

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

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

Woensdag

18-12-2024

Namiddag

Mercredi

18-12-2024

Après-midi

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

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

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

INHOUD

Vraag van Aurore Tourneur aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vervangbussen van de NMBS" (56000613C)	1
<i>Sprekers: Aurore Tourneur, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Samengevoegde vragen van	2
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De concessie voor de uitreiking van kentekenplaten (1)" (56000625C)	2
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De concessie voor de uitreiking van kentekenplaten (2)" (56000626C)	2
- Aurore Tourneur aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afwikkeling van de kentekenplatenconcessie van de Belgische Staat" (56001143C)	2
- 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)	2
- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het bedrag van de vergoeding voor de inschrijving van voertuigen" (56000995C)	2
- Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De concessie voor de nummerplaten" (56001575C)	2
<i>Sprekers: Wouter Raskin, Aurore Tourneur, Gilles Foret, Xavier Dubois, Farah Jacquet, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Vraag van Aurore Tourneur aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkeersveiligheid en de fietsverlichting bij elektrische fietsen" (56000710C)	7
<i>Sprekers: Aurore Tourneur, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Vraag van Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het in kaart brengen van kwetsbare spoorweginfrastructuur door Infrabel" (56000869C)	9
<i>Sprekers: Xavier Dubois, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Vraag van Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Drainagesystemen voor de treinsporen" (56000870C)	10
<i>Sprekers: Xavier Dubois, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Vraag van Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Bergen" (56001186C)	11
<i>Sprekers: Xavier Dubois, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	

SOMMAIRE

Question de Aurore Tourneur à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les bus de remplacement de la SNCB" (56000613C)	1
<i>Orateurs: Aurore Tourneur, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Questions jointes de	2
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La concession de distribution des plaques d'immatriculation (1)" (56000625C)	2
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La concession de distribution des plaques d'immatriculation (2)" (56000626C)	2
- Aurore Tourneur à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gestion de la concession d'État des plaques d'immatriculation" (56001143C)	2
- 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)	2
- Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le montant des redevances pour l'immatriculation des véhicules" (56000995C)	2
- Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La concession des plaques d'immatriculation" (56001575C)	2
<i>Orateurs: Wouter Raskin, Aurore Tourneur, Gilles Foret, Xavier Dubois, Farah Jacquet, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Question de Aurore Tourneur à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité routière et l'éclairage des vélos électriques" (56000710C)	7
<i>Orateurs: Aurore Tourneur, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Question de Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'identification par Infrabel des infrastructures vulnérables" (56000869C)	9
<i>Orateurs: Xavier Dubois, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Question de Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les systèmes de drainage des voies ferroviaires" (56000870C)	10
<i>Orateurs: Xavier Dubois, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Question de Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Mons" (56001186C)	11
<i>Orateurs: Xavier Dubois, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	

Samengevoegde vragen van	13	Questions jointes de	13
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het toenemende gebruik van te snelle e-steps" (56001188C)	13	- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation de l'utilisation de trotinettes électriques trop rapides" (56001188C)	13
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De controle op het gebruik van te snelle e-steps" (56001189C)	13	- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrôle de l'utilisation de trotinettes électriques trop rapides" (56001189C)	13
<i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Vraag van Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De recuperatie van bouwmaterialen op plaatsen waar de NMBS werken uitvoert" (56001203C)	14	Question de Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La récupération des matériaux sur les chantiers de la SNCB" (56001203C)	14
<i>Sprekers: Xavier Dubois, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Xavier Dubois, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Samengevoegde vragen van	15	Questions jointes de	15
- Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het omzeilen van de beslissing van de Raad van State door HR Rail (1)" (56001273C)	15	- Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contournement de la décision du Conseil d'État par HR Rail (1)" (56001273C)	15
- Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het omzeilen van de beslissing van de Raad van State door HR Rail (2)" (56001274C)	15	- Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contournement de la décision du Conseil d'État par HR Rail (2)" (56001274C)	15
<i>Sprekers: Farah Jacquet, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Farah Jacquet, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Samengevoegde vragen van	16	Questions jointes de	16
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinongeval in Veldegem" (56001288C)	16	- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accident ferroviaire à Veldegem" (56001288C)	16
- Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het noodnummer 1711" (56001315C)	16	- Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le numéro d'urgence 1711" (56001315C)	16
<i>Sprekers: Frank Troosters, Dorien Cuylaerts, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Frank Troosters, Dorien Cuylaerts, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Vraag van Britt Huybrechts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mogelijke verkoop van de participatie van de grootste aandeelhouder van Brussels Airport" (56001291C)	18	Question de Britt Huybrechts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La possible vente de la participation de l'actionnaire majoritaire de Brussels Airport" (56001291C)	18
<i>Sprekers: Britt Huybrechts, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Britt Huybrechts, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Vraag van Britt Huybrechts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van de ombudsdienst van de luchthaven" (56001292C)	18	Question de Britt Huybrechts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation du service de médiation de l'aéroport" (56001292C)	18
<i>Sprekers: Britt Huybrechts, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Britt Huybrechts, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De levering van de nieuwe M7-treinstellen" (56001324C)	19	Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La livraison des nouvelles rames M7" (56001324C)	19
<i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-engagementen in het kader van het energietransitieplan" (56001325C)	19	Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les engagements de la SNCB dans le cadre du plan de transition énergétique" (56001325C)	19

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

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

Samengevoegde vragen van 20
- Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM 20
Mobiliteit) over "De ongerustheid over het nieuwe
tariefensysteem van de NMBS" (56001333C)
- Annik Van den Bosch aan Georges Gilkinet (VEM 20
Mobiliteit) over "De ongerustheid over het nieuwe
tariefensysteem van de NMBS" (56001334C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM 20
Mobiliteit) over "De nieuwe tarieven bij de NMBS en
de gevolgen voor senioren" (56001344C)
- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM 20
Mobiliteit) over "De NMBS-tarieven voor 2025"
(56001587C)

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

Questions jointes de 20
- Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) 20
sur "Les craintes liées à la nouvelle grille tarifaire
de la SNCB" (56001333C)
- Annik Van den Bosch à Georges Gilkinet (VPM 20
Mobilité) sur "Les craintes liées à la nouvelle grille
tarifaire de la SNCB" (56001334C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM 20
Mobilité) sur "Les nouveaux tarifs de la SNCB et
leurs conséquences pour les seniors" (56001344C)
- Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) 20
sur "Les tarifs de la SNCB pour 2025" (56001587C)

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

Vraag van Dimitri Legasse aan Georges Gilkinet 22
(VEM Mobilité) over "De oprijhellingen voor
personen met een handicap" (56001386C)

Sprekers: Dimitri Legasse, Georges Gilkinet,
vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Dimitri Legasse à Georges Gilkinet 22
(VPM Mobilité) sur "Les rampes d'accès pour les
personnes en situation de handicap" (56001386C)

Orateurs: Dimitri Legasse, Georges Gilkinet,
vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Dimitri Legasse aan Georges Gilkinet 23
(VEM Mobilité) over "De roltrappen in het station
Tubize" (56001392C)

Sprekers: Dimitri Legasse, Georges Gilkinet,
vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Dimitri Legasse à Georges Gilkinet 23
(VPM Mobilité) sur "Les escalators de la gare de
Tubize" (56001392C)

Orateurs: Dimitri Legasse, Georges Gilkinet,
vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet 25
(VEM Mobilité) over "Het aanbieden van een
wificonnectie in de stations van de NMBS"
(56001401C)

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

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet 25
(VPM Mobilité) sur "L'offre d'une connexion wifi
dans les gares de la SNCB" (56001401C)

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

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet 25
(VEM Mobilité) over "Het aanbieden van een
wificonnectie aan boord van de treinen"
(56001402C)

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

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet 25
(VPM Mobilité) sur "L'offre d'une connexion wifi à
bord des trains" (56001402C)

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

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet 26
(VEM Mobilité) over "Het einde der werken in het
station Gent-Sint-Pieters" (56001412C)

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

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet 26
(VPM Mobilité) sur "La fin des travaux à la gare de
Gand-Saint-Pierre" (56001412C)

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

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet 26
(VEM Mobilité) over "De procedure voor het delen
van camerabeelden tussen Securail en de politie"
(56001438C)

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

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet 26
(VPM Mobilité) sur "La procédure relative au
partage d'images de caméras entre Securail et la
police" (56001438C)

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

Samengevoegde vragen van 27
- Peter Buysrogge aan Georges Gilkinet (VEM 27
Mobiliteit) over "De treinverbinding tussen het
Waasland en Brussel" (56001462C)
- Alexander Van Hoecke aan Georges Gilkinet 27

Questions jointes de 27
- Peter Buysrogge à Georges Gilkinet (VPM 27
Mobilité) sur "La liaison ferroviaire entre le Pays de
Waes et Bruxelles" (56001462C)
- Alexander Van Hoecke à Georges Gilkinet (VPM 27

(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)

Sprekers: Alexander Van Hoecke, Dorien Cuylaerts, Xavier Dubois, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

Sprekers: Staf Aerts, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

Sprekers: Dorien Cuylaerts, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

Sprekers: Dorien Cuylaerts, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

Sprekers: Vincent Scourneau, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

Sprekers: Vincent Scourneau, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

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

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

Sprekers: Patrick Prévot, Georges Gilkinet,

Mobiliteit) 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)

Orateurs: Alexander Van Hoecke, Dorien Cuylaerts, Xavier Dubois, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

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

Orateurs: Staf Aerts, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

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)

Orateurs: Dorien Cuylaerts, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

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

Orateurs: Dorien Cuylaerts, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

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)

Orateurs: Vincent Scourneau, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

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

Orateurs: Vincent Scourneau, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

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

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

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

Orateurs: Patrick Prévot, Georges Gilkinet,

vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

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

38

Sprekers: **Vincent Scourneau, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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)

38

Orateurs: **Vincent Scourneau, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Samengevoegde vragen van

39

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

39

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

39

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

Questions jointes de

39

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

39

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

39

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

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 DECEMBRE 2024

Après-midi

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

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

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

01.01 Aurore Tourneur (Les Engagés): U hebt reeds geantwoord op mijn schriftelijke vraag over dit onderwerp. Ik ben evenwel verbaasd over de kosten van deze dienst. Wil de NMBS daar echt 16,8 miljoen euro aan besteden?

01.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): De NMBS spant zich in om mensen te vervoeren, meestal per trein, maar soms ook per bus wanneer het niet mogelijk is om zich op een andere manier te kwijten van de opdracht die door de federale Staat aan het spoorbedrijf toegewezen werd. De kosten zijn het gevolg van omstandigheden die moeilijk te voorkomen zijn.

Zoals ik op 15 oktober geantwoord heb, moet de NMBS elk jaar tienduizenden vervangbussen inleggen (60.400 in 2023). In 90 % van de gevallen komt dat door werken, met name om de achterstand op het vlak van onderhoudswerken weg te werken, en in 10 % van de gevallen betreft het incidenten.

De NMBS beschikt over een raamovereenkomst, die met een tiental busmaatschappijen over het hele land gesloten werd. De toekenningscriteria waren gebaseerd op de prijs, de omvang van de vloot en de duurzaamheid ervan. De geselecteerde busmaatschappijen zijn niet verplicht om elke door de NMBS geplaatste bestelling aan te nemen.

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

Le texte en italique est le résumé de la question préalablement déposée.

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

01.01 Aurore Tourneur (Les Engagés): Vous aviez déjà répondu à ma question écrite. Je m'étonne du coût de ce service: la SNCB souhaite-t-elle réellement y consacrer 16,8 millions d'euros?

01.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): La SNCB s'efforce de transporter les personnes, le plus souvent en train mais parfois en bus lorsqu'il ne lui est pas possible de s'acquitter autrement de la mission qui lui est confiée par l'État fédéral. Le coût est la conséquence de circonstances difficiles à éviter.

Comme je l'ai dit le 15 octobre, la SNCB doit mettre chaque année en service des dizaines de milliers de bus de remplacement (60.400 en 2023). Dans 90 % des cas, il s'agit de travaux, notamment pour combler des retards d'entretien, et dans 10 % des cas il s'agit d'incidentes.

La SNCB dispose d'un contrat-cadre, conclu avec une dizaine de sociétés de bus dans tout le pays. Les critères d'attribution portaient sur le prix, la taille de la flotte et sa durabilité. Les sociétés retenues ne sont pas obligées d'accepter chaque commande émise par la SNCB.

De hoofdredenen waarom busmaatschappijen een opdracht niet aannemen, zijn een tekort aan buschauffeurs en een toegenomen vraag naar busvervoer sinds het einde van de coronacrisis. Busmaatschappijen zijn dan ook geneigd om voor opdrachten te kiezen die financieel of operationeel het interessantst zijn, waardoor het kostenplaatje stijgt.

Als een bestelling niet wordt aangenomen, gaat de NMBS op zoek naar een busmaatschappij die buiten het raamcontract staat en vraagt ze daarvoor verschillende offertes op, in overeenstemming met de regels inzake overheidsopdrachten. De maatschappij met de goedkoopste offerte haalt de bestelling binnen, maar die prijzen blijven hoger dan de tarieven in het kader van een raamcontract.

De NMBS is voortdurend op zoek naar de beste prijs-kwaliteitverhouding en andere samenwerkingsvormen met de busmarkt. Niet alle noden zijn echter voorspelbaar, zeker nu er een tekort aan chauffeurs heerst, waardoor we geen sterke onderhandelingspositie hebben om de beste prijzen af te dwingen.

Het incident is gesloten.

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)

02.01 **Wouter Raskin (N-VA):** Kentekenplaten en -bewijzen 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 wordt de procedure voorbereid. Het Rekenhof formuleerde in 2022

Les principales raisons de refus de commande sont: la pénurie de chauffeurs de bus et une demande accrue de transport par bus depuis la fin de la période covid. Les sociétés ont donc tendance à choisir les commandes les plus intéressantes financièrement ou opérationnellement, ce qui augmente à son tour le coût.

A défaut d'acceptation de la commande, la SNCB recherche une société de bus en dehors du contrat-cadre, et sollicite plusieurs devis, conformément aux règles des marchés publics. Le devis le moins cher emporte la commande, mais ces prix restent plus élevés que les tarifs au sein du contrat-cadre.

La SNCB recherche en permanence les meilleurs rapports qualité/prix et d'autres formes de coopération avec le marché des bus. Mais dès lors que tous les besoins ne sont pas prévisibles, dès lors qu'il y a une pénurie de chauffeurs, nous ne sommes pas en position de force pour négocier les meilleurs prix.

L'incident est clos.

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):** Les plaques et les certificats d'immatriculation des véhicules sont délivrés sur la base d'une concession accordée par l'État. Les deux premières concessions ont été attribuées à bpost. Pour la troisième, la procédure est en cours de préparation. La Cour des comptes a

17 aanbevelingen, maar stelt nu vast dat er geen enkele volledig werd uitgevoerd en dat de uitvoering van andere aanbevelingen nog niet kan worden beoordeeld, omdat het ontwerpbestek voor de derde concessie nog niet rond is.

Voor mijn vragen verwijs ik naar mijn schriftelijke voorbereiding.

02.02 Aurore Tourneur (Les Engagés): Uit geen van beide verslagen van het Rekenhof blijkt dat de concessie voor de kentekenplaten efficiënt beheerd wordt. Toch heeft de DIV besparingen gerealiseerd door haar uitbestedingsbeleid. Kunt u zeggen hoeveel er bespaard werd?

In zijn eerste verslag, dat dateert van 2022, stelde het Rekenhof vast dat de DIV de eerste concessie niet volledig geëvalueerd heeft, wat het nochtans mogelijk had gemaakt om een beslissing te nemen over een voortzetting van de uitbesteding en over de aan de concessiehouder opgelegde doelstellingen. De tweede concessie loopt af in juli 2025. De DIV heeft die nog niet geëvalueerd, maar heeft aangekondigd dat ze dit wel zal doen om het bestek van de derde concessie te verbeteren.

Kunt u dat bevestigen? Wanneer zullen we de resultaten van die evaluatie krijgen? Het ontwerpbestek voor die derde concessie, die vóór 31 januari 2025 moet worden afgesloten, is nog steeds niet opgesteld. Heeft men er enig idee van wanneer dat werk afgerond zal zijn?

02.03 Gilles Foret (MR): De audit van het Rekenhof heeft ernstige tekortkomingen in het beheer van de concessie aan het licht gebracht, met onder meer een concurrentieel onevenwicht ten voordele van de concessiehouder. Geen van de aanbevelingen uit het verslag van 2022 werd volledig uitgevoerd. Bovendien zou de Staat door het niet toepassen van de financiële sancties ontvangsten hebben gederfd. Dit verslag doet vragen rijzen over de transparantie, billijkheid en doeltreffendheid van die concessie.

Hoe denkt u de problemen op het vlak van controle en transparantie aan te pakken? Hoe denkt u een eerlijke concurrentie te garanderen? Hoe zult u ervoor zorgen dat bpost zijn verplichtingen correct nakomt?

02.04 Xavier Dubois (Les Engagés): Volgens het Rekenhof zou de DIV niet in staat zijn om de kosten voor de verwerking van de inschrijvingsaanvragen nauwkeurig te bepalen of om het bedrag van de

formulé dix-sept recommandations en 2022, mais elle constate aujourd'hui qu'aucune n'a été entièrement mise en œuvre et que l'application d'autres recommandations émises ne peut pas encore être évaluée, le projet de cahier des charges pour la troisième concession n'étant pas encore finalisé.

Pour le reste, je renvoie à mes questions écrites.

02.02 Aurore Tourneur (Les Engagés): Aucun des deux rapports de la Cour des comptes ne prouve l'efficacité de la gestion de la concession. Mais la DIV a réalisé des économies en externalisant. Quel serait le 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, ce qui aurait 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 DIV ne l'a pas encore évaluée mais annonce qu'elle va le faire afin d'apporter des améliorations à la troisième concession.

