offre.

Dans le cas de la locomotive électrique 2160, l'objectif n'était pas uniquement financier. La SNCB doit concilier plusieurs priorités, comme la gestion rigoureuse de ses ressources pour optimiser la valorisation des actifs hors service et l'inclusion d'une procédure équitable afin de garantir une mise en

concurrentie ouverte et non discriminatoire pour toute vente d'actif, et ce, dans le respect des obligations réglementaires et environnementales.

La SNCB reconnaît pleinement l'importance du patrimoine ferroviaire dans l'histoire de la Belgique et son rôle dans la mémoire collective. Elle s'est d'ailleurs vu confier par la loi une mission de service public relative à la conservation du patrimoine historique relatif à l'exploitation ferroviaire. Cette mission de service public est reprise dans le contrat de service public entre la SNCB et l'État fédéral. À cet effet, la SNCB conserve une collection de matériel roulant représentative de l'histoire ferroviaire et travaille en partenariat avec des institutions et associations spécialisées, comme Train World, notre magnifique musée du train.

Ces initiatives permettent de conserver et de mettre en valeur des pièces emblématiques du passé ferroviaire belge. Cependant, il importe de noter que toutes les locomotives ou tout le matériel roulant ne peuvent être préservés pour des raisons pratiques, financières et logistiques. Une politique de conservation nécessite des investissements significatifs, non seulement pour l'acquisition, mais aussi pour la restauration, l'entretien et le stockage de ces éléments.

Dans le cas spécifique de la locomotive 2160, la SNCB a fait le choix, me dit-elle – parce qu'elle ne m'a pas demandé mon avis, mais je pense que c'est un choix qui peut se justifier –, de conserver et d'intégrer dans sa collection historique un autre exemplaire de la même série de véhicules, exemplaire qui a été jugé dans un meilleur état de conservation générale que celui que vous citez.

La SNCB me dit rester ouverte à des collaborations avec des acteurs intéressés, tels que des associations de passionnés ou des musées spécialisés, afin de permettre à certaines pièces historiques de trouver une seconde vie dans un cadre approprié. Cela permet de combiner les efforts de préservation du patrimoine et la réalité des ressources disponibles et des priorités opérationnelles.

30.03 Vincent Scourneau (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse.

J'ai bien compris l'intention de la SNCB. C'est un peu dommage car l'on perd toute la symbolique de la dernière locomotive construite. Elle est peut-être en moins bon état mais les locomotives patinées sont sans doute d'un intérêt supérieur à celles qui sont clinquantes. Vous pourriez peut-être tenter de sensibiliser une dernière fois la SNCB d'autant plus qu'en ce qui concerne la vente au ferrailleur, une locomotive pourrait éventuellement se substituer à celle qui nous intéresse.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

31 Samengevoegde vragen van

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De IJzeren Rijn" (56001470C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De IJzeren Rijn" (56001519C)

31 Questions jointes de

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Rhin de fer" (56001470C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Rhin de fer" (56001519C)

31.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb de voorbije jaren heel wat vragen gesteld over het dossier van de IJzeren Rijn. Vandaag verloopt het goederenvervoer per spoor naar het Ruhrgebied voornamelijk via de Montzenroute. Het 3RX-tracé – het alternatieve traject voor de historische IJzeren Rijn – heeft als voordeel dat het korter en vlakker is dan de Montzenroute, waardoor het mogelijk zou zijn om zwaardere ladingen te vervoeren en waardoor er minder energieverbruik is.

Dit land heeft de nodige investeringen gedaan voor de reactivering van de IJzeren Rijn op ons grondgebied. De bal ligt nu in het kamp van onze noorderburen. Een traject van zo'n 30 km op Nederlandse bodem is vandaag nog steeds in onbruik.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken in dit dossier?

Eind vorig jaar liet u weten dat er in een overleg tussen de vijf betrokken ministers van Mobiliteit geen consensus kon worden gevonden over de volgende stappen die in dit dossier moesten worden gezet. Vooral aan Nederlandse zijde bleek er geen eenduidige houding te zijn. Is deze situatie intussen

gewijzigd, in het bijzonder na het aantreden van de nieuwe regering-Schoof? Hebt u al contact gehad met uw nieuwe Nederlandse collega over dit dossier?

31.02 Frank Troosters (VB): Collega Raskin en ik zijn twee Vlaamsgezinde Limburgers die nauwelijks moeten worden overtuigd van het grote strategische en economische belang van de IJzeren Rijn om een verbinding te maken met het Duitse Ruhrgebied.