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): L'audit de la Cour des comptes a exposé de sérieuses lacunes dans la gestion de la concession, relevant notamment un avantage concurrentiel disproportionné. Les 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 des questions sur la transparence, l'équité et l'efficacité de cette concession.

Comment envisagez-vous de remédier aux problèmes de contrôle et de transparence? De quelle manière comptez-vous garantir une concurrence équitable? Comment allez-vous améliorer la bonne exécution des obligations de bpost?

02.04 Xavier Dubois (Les Engagés): Selon la Cour des comptes, la DIV semble incapable de déterminer avec précision le coût du traitement des demandes d'immatriculation ou de justifier le montant de la

verschuldigde vergoeding te rechtvaardigen. Zelfs als bpost niet in staat was om de informatie aan de DIV te bezorgen, is het de DIV die deze informatie zou moeten kunnen verstrekken.

Hoe valt het te verklaren dat de DIV niet in staat is om deze informatie over zijn operationele kosten te verstrekken? Via de DIV werd u verondersteld de aanbevelingen van het Rekenhof uit 2022 op te volgen. Waarom is dat niet gebeurd? Hoe zult u een verhoging van de vergoedingen in de begroting van 2024 rechtvaardigen? Of worden ze niet verhoogd omdat de DIV niet in staat is de kostenstructuur ervan te bepalen?

02.05 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Meer dan twee jaar na de publicatie van de eerste audit van het Rekenhof is het hof van oordeel dat geen enkele van zijn 17 aanbevelingen volledig ten uitvoer gebracht werd. Het Rekenhof betreurt ook dat de DIV weigert om de voor de follow-up noodzakelijke documenten ter beschikking te stellen.

Wat vindt u van het verslag van het Rekenhof? Wat hebt u sinds de publicatie van de eerste audit ondernomen? Wordt een deel van de vergoeding gebruikt om consultancyopdrachten te bekostigen voor de ontwikkeling en het onderhoud van de app van de DIV? Zo ja, hoe rechtvaardigt u dat? Waarom heeft de administratie geweigerd om het Rekenhof documenten te bezorgen? De derde concessie moest op 1 augustus 2025 een aanvang nemen. Hoe staat het daarmee? Welke impact zou dat kunnen hebben op de werkgelegenheid en welke garanties kunt u bieden?

02.06 Minister Georges Gilkinet (Frans): Ik heb kennisgenomen van het eerste verslag, van het opvolgingsverslag van het Rekenhof en van de aanbevelingen, die het mogelijk zullen maken om het systeem dat ik vier jaar geleden overgeërfd heb te verbeteren.

De DIV en op een hoger niveau de FOD Mobiliteit moeten er alles aan doen om de beste dienstverlening tegen de beste prijs te bieden, met name wat de verdeling van kentekenplaten betreft. Die opdracht wordt momenteel ten uitvoer gebracht.

(Nederlands) Het bestek voor de nieuwe concessie zal alle aanbevelingen van het Rekenhof volgen, met een open selectieprocedure en een keuze voor de beste concessiehouder in het belang van de overheid en de burgers.

(Frans) Het bestek zal weldra op de agenda van de ministerraad gezet kunnen worden. Indien het niet

redevance due. Même si bpost a été incapable de fournir les informations à la DIV, c'est la DIV qui devrait être à même de donner ces informations.

Comment justifier l'incapacité de la DIV de fournir ces informations sur ses coûts opérationnels? Par l'intermédiaire de la DIV, vous deviez suivre les recommandations de la Cour des comptes de 2022. Pourquoi cela n'a-t-il pas été fait? Comment justifierez-vous une augmentation des redevances reprise 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): Plus de deux ans après la publication de son premier audit, la Cour des comptes estime qu'aucune de ses 17 recommandations n'a été entièrement suivie. Elle déplore aussi le refus de la DIV de transmettre des 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? Une partie de la redevance a-t-elle été utilisée pour payer des consultances 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? La troisième concession devait commencer le 1^{er} août 2025. Où en sommes-nous? Quel impact cela pourrait-il avoir sur l'emploi et quelles garanties pouvez-vous fournir?

02.06 Georges Gilkinet, ministre (en français): J'ai pris connaissance du premier rapport, du rapport de suivi de la Cour des comptes et des recommandations, qui permettront d'améliorer le système dont j'ai hérité il y a quatre ans.

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

(En néerlandais) Le cahier des charges pour la nouvelle concession suivra toutes les recommandations de la Cour des comptes. À l'issue de la procédure de sélection ouverte, le meilleur concessionnaire sera retenu dans l'intérêt de l'État et des citoyens.

(En français) Le cahier des charges pourra être présenté incessamment à l'ordre du jour du

goedgekeurd kan worden vóór het aantreden van een nieuwe regering, zal het aan mijn opvolger overgedragen worden met het oog gericht op een snelle goedkeuring.

(Nederlands) De huidige concessie zal intussen worden verlengd.

(Frans) Het opvolgingsverslag van het Rekenhof is er te vroeg gekomen aangezien het dossier momenteel opgelost wordt. Alle elementen die in het nieuwe bestek opgenomen zijn, komen tegemoet aan de aanbevelingen van het Rekenhof. Het is een uitermate complex dossier.

(Nederlands) De contractuele sancties werden nooit als dusdanig toegepast, omdat er vooraf werd afgesproken dat daarover overleg zou plaatsvinden met de concessiehouder.

In de zomer van 2021 legde de FOD de leveringspercentages voor de uitreiking van de kentekenplaten en kentekenbewijzen vast op dag+1 en dag+0, namelijk op 95 % op maandbasis en op 79,5 % op kwartaalbasis. Tot nu toe heeft bpost een boete voor laattijdige leveringen betaald van 950.021 euro. De boete van 262.840 euro tijdens de covidperiode werd niet ingevorderd, omdat er toen specifieke richtlijnen van toepassing waren.

Wat de boete voor de beveiliging van de gebouwen van bpost betreft, volgt de FOD Mobiliteit de analyse van het Rekenhof niet. Een eerste audit voor de start van de concessie stelde enkel een vertraging van drie dagen vast voor de installatie van een van de kluizen. Een boete werd als disproportioneel beschouwd. Een tweede auditor evalueerde de vaststellingen van de eerste en bevestigde dat de voorgestelde maatregelen uitsluitend gericht waren op het optimaliseren van de al geïmplementeerde beveiliging. In april 2020 heeft bpost documenten verzonden om de opvolging van de maatregelen te bevestigen. De auditor kon echter pas in oktober ter plaatse komen als gevolg van de covidcrisis. Daarom werd er geen vertragingsboete opgelegd. De wetgeving betreffende de overheidsopdrachten bepaalt ten slotte dat de financiële sancties in verhouding moeten staan tot de gevraagde corrigerende maatregelen.

In het ontwerpbestek voor een nieuwe overheidsopdracht werd ingegaan op het verzoek om de sancties te preciseren. De concessie werd geëvalueerd door een extern advocatenkantoor met het oog op de beste procedure.

gouvernement. S'il ne peut être approuvé avant la formation d'un nouveau gouvernement, il sera transmis à mon successeur en vue d'une approbation rapide.

(En néerlandais) La concession actuelle sera entre-temps prolongée.

(En français) Le rapport de suivi de la Cour des comptes est arrivé 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.

(En néerlandais) Les sanctions contractuelles n'ont jamais été appliquées en tant que telles, car il avait été convenu au préalable qu'une concertation aurait lieu avec le concessionnaire à ce sujet.

Durant l'été 2021, le SPF a fixé les taux de livraison pour la délivrance des plaques d'immatriculation et des certificats d'immatriculation au jour+1 et au jour+0, à savoir à 95 % sur une base annuelle et à 79,5 % sur une base trimestrielle. Jusqu'à présent, bpost a payé une amende de 950 021 euros en raison de livraisons tardives. L'amende de 262 840 euros encourue pendant la période du Covid-19 n'a pas été recouvrée, car des directives spécifiques étaient applicables à l'époque.

En ce qui concerne l'amende pour la sécurisation des bâtiments de bpost, le SPF Mobilité ne suit pas l'analyse de la Cour des comptes. Un premier audit effectué avant le début de la concession a uniquement constaté un retard de trois jours pour l'installation d'un des coffres. Une amende a été considérée comme disproportionnée. Un deuxième auditor a évalué les constatations du premier et a confirmé que les mesures proposées visaient exclusivement à optimiser la sécurisation déjà mise en œuvre. En avril 2020, bpost a envoyé des documents afin de confirmer le suivi des mesures. L'auditeur n'a cependant pu se rendre sur place qu'en octobre en raison de la crise du Covid-19. C'est pourquoi aucune amende pour retard n'a été infligée. Enfin, la législation relative aux marchés publics dispose que les sanctions financières doivent être proportionnelles aux mesures correctives demandées.

Dans le projet de cahier des charges pour un nouveau marché public, les sanctions ont été précisées conformément à la demande. La concession a été évaluée par un cabinet d'avocats externe en vue de déterminer la meilleure procédure.

Daarnaast werd advies ingewonnen over het ontwerpbestek en werd er rekening gehouden met de marktconsultatie van november 2023, de opmerkingen van het Rekenhof en de eerste bevindingen van de economische analyse.

De Belgische situatie, waar de kentekenplaat gelinkt is aan de titularis, verschilt sterk van die in landen waar de kentekenplaat gelinkt is aan het voertuig. Dat vertaalt zich in een totaal andere procedure voor de schrapping van inschrijvingen.

(Frans) Al in december 2021 heeft de DIV gesteld dat de dienst het niet eens was met de analyse van het Rekenhof, omdat de vergoedingen in verhouding stonden tot de hoogte van de werkingskosten. In 2021 bedroegen de geraamde ontvangsten ongeveer 9,8 miljoen euro, voor een kostentotaal van 8,6 miljoen euro. In 2022, toen de aluminium- en papierprijzen sterk stegen, daalden de netto-ontvangsten uit de concessie. De werkingskosten voor 2022 werden herberekend op ongeveer 8,8 miljoen euro, en zijn volledig gerechtvaardigd.

De DIV heeft vastgesteld dat de geraamde ontvangsten van de concessie in 2024 de werkingskosten niet meer zouden dekken. De vergoeding moet echter kostendekkend zijn. Daarom werd er bij de FOD Begroting een dossier ingediend waarin er een verhoging van 20 % gevraagd werd. Die werd op 13 oktober 2023 door de ministerraad goedgekeurd, maar werd nog niet geïmplementeerd omdat er nog gesprekken met bpost lopen op basis van de economische analyse die intussen ontvangen werd en van de ingebrekestelling die ik verstuurd heb.

De derving van extra ontvangsten heeft geen directe gevolgen gehad, temeer daar de ontvangsten voor 2024 3,3 miljoen euro bedragen.

Mevrouw Tourneur, wat de gerealiseerde besparingen betreft: tussen 2000 en 2009 werd er 542.684 euro bespaard op de personeelskosten en 3.919.967 euro op de werkingskosten.

De huidige concessie werd geëvalueerd op basis van de marktprospectie, een economische analyse, de interne audit van bpost en een vereenvoudiging van de processen voor de uitgifte van de nummerplaten en inschrijvingsbewijzen. Het nieuwe bijzondere bestek wordt momenteel geanalyseerd door de staatssecretaris voor Begroting en zal eerlang aan de ministerraad voorgelegd worden. De nieuwe concessie zal veel beter zijn dan de oude.

En outre, un avis a été sollicité pour le projet de cahier des charges et il a été tenu compte de la consultation du marché réalisée en novembre 2023, des observations formulées par la Cour des comptes et des premières conclusions de l'analyse économique.

La situation en Belgique, où la plaque d'immatriculation est liée au titulaire, diffère fortement de celle observée dans des pays où la plaque est liée au véhicule. Il en découle une procédure tout à fait différente en matière de radiation des immatriculations.

(En français) En décembre 2021 déjà, la DIV indiquait ne pas partager l'analyse de la Cour des comptes car les redevances étaient proportionnées au montant des frais de fonctionnement. En 2021, les recettes estimées s'élevaient à environ 9,8 millions d'euros, pour des coûts totaux de 8,6 millions. En 2022, lorsque les prix de l'aluminium et du papier ont flambé, les recettes nettes de la concession ont diminué. Les coûts de fonctionnement en 2022 ont été recalculés à environ 8,8 millions d'euros, entièrement justifiés.

La DIV a constaté que les recettes estimées de la concession en 2024 ne couvriraient plus ses coûts de fonctionnement. Or la redevance doit couvrir les coûts. Un dossier d'augmentation de 20 % a alors été introduit au SPF budget. Il a été accepté par le Conseil des ministres le 13 octobre 2023 mais n'est pas encore appliqué car des discussions sont encore en cours avec bpost sur la base de l'analyse économique reçue entre-temps, ainsi que de la mise en demeure que j'ai envoyée.

Le défaut de recettes supplémentaires n'a pas eu de conséquences directes, surtout que les recettes pour 2024 s'élèvent à 3,3 millions.

Madame Tourneur, concernant les économies réalisées, entre 2000 et 2009, elles étaient de 542 684 euros en frais de personnel et 3 919 967 euros en frais de fonctionnement.

La concession actuelle a été évaluée sur la base de la prospection du marché, de l'analyse économique, de l'audit interne de bpost et d'une simplification des processus de délivrance des plaques et des certificats d'immatriculation. Le nouveau cahier spécial des charges est à l'analyse chez la secrétaire d'État au Budget et sera soumis rapidement au Conseil des ministres. La nouvelle concession sera bien meilleure que l'ancienne.

02.07 Aurore Tourneur (Les Engagés): Het is cruciaal dat we over cijfers beschikken. Graag hadden we vernomen op welke datum het document afgewerkt zal zijn.

02.07 Aurore Tourneur (Les Engagés): Il est essentiel de disposer des chiffres. Nous aurions aimé avoir une date pour la finalisation du document.

02.08 Gilles Foret (MR): Hopelijk kunnen de *lessons learned* helpen om de koers bij te stellen voor de volgende aanbesteding van de concessie.

02.08 Gilles Foret (MR): Espérons que ces différents enseignements permettront de rectifier le tir pour le prochain marché de concession.

02.09 Xavier Dubois (Les Engagés): Ik ben het niet eens met uw standpunt als zou de vergoeding in verhouding staan tot het totale kostenplaatje. Men moet nauwkeurig berekenen wat de uitreiking van de nummerplaten kost in plaats van een algemene analyse te maken over de DIV.

02.09 Xavier Dubois (Les Engagés): Je ne partage pas votre avis selon lequel la redevance est proportionnée par rapport au coût total. Il faut déterminer de manière précise le coût du processus de délivrance des plaques et non procéder à une analyse globale par rapport à la DIV.

Volgens u bedragen de ontvangsten momenteel 3 miljoen euro. In de begroting werd echter 9 miljoen euro ingeschreven. In 2024 loopt de overheid dus inkomsten mis.

Vous dites que les recettes à ce stade s'élèvent à 3 millions. Or, 9 millions sont prévus dans le budget. C'est un manque à gagner pour l'État en 2024.

Kunt u ons het dossier, dat blijkbaar goedgekeurd werd, bezorgen, zodat wij kunnen achterhalen waarom het verzoek tot verhoging van de vergoeding, dat blijkbaar ingewilligd werd, gerechtvaardigd is?

Est-il possible de nous transmettre le dossier soumis et apparemment validé afin que nous comprenions la justification de la demande de majoration de la redevance qui a apparemment été acceptée?

02.10 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Dit dossier is met verschillende problemen behept: men wil bepaalde documenten niet bezorgen, de prijzen zijn te hoog, er worden consultants ingeschakeld en er is het hele systeem van de onderaanneming. Wij blijven de verwickelingen in deze zaak en de toekenning van de derde concessie opvolgen.

02.10 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Ce dossier présente plusieurs problèmes: refus de transmettre des documents, prix trop élevés, recours à des consultants et tout le système de sous-traitance. Nous resterons attentifs à la suite des événements et à l'octroi de la troisième concession.

Toen de overheid het hele proces afhandelde, werden de kosten van de nummerplaat gedekt door de belastingen. De kosten waren dus inkomensafhankelijk. Vandaag moeten alle burgers, ongeacht hun inkomensniveau, een vergoeding betalen. Bovendien wordt een deel van die vergoeding voor de verloning van de consultants aangewend. Wij zullen niet nalaten om deze kwestie opnieuw met u te bespreken als de nieuwe regering op zich laat wachten.

Lorsque tout était géré par l'État, le coût de la plaque était couvert par les impôts, et donc en fonction des revenus. Aujourd'hui, les citoyens doivent s'acquitter d'une redevance, quel que soit leur niveau de revenus. En outre, une partie de l'argent de la redevance est consacrée à rémunérer des consultants. Nous n'hésiterons pas à revenir vers vous si le gouvernement tardait à venir.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

03.01 Aurore Tourneur (Les Engagés): Volgens Touring beweert 17 % van de weggebruikers dat ze geregeld verblind worden door fietsverlichting, vooral van e-bikes. Ongeschikte types van verlichting die online aangekocht worden, zouden

03.01 Aurore Tourneur (Les Engagés): Selon Touring, 17 % des usagers de la route déclarent être régulièrement éblouis par les phares des vélos, surtout électriques. L'achat en ligne de modèles d'éclairage inadaptés jouerait aussi un rôle.

daarbij ook een rol spelen.

Wat vindt u hiervan? Financiert u studies over de impact van fietsverlichting op de verkeersveiligheid, of over de manier waarop de noodzakelijke zichtbaarheid van fietsers verzoend kan worden met comfort voor de andere weggebruikers? Moeten er voor e-bikes specifieke verlichtingsnormen opgelegd worden, en dan vooral voor speedpedelecs? Bent u van plan om controles in te voeren op niet-conforme of te krachtige verlichting? Bent u van plan om de sterkte en de afstelling van de verlichting te reglementeren? Overweegt u om fietsers te sensibiliseren voor de keuze van een geschikte en juist afgestelde verlichting?

03.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): Er zijn steeds meer fietsers, maar het aantal verkeersslachtoffers bij fietsers neemt ook toe. De veiligheid van fietsers is dan ook een prioriteit. Die veiligheid kan verhoogd worden door een betere zichtbaarheid.

Ik maak een onderscheid tussen de elektrische fietsen die gelijkgesteld zijn met conventionele fietsen, de gemotoriseerde fietsen of rijwielen met een vermogen tussen 250 en 1000 W die meer dan 25 km/u rijden, en de speedpedelecs met een vermogen van meer dan 4000 W die meer dan 45 km/u rijden; een speedpedelec wordt als bromfiets beschouwd en moet gehomologeerd worden.

Voor de eerstgenoemde categorie geldt artikel 82.1 van het huidige verkeersreglement, dat met betrekking tot lichten en reflectoren bepaalt dat fietsers geen verblindend licht mogen voeren. Gemotoriseerde rijwielen en speedpedelecs vallen daarentegen onder de bepalingen van de Europese verordening 168/2013 en moeten conform die verordening gehomologeerd worden. Een eventuele aanscherping van die normen zou dus op Europees niveau moeten gebeuren.

Het probleem van verblindende lichten speelt ook bij andere motorvoertuigen. Tot nu toe heeft Vias institute onderzoek verricht naar de zichtbaarheid van fietsers, maar niet naar de gevolgen van fietsverlichting voor andere weggebruikers. Het zou dat in het kader van zijn meerjarige overeenkomst kunnen doen.

De Europese Commissie onderzoekt een eventuele herziening van de kaderverordening betreffende de typegoedkeuring van deze voertuigen. Ik heb daar ook voor gepleit. Als het wetenschappelijk verantwoord is, is dat een goede gelegenheid om de normen aan te scherpen.

Que pensez-vous de cette question? Financez-vous des études sur l'impact qu'a l'éclairage des vélos sur la sécurité routière, ou sur la façon de concilier nécessaire visibilité des cyclistes et confort? Faudrait-il imposer des normes d'éclairage spécifiques aux vélos électriques, surtout aux plus rapides? Prévoyez-vous de contrôler les éclairages non conformes ou trop puissants? Comptez-vous réglementer l'intensité et l'orientation des éclairages? Envisagez-vous de sensibiliser les cyclistes au choix d'un éclairage adapté et correctement ajusté?

03.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Les cyclistes sont de plus en plus nombreux mais le nombre des victimes parmi eux augmente également. La sécurité des cyclistes est une priorité. Elle peut être améliorée notamment par une meilleure visibilité.

Je distingue le vélo électrique assimilé au vélo classique, le vélo ou cycle motorisé entre 250 et 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, qui est considéré comme un cyclomoteur et doit être homologué.

Les premiers sont soumis à l'article 82.1 de l'actuel Code de la route, relatif aux feux et catadioptrés, qui 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 doivent être homologués selon le règlement en question. Tout renforcement de ces normes devrait donc se faire dans un cadre européen.

Ce problème de l'éblouissement concerne également les autres véhicules à moteur. Jusqu'à présent, l'institut Vias a étudié la visibilité des cyclistes mais pas l'incidence de leur éclairage sur les autres usagers. Il pourrait le faire en vertu de sa convention pluriannuelle.

La Commission européenne étudie une éventuelle révision du règlement-cadre relatif à l'homologation par type de ces véhicules. J'ai plaidé en ce sens. Si c'est justifié scientifiquement, ce serait l'occasion de renforcer les normes.

Er zal in de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (UNECE) een werkgroep opgericht worden die zich over de risico's van verblinding zal buigen. De FOD zal de werkzaamheden van die werkgroep nauwlettend volgen.

Alvorens op de markt gebrachte verlichtingssystemen te gaan controleren, zou men beter rekening houden met de conclusies die op internationaal niveau getrokken worden. Voor fietsen die met gemotoriseerde voertuigen gelijkgesteld worden, is de FOD Economie echter bevoegd en ik nodig u dan ook uit uw vragen daarover aan minister Dermagne te stellen.

Minister Verlinden is bevoegd voor het beboeten van overtredingen. Het lijkt me dringend nodig om het publiek te sensibiliseren, aangezien een te felle en slecht afgestelde verlichting voetgangers, andere fietsers en zelfs automobilisten kan hinderen.

03.03 Aurore Tourneur (Les Engagés): Snellere fietsen vormen een specifieke uitdaging. Het aanpassen van de regels inzake verlichting zou al een aantal risico's voorkomen.

Het incident is gesloten.

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): In het plan "Naar een klimaatbestendige samenleving in 2050" staat onder meer dat er een analyse uitgevoerd zal worden van de impact die extreme weerfenomenen zouden kunnen hebben op de spoorweginfrastructuur.

Heeft men die analyse uitgevoerd? Zo ja, werden er concrete projecten opgezet om de infrastructuur aan te passen? Zo ja, over welke projecten gaat het?

04.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De federale adaptatiemaatregelen 2023-2026 worden momenteel aan een tussentijdse evaluatie onderworpen. Het rapport daarvan zou in het eerste kwartaal van 2025 gepubliceerd moeten worden.

Wat het in kaart brengen betreft van de punten waarop de spoorweginfrastructuur kwetsbaar is voor extreme weerfenomenen, werd er een analyse van deskundigenrapporten uitgevoerd om te bepalen welke maatregelen die kwetsbaarheid kunnen beperken. Daarvoor werden er twee studies onder

Un groupe de travail dédié aux risques d'éblouissement va être constitué au sein de la commission économique pour l'Europe des Nations Unies (UNECE). Le SPF y sera attentif.

Avant de contrôler les éclairages mis sur le marché, mieux vaut tenir compte des conclusions tirées au niveau international. Toutefois, pour les vélos assimilés à des cycles, le SPF Économie est compétent et je vous invite à interroger le ministre Dermagne.

La ministre Verlinden est compétente quant à la verbalisation des infractions. Il me semble urgent de sensibiliser le public car un éclairage trop puissant et mal orienté peut gêner les piétons, d'autres cyclistes voire des automobilistes.

03.03 Aurore Tourneur (Les Engagés): Les engins plus rapides présentent un enjeu spécifique. Adapter les règles d'éclairage préviendrait déjà certains risques.

L'incident est clos.

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

04.01 Xavier Dubois (Les Engagés): Le plan pour une société résiliente au changement climatique d'ici 2050 prévoit notamment une analyse de l'impact possible des phénomènes météorologiques extrêmes sur les infrastructures ferroviaires.

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 (en français): Une évaluation à mi-parcours des mesures fédérales d'adaptation 2023-2026 est en cours de réalisation. Le rapport devrait être publié au cours du premier trimestre 2025.

En ce qui concerne la cartographie de la sensibilité des infrastructures ferroviaires aux phénomènes météorologiques extrêmes, une analyse des rapports d'experts a été réalisée afin d'identifier les mesures susceptibles de limiter la vulnérabilité de l'infrastructure ferroviaire. Deux études ont été

de loop genomen: de studie ARISCC (*Adaptation of Railway Infrastructure to Climate Change*), die in 2011 door de Internationale Spoorwegunie uitgevoerd werd, en de strategische nota die begin 2024 gepubliceerd werd door de werkgroep PRIME (*Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe*). De nadruk lag op de klimaatbestendigheid van het Europese spoorwegnet, het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-V).

Tijdens overstromingen of bij hevige regenval blijkt de stabiliteit van de spoorbermen het grootste risico voor het treinverkeer te vormen. De mogelijke impact is sterk afhankelijk van de plaatselijke structuur van de ondergrond, de helling van de berm, de natuurlijke afwatering en de bestaande afwateringssystemen.

Er werden twee studies opgestart. De eerste betrof de inventarisatie en parametrisering van de spoordijken. Tijdens deze fase werden er ook overstromingsgevoelige gebieden vastgelegd. In de tweede studie, die net begonnen is, worden de risico's geanalyseerd. Ze is voornamelijk gericht op de stabiliteit van de spoorbermen met een helling van meer dan twee meter in overstromingsgevoelige gebieden.

Bij de aanleg van elke nieuwe infrastructuur wordt er rekening gehouden met alle verschijnselen die verband houden met de klimaatverandering.

04.03 Xavier Dubois (Les Engagés): Ik wacht dus op de resultaten van die studies. We zullen hier later op terugkomen.

Het incident is gesloten.

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

05.01 Xavier Dubois (Les Engagés): In het jaarverslag 2023 van Infrabel staat dat de steeds vaker voorkomende extreme weersituaties risico's inhouden voor de spoorweginfrastructuur, en meer bepaald voor de afwateringssystemen.

Maatregel 8 in het plan met federale adaptatiemaatregelen voor een klimaatbestendige samenleving betreft de aanpassing van de (interne) technische richtlijnen voor de dimensionering en aanleg van nieuwe afwateringsstructuren voor de spoorwegen.

Hoever is men daarmee gevorderd? Beschikken andere spoorlijnen naast lijn12 over een aangepast

utilisées: l'étude ARISCC (*Adaptation of Railway Infrastructure to Climate Change*) réalisée par l'Union internationale des chemins de fer en 2011 et la note stratégique publiée début 2024 par le groupe de travail PRIME (*Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe*), l'accent étant mis sur la résilience du réseau ferroviaire européen structurant, le RTE-T.

Le plus grand risque pour la circulation des trains lors d'inondations ou de fortes précipitations s'avère être la stabilité des 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.

Deux études ont été initiées. La première a permis de réaliser l'inventaire et le paramétrage des remblais ferroviaires. Au cours de cette phase, des zones inondables ont également été identifiées. La seconde étude, qui vient de commencer, analyse les risques et porte principalement sur la stabilité des accotements de talus d'une pente supérieure à deux mètres dans des zones inondables.

Toute nouvelle infrastructure est soumise à une prise en charge complète des phénomènes liés au dérèglement climatique.

04.03 Xavier Dubois (Les Engagés): J'attends donc les résultats de ces études. Nous y reviendrons.

L'incident est clos.

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

05.01 Xavier Dubois (Les Engagés): Le rapport d'activités 2023 d'Infrabel a relevé que les conditions météorologiques extrêmes, de plus en plus fréquentes, présenteront des risques pour l'infrastructure ferroviaire, notamment pour les systèmes de drainage.

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.

Où en est ce travail? À part la ligne 12, d'autres lignes disposent-elles d'un système de drainage

afwateringssysteem?

05.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): Het spoorwegnet moet een basisbouwsteen zijn van het Belgische klimaatbeleid, want het zorgt voor minder voertuigen op de wegen en dus minder CO₂-uitstoot.

Enkele jaren geleden al heeft Infrabel de kwetsbare plaatsen op het spoorwegnet in kaart gebracht in het kader van het nationale klimaatadaptatieplan. De internationale ARISCC-studie (*Adaptation of Railway Infrastructure to Climate Change*) heeft als basis gediend voor deze risicoanalyse.

De dimensionering van de afwateringsvoorzieningen met het oog gericht op zware regenval is essentieel op lange termijn, en de technische voorschriften dienaangaande worden momenteel herzien door Infrabel.

Bij het ontwerp van de spoorweginfrastructuur wordt er ook rekening gehouden met de vereisten inzake afwatering. Bij de recentelijk vernieuwde infrastructuur werden dan ook de modernste technische oplossingen toegepast.

05.03 **Xavier Dubois** (Les Engagés): Ik zal u in dit verband een meer specifieke vraag stellen over de conformiteit van de afwateringssystemen met de huidige normen.

Het incident is gesloten.

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

06.01 **Xavier Dubois** (Les Engagés): De bouw van het nieuwe station Bergen heeft lang geduurd en zeer veel geld gekost. Het Rekenhof heeft in zijn verslag kritiek geuit op de procedures die voor de overheidsopdrachten gevolgd werden. Bij de aanstelling van de architect werd de gelijkheid van de kandidaten niet geëerbiedigd en normaal gezien had het bureau Calatrava van deelname uitgesloten moeten worden.

Betreffende de omvorming van het project voor een loopbrug over de sporen in een multimodaal station, had er een tweede wedstrijd georganiseerd moeten worden. Dat stelt zowel het Rekenhof als het HvJ-EU, dat verduidelijkt dat een wijziging van een overheidsopdracht in uitvoering in principe impliceert dat er een nieuwe gunningsprocedure georganiseerd moet worden.

Er werden dus ten minste twee fouten gemaakt die een schending van de wet inzake

adapté?

05.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Le réseau ferroviaire doit constituer un élément de base de la politique climatique belge, puisqu'il permet de réduire le trafic routier et donc les émissions de CO₂.

Il y a quelques années déjà, Infrabel a réalisé la cartographie des vulnérabilités ferroviaires dans le cadre du Plan national d'adaptation au changement climatique. L'étude internationale ARISCC a servi de base à cette analyse de risques.

Le dimensionnement du drainage en cas de fortes précipitations est essentiel sur le long terme et les prescriptions techniques en la matière sont actuellement revues par Infrabel.

Dans le cadre de la conception de l'infrastructure ferroviaire, les exigences en matière de drainage sont également prises en compte. Les infrastructures récemment renouvelées bénéficient donc des solutions techniques les plus modernes.

05.03 **Xavier Dubois** (Les Engagés): Je reviendrai avec une question plus spécifique sur la conformité des systèmes de drainage aux normes existantes.

L'incident est clos.

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

06.01 **Xavier Dubois** (Les Engagés): La construction de la nouvelle gare de Mons a duré longtemps, a coûté très cher et la Cour des comptes a pointé dans son rapport de 2022 les procédures suivies pour les marchés publics. La désignation de l'architecte n'a pas été respecté l'égalité entre candidats et, normalement, la participation du bureau Calatrava aurait dû être écartée.

Concernant la transformation du projet de passerelle en projet de gare multimodale, un 2^{ème} concours pour désigner l'auteur aurait dû être organisé, tant selon la Cour des comptes que la CJUE, qui précise qu'une modification à un marché en cours d'exécution implique en principe l'organisation d'une nouvelle procédure d'attribution.

Il y a donc eu au moins deux erreurs constitutives de non-respect de la loi sur les marchés publics.

overheidsopdrachten vormen.

Tijdens de hoorzitting met de verantwoordelijken van de NMBS en Infrabel vernamen we dat dit station 500 miljoen euro zou kosten, wat 10 tot 13 keer meer is dan het oorspronkelijke bedrag. Het studiebureau, dat volgens het Rekenhof op onwettige wijze aangesteld werd, zal 14 % van dat bedrag aan erelonen opstrijken. Dat is onaanvaardbaar.

Twee jaar nadat we het definitieve verslag ontvangen hebben en nu we weten welke onregelmatigheden er onthuld werden en hoeveel het project uiteindelijk zal kosten, vragen wij u, zoals mevrouw Fonck in 2022 al deed, dat u zich burgerlijke partij zou stellen en een rechtszaak zou starten.

06.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): Het eindverslag van het Rekenhof over het station Bergen is vernietigend, zowel wat de toepassing van de regelgeving inzake overheidsopdrachten als het financieel beheer van het project betreft. Het is het resultaat van beslissingen die tijdens verschillende zittingsperiodes genomen worden en waarvan ik de impact op de begroting betreur. Ze illustreren eveneens hoe er zeker niet met overheidsmiddelen omgesprongen mag worden.

De middelen die er voor bouw van het station Bergen uitgetrokken werden, hadden gebruikt kunnen worden ter verbetering van het onthaal en de toegankelijkheid van vele andere stations die dit echt nodig hebben, en ik kan dit alleen maar veroordelen.

Maar aangezien het kwaad al geschied was, konden we beter afmaken waar we aan begonnen waren. Het nieuwe station is eindelijk operationeel.

Zoiets mag niet meer gebeuren. In het nieuwe openbardienstcontract van de NMBS wordt er dan ook voorrang gegeven aan de standaardisering van de onthaalinfrastructuur en de ontwikkeling van de toegankelijkheid tegen de beste prijs-kwaliteitverhouding.

In de nieuwe beheerscontracten die eind 2023 afgesloten werden, worden er aan de openbare spoorwegbedrijven duidelijke en bindende richtsnoeren opgelegd om dergelijk budgettair wanbeheer te voorkomen.

Wat de mogelijke onregelmatigheden in het stationsproject van Bergen betreft, behoudt de Staat zich het recht voor om alle nodige maatregelen te nemen, zeker nu de werken afgerond zijn. En ik twijfel er niet aan dat de NMBS daaraan zal meewerken, zoals ze ook met het Rekenhof gedaan

Lors de l'audition des responsables de la SNCB et d'Infrabel, nous avons appris que cette gare coûterait 500 millions d'euros, soit 10 à 13 fois plus que le montant initial. Et, sur ce montant, le bureau d'études, désigné de manière irrégulière selon la Cour des comptes, va toucher 14 % d'honoraires. C'est inacceptable.

Deux ans après réception du rapport définitif, avec les irrégularités pointées et la divulgation du coût final, nous vous demandons, comme l'avait fait Mme Fonck en 2022, de vous constituer enfin partie civile et de saisir la justice.

06.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Le rapport final de la Cour des comptes sur la gare de Mons est accablant, tant pour l'application des règles de marché public qu'en ce qui concerne la maîtrise financière du projet. C'est le fruit de décisions couvrant plusieurs législatures, dont je déplore l'impact budgétaire et le mauvais exemple de gestion des deniers publics.

Les budgets consacrés à la gare de Mons auraient été utiles à l'amélioration de l'accueil et de l'accès de nombreuses autres gares qui en ont bien besoin, et je ne peux que le dénoncer.

Mais dès lors que le mal était fait, le mieux était de terminer ce qui avait été commencé. La nouvelle gare est enfin en activité.

De tels schémas ne doivent pas se reproduire. Aussi, le nouveau contrat de service public de la SNCB privilégie la standardisation des infrastructures d'accueil et le développement de l'accessibilité au meilleur rapport qualité-prix.

Les nouveaux contrats de gestion conclus à la fin 2023 imposent aux entreprises publiques ferroviaires des balises claires et contraignantes pour éviter de telles gabegies budgétaires.

Concernant les possibles irrégularités commises dans le projet gare de Mons, l'État se réserve le droit de prendre toutes les mesures nécessaires, d'autant plus que les travaux sont finis. Et je ne doute pas que la SNCB collaborerait par rapport à celles-ci, comme elle l'a fait à l'égard de la Cour des comptes.

heeft.

Eventuele gerechtelijke procedures moeten gebaseerd zijn op concrete bewijzen, met name ten aanzien van de toenmalige verantwoordelijken, die door het Rekenhof niet duidelijk geïdentificeerd worden. In ieder geval werden er tot nu toe geen klachten ingediend over de procedures waarnaar het in zijn verslag verwijst, ook al bestonden er beroepsmogelijkheden.

Over de procedures waarvan sprake in het verslag van het Rekenhof werden er geen klachten ingediend.

Voor grote openbare projecten moeten er beter afgebakende governanceprocedures worden ontwikkeld teneinde een goed gebruik van de middelen ten voordele van een aantrekkelijk en performant spoorvervoer te garanderen. Ik heb dat punt in het openbaredienstcontract met de NMBS en het performantiecontract met Infrabel laten opnemen. De FOD Mobiliteit moet de nodige middelen krijgen om de follow-up hiervan te verzekeren.

06.03 Xavier Dubois (Les Engagés): U zegt dat er vóór uw aantreden als minister over die overheidscontracten werd beslist. Krachtens het Wetboek van strafvordering moet een ambtenaar of een minister, wanneer hij of zij kennis heeft van onwettige feiten, dat melden bij het gerecht, dat vervolgens zal uitmaken wie daarvoor verantwoordelijk is. U hebt kennis van onregelmatigheden die door het Rekenhof werden blootgelegd. U moet dit dus melden. Als u weigert dat te doen, verzuimt u uw plicht.

Het incident is gesloten.

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)

07.01 Frank Troosters (VB): *Uit een reportage van Bruzz blijkt dat snellere varianten van de e-steps volop in opmars zijn.*

Ondermijnt het illegale gebruik van veel te snelle e-steps niet uw ambitie om het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers terug te dringen? Wat zult u doen om het gebruik ervan aan banden te leggen? Hoe zult u ervoor zorgen dat de

D'éventuelles procédures en justice doivent s'appuyer sur des éléments concrets, notamment par rapport aux responsables de l'époque, qui ne sont pas clairement identifiés par la Cour des comptes. En tous cas, les procédures visées dans son rapport n'ont jusqu'ici pas fait l'objet de plaintes, alors que des voies de recours existaient.

Les procédures visées dans le rapport de la Cour des comptes n'ont pas fait l'objet de plaintes.

Des processus mieux balisés de gouvernance doivent encadrer les grands projets publics pour garantir la bonne utilisation des moyens au bénéfice d'un service ferroviaire attractif et performant. J'ai inscrit ce point dans le contrat de service public avec la SNCB et le contrat de performance avec Infrabel. Il faudra donner les moyens au SPF Mobilité d'assurer leur suivi.

06.03 Xavier Dubois (Les Engagés): Vous dites que les marchés publics ont été décidés avant votre arrivée. Selon le Code d'instruction criminelle, lorsqu'un fonctionnaire ou un ministre a connaissance de faits illégaux, il a l'obligation de les dénoncer à la justice, qui déterminera ensuite qui est responsable. Vous avez connaissance des irrégularités pointées par la Cour des comptes. Vous devez donc les dénoncer. En refusant de le faire, vous manquez à votre devoir.

L'incident est clos.

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): *Il ressort d'un reportage réalisé par Bruzz que des versions plus rapides des trottinettes électriques sont en plein essor.*

L'utilisation illégale de trottinettes électriques beaucoup trop rapides ne compromet-elle pas votre ambition de réduire le nombre d'accidents et de victimes de la circulation? Qu'allez-vous faire pour bannir l'utilisation de ces engins? Comment

politie snel over gehomologeerde toestellen kan beschikken om de snelheid van e-steps te meten? Wordt daarover overlegd met Vias institute? Wordt een budget uitgetrokken voor die gehomologeerde meettoestellen?

07.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De bewuste e-steps zijn illegaal en gevaarlijk. Ik heb in de wegcode de maximumsnelheid beperkt tot 25 kilometer per uur. Men zou zowel bij de verkopers als bij de gebruikers controles moeten uitvoeren, maar dat is respectievelijk een bevoegdheid van de minister van Economie en de minister van Binnenlandse Zaken.

In een recente studie van de Europese Commissie over de technische aspecten wordt gepleit voor een specifiek EU-goedkeuringskader voor dit type voertuigen. De volgende minister moet dat beoordelen.

De beslissing over een investering in gehomologeerde meettoestellen komt toe aan de minister van Binnenlandse Zaken.

Het incident is gesloten.

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): Op heel wat plaatsen waar er werken uitgevoerd worden wordt er gekeken of materiaal dat bij de sloop van infrastructuur vrijkomt opnieuw kan worden gebruikt.

Is circulariteit op plaatsen waar er werken uitgevoerd worden een wezenlijk aandachtspunt in het kader van de projecten van de NMBS en Infrabel? Op welke plaatsen wordt dat principe toegepast? Werd er in het kader van de werken aan het station van Ottignies een aanbesteding uitgeschreven voor de recuperatie van materialen en roerende of onroerende goederen?

08.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): De NMBS levert inspanningen om de hoeveelheid afval als gevolg van haar industriële, administratieve of commerciële activiteiten te verminderen. Deze aandachtspunten zijn opgenomen in het beheerscontract. Onlangs kon tot 80 % van het afval van de NMBS gerecycleerd of gevaloriseerd worden.

Deze kringloopeconomiebenadering wordt ook toegepast voor de werken aan het station van

veillerez-vous à ce que la police puisse disposer rapidement d'appareils homologués pour mesurer la vitesse des trottinettes électriques? Une concertation est-elle organisée à ce sujet avec l'institut Vias? Un budget sera-t-il dégagé pour ces appareils de mesure homologués?

07.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Les trottinettes électriques en question sont illégales et dangereuses. J'ai limité la vitesse maximum à 25 km par heure dans le Code de la route. Il faudrait contrôler à la fois les vendeurs et les utilisateurs, mais ces contrôles relèvent respectivement de la compétence du ministre de l'Économie et de la ministre de l'Intérieur.

Une étude réalisée récemment à la demande de la Commission européenne concernant les aspects techniques plaide en faveur d'un cadre d'homologation européen spécifique pour ce type de véhicules. Le prochain ou la prochaine ministre devra considérer la question.

La décision d'investir dans des appareils de mesure homologués appartient à la ministre de l'Intérieur.

L'incident est clos.

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

08.01 **Xavier Dubois** (Les Engagés): L'optique développée dans de nombreux chantiers est de pouvoir réutiliser des matériaux issus de la destruction des infrastructures.

Dans les projets de la SNCB et d'Infrabel, la circularité des chantiers est-elle une réelle préoccupation? Sur quels chantiers est-elle appliquée? En ce qui concerne le chantier à la gare d'Ottignies, un appel d'offres a-t-il été lancé pour la récupération des matériaux et biens mobiliers ou immobiliers?

08.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): La SNCB agit pour réduire la quantité de déchets issus de ses activités industrielles, administratives ou commerciales. Ces préoccupations figurent dans le contrat de gestion. Dernièrement, jusqu'à 80 % de ses déchets ont pu être recyclés ou valorisés.

Cette approche d'économie circulaire vaut aussi pour le chantier en gare d'Ottignies. À cet égard, la

Ottignies. In dat verband zoekt de NMBS kopers voor materialen die gevaloriseerd en hergebruikt kunnen worden. Aldus wordt bouwafval omgevormd tot grondstoffen en komt het in het recyclagecircuit terecht.

In het jaarlijkse rapport met betrekking tot de evaluatie van de resultaten van de prestatie- en informatie-indicatoren voor de NMBS, dat door de FOD Mobiliteit en Vervoer gepubliceerd wordt, zijn het percentage afval dat gerecycleerd wordt en de toename van het aantal stations met afvalscheidingvoorzieningen aspecten die nauwlettend gevolgd worden. De NMBS zet in op duurzaamheid en blijft innovatieve oplossingen zoeken.

08.03 Xavier Dubois (Les Engagés): Wij zullen alert blijven op de voltooiing van de belangrijke werken in het station Ottignies, en hopen dat de recyclagegraad van 85 à 90 % zal kunnen worden bereikt.

Het incident is gesloten.

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): In november heeft de Raad van State de uitbreiding van cafetariaplannen tot het gewone personeel nietig verklaard omdat hij oordeelt dat die uitbreiding niet door een wijziging van het arbeidsreglement bekrachtigd werd. De HR-directie van de NMBS heeft echter gehandeld zonder de regelgeving na te leven. Naar verluidt hebben de NMBS en Infrabel zonder enig overleg addenda aan arbeidsovereenkomsten toegevoegd.

Vindt u niet dat spoorbedrijven de uitspraken van de Raad van State in acht moeten nemen? Welke maatregelen zult u nemen tegen die weigering om zich naar een rechterlijke beslissing te schikken?

09.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Overeenkomstig de wet van 1991 staat het niet aan mij om mij te mengen in het hr-beleid van spoor- en overheidsbedrijven. Niettemin verwacht ik van de NMBS, Infrabel, HR-Rail en alle overheidsbedrijven dat ze een voorbeeldrol vervullen met betrekking tot de sociale dialoog en de eerbiediging van de wet en

SNCB recherche des acheteurs de matériaux qui peuvent être valorisés et réutilisés. Les déchets de construction deviennent ainsi des matières premières et sont intégrés au circuit de recyclage.

Dans le rapport annuel d'évaluation des performances de la SNCB publié par le SPF Mobilité, le pourcentage de recyclage des déchets et l'augmentation du nombre de gares dotées d'infrastructures de tri sont des aspects suivis de près. La SNCB s'inscrit dans une démarche de durabilité et continue à chercher des solutions novatrices.

08.03 Xavier Dubois (Les Engagés): Nous resterons attentifs à la finalisation du chantier important en gare d'Ottignies, en espérant que ce taux de recyclage de 85 à 90 % pourra également y être atteint.

L'incident est clos.

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)

09.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): En novembre dernier, le Conseil d'État a annulé l'extension des plans de cafétérias au cadre ordinaire parce qu'il a considéré qu'aucune modification du règlement de travail ne validait cette extension. La direction des ressources humaines de la SNCB a toutefois agi sans respecter la réglementation. Il semblerait que des avenants aux contrats de travail soient ajoutés par la SNCB et Infrabel sans aucune concertation.

Ne pensez-vous pas que les chemins de fer devraient respecter les décisions du Conseil d'État? Quelles mesures prendrez-vous face à ce refus de respecter une décision de justice?

09.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Conformément à la loi de 1991, il ne m'appartient pas d'intervenir dans la politique des ressources humaines des entreprises ferroviaires et publiques. Néanmoins, j'attends de la part de la SNCB, d'Infrabel, de HR-Rail et de toutes les entreprises publiques d'être exemplaires en ce qui concerne le

van rechterlijke beslissingen.

dialogue social et le respect de la loi et des décisions de justice.

Het arrest van de Raad van State van november jongstleden doet geen afbreuk aan de regelmatigheid van de arbeidsovereenkomsten van de contractuele medewerkers van klasse 7, en er werd hun een bijvoegsel bij hun overeenkomst voorgesteld.

L'arrêt du Conseil d'État de novembre dernier ne porte pas atteinte à la régularité des contrats de travail des collaborateurs contractuels de classe 7 et un avenant à leur contrat leur a été proposé.

Ik zal mij ervan vergewissen dat HR-Rail zich voegt naar de wettelijke bepalingen en de arresten van de administratieve rechtbanken in acht neemt. De discussie kan vanzelfsprekend voortgezet worden in de organen voor het sociale overleg.

Je m'assurerai que HR-Rail s'est conformé aux dispositions légales et respecte les arrêts des juridictions administratives. La discussion peut bien entendu se poursuivre dans les organes de concertation sociale.

09.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Het is de derde keer dat deze kwestie wordt aangekaart. Ik vraag u enkel om een einde te maken aan deze onwettige praktijken en om toe te zien op de naleving van het sociaal overleg. Krachtens de wet mag men voorts enkel in uitzonderlijke omstandigheden contractuelen in dienst nemen, terwijl dergelijke contracten vandaag schering en inslag zijn, wat wij categorisch weigeren.

09.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): C'est la troisième fois que ce sujet est abordé. Je 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.

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): Op 29 november 2024 viel een bus van De Lijn stil op de overweg in Veldegem. De koelbloedige chauffeur kon in allerijl de jongeren evacueren en een drama voorkomen. Om aankomend treinverkeer stil te leggen, bestaat het noodnummer 1711.

10.01 Frank Troosters (VB): Le 29 novembre 2024, un bus de la société De Lijn est tombé en panne sur le passage à niveau à Veldegem. Le chauffeur, doté de sang-froid, est parvenu à évacuer les jeunes en urgence et à empêcher un drame. Pour interrompre le trafic ferroviaire en approche, il faut composer le 1711.

Kunt u de 1711-procedure uitleggen? Hoe vaak wordt die procedure geëvalueerd? Is het noodnummer voldoende gekend? Zal Infrabel acties ondernemen als gevolg van het ongeval in Veldegem?

Pouvez-vous expliquer la procédure liée à ce numéro? À quelle fréquence cette procédure est-elle évaluée? Le 1711 est-il suffisamment connu? Infrabel prendra-t-elle des mesures à la suite de l'accident de Veldegem?

10.02 Dorien Cuylaerts (N-VA): Is het noodnummer 1711 voldoende gekend bij de bevolking? Staan er initiatieven gepland om het nummer bekender te maken? Hoe wordt onrechtmatig gebruik van het nummer tegengegaan? Kan het noodnummer worden gepromoot via de informatieschermen in de treinen?

10.02 Dorien Cuylaerts (N-VA): Le numéro d'urgence 1711 est-il suffisamment connu de la population? Des initiatives sont-elles prévues pour le faire connaître plus largement? Quelles mesures sont prises pour prévenir l'usage abusif de ce numéro? Est-il envisageable de faire la promotion du numéro d'urgence au moyen des écrans d'information dans les trains?

10.03 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Wie getuige is van een gevaarlijke situatie op een overweg, kan het nummer 1711 bellen, waarna Central Dispatch het treinverkeer kan stilleggen. Sinds de lancering van het nummer in februari 2024, is de procedure drie keer geëvalueerd. Er zijn gemiddeld 150 oproepen per maand. In 35 % van de gevallen gaat het over een relevante, kritieke situatie, 52 % van de oproepen betreft mensen die te goeder trouw bellen terwijl het over een niet-spoedeisende situatie gaat of een situatie die geen verband houdt met een overweg. In 13 % van de gevallen werd een fout nummer gebeld.

Sinds eind oktober hebben verschillende oproepen een gevaarlijke situatie voorkomen. Er waren acht oproepen waarna het treinverkeer onmiddellijk moest worden stilgelegd om een ongeval te voorkomen. In zeven gevallen moest het treinverkeer worden stilgelegd, maar was er geen noodsituatie omdat er niet meteen een trein in aantocht was.

Er hangen stickers met het nummer 1711 op alle openbare overwegen. Het nummer staat op de site van de FOD Binnenlandse Zaken en is te vinden op de 112-app. Op 15 februari 2024 is het nummer gelanceerd in de pers. Er loopt momenteel een nationale communicatiecampagne. Er komt nog een specifieke campagne voor mensen die veel op de weg zijn, zoals buschauffeurs. In 2025 volgt een tweede grote campagne. Het nummer wordt opgenomen in de communicatiekanalen van Infrabel voor de omwonenden van spoorlijnen. Het nummer zal ook op alle dienstwagens van Infrabel staan. Ik nodig alle Parlementsleden met een lokaal mandaat uit om in hun gemeente mee te werken aan de bekendheid van het nummer.

Naar aanleiding van het ongeval in Veldegem zal Infrabel overleggen met De Lijn en TEC over het belang van de prioritaire oproepprocedure naar de Central Dispatch. In 2025 worden identificatiestickers aangebracht op alle verkeerslichtpalen aan alle publieke overwegen. Een studie zal alle overwegen waar bussen van De Lijn of TEC over rijden, in kaart brengen. Er wordt bekeken waar er obstakelcamera's kunnen worden geplaatst.

10.04 **Frank Troosters** (VB): Vóór het ongeval kende ik het nummer niet. Van de vele bellers weet ruim de helft ook niet goed wanneer ze 1711 moeten bellen. Ik ben dus blij met de aandacht voor informatiecampagnes. Vooral het grote publiek moet het nummer goed kennen. Ik geef graag gevolg aan

10.03 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Les témoins d'une situation dangereuse à un passage à niveau peuvent appeler le numéro 1711 et ainsi permettre au Central Dispatch d'interrompre le trafic ferroviaire. Depuis le lancement du numéro en février 2024, la procédure a été évaluée trois fois. Ce numéro est appelé en moyenne 150 fois par mois. Dans 35 % des cas, ces appels concernent une situation critique pertinente, tandis que 52 % des appels sont passés par des personnes de bonne foi mais concernent une situation non urgente ou qui n'est pas liée à un passage à niveau. Dans 13 % des cas, la personne qui appelle a composé un mauvais numéro.

Depuis fin octobre, plusieurs appels ont permis d'éviter une situation dangereuse. Huit appels ont donné lieu à une interruption immédiate du trafic ferroviaire afin d'éviter un accident. Dans sept cas, le trafic a dû être interrompu mais il n'était pas question de situation d'urgence car aucun train n'était directement en approche.

Des autocollants portant le numéro 1711 sont apposés à tous les passages à niveau publics. Ce numéro figure sur le site du SPF Intérieur et sur l'application 112. Le