Wat is de stand van zaken en welke stappen zijn er recentelijk in dit dossier genomen om het weer vlot te trekken?

31.03 Minister Georges Gilkinet: Dank voor uw interesse in het vrachtvervoer per spoor. De modal shift in het goederenvervoer om vracht van de weg op de trein te krijgen, is een van de grootste uitdagingen voor de mobiliteit in dit land, maar ook in Europa. Ik denk dat u wel weet dat één trein gelijkstaat aan 50 vrachtwagens minder op de weg. Dat kan tellen op economisch vlak, om onze economie te steunen. De ambitie van onze regering om in te zetten op de modal shift voor het goederenvervoer heeft zich geconcretiseerd in het plan 'goederenvervoer per spoor', dat inzet op verschillende assen, en in het performantiecontract van Infrabel, dat voorziet in nieuwe, nodige en nuttige investeringen in de haven van Antwerpen.

Op sommige vlakken is er al een goede vooruitgang, bijvoorbeeld met het opzetten van een raadgevend comité voor het vrachtvervoer. Op andere assen is er nog werk aan de winkel, zoals het neutrale beheer van de trierheuveel in de haven van Antwerpen. Ik ga ervan uit dat de nieuwe regering de nood aan maatregelen ook zal inzien en daarin zal blijven investeren, zeker wat de haven van Antwerpen betreft.

Voor het 3RX-dossier is in de laatste vergaderingen van de betrokken mobiliteitsministers in de drie landen en twee gewesten in juni 2023 geen overeenstemming gevonden over de weg vooruit.

Niettemin heb ik met mijn medewerkers en de FOD Mobiliteit voortgewerkt aan een tekst die als basis voor een verder overleg zou kunnen dienen. Er zijn ook diplomatieke contacten geweest tussen de verschillende landen waar dit onderwerp ter sprake kwam.

Ook ikzelf heb op internationale meetings het punt enkele keren besproken met Nederlandse vertegenwoordigers, vooral met voormalig staatssecretaris Heijnen. Ik moet evenwel vaststellen dat het enthousiasme over dat project in Nederland niet zeer groot is. Ik vrees dat dat ook het geval zal zijn met de nieuwe Nederlandse regering.

Als minister heb ik evenwel veel initiatieven genomen in dat dossier, misschien zelfs meer dan de vorige minister. Ik heb veel contacten gelegd. Ik heb elke vergadering met de vijf ministers bijgewoond, een rapport geschreven en een voorstel van non-paper gedaan. Alles moet nog worden gedaan, maar ik heb ook de wil van de drie landen en de twee gewesten nodig. Het is duidelijk dat Nederland weinig zin heeft in dit project.

31.04 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, het klopt dat er veel partners betrokken zijn bij dit dossier en dat het niet enkel uw of onze verantwoordelijkheid is. Het klopt ook dat Nederland tot nog toe niet gigantisch aan dit dossier heeft getrokken. Onder het bewind van staatssecretaris Heijnen was er nochtans wel een sprankel hoop.

Als ik u goed begrepen heb, is het echt structurele overleg echter stilgevallen en zelfs dood. U hebt veeleer nog ad-hoccontacten gehad binnen uw functie.

Ik denk dat u gelijk hebt als u de hoop uitspreekt dat de nieuwe regering ook de nood zal inzien van goederenvervoer over het spoor en van dat project. Zolang we echter niet weten wanneer die nieuwe regering er is, stel ik voor dat u toch met uw non-paper verder aan de slag gaat. Het dossier is namelijk te waardevol om te laten rusten.

31.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar eigenlijk is het een zeer ontgoochelend antwoord, omdat het geen of toch zeer weinig perspectief biedt. Al jarenlang kampen we met het probleem dat we de partners moeten overtuigen die nodig zijn voor dat project, maar dat blijkt niet te lukken. Nu blijkt dat we daarin niet echt stappen vooruit gezet hebben. Ook de papers hebben daartoe blijkbaar niet kunnen bijdragen. Het is een enorm belangrijk dossier, dat niet

losgelaten mag worden. Daarom moeten we inderdaad vooruitkijken, allicht naar een volgende regering. In afwachting hoop ik dat u nog de mogelijke stappen zet om dat dossier weer vlot te krijgen.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.37 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17 h 37.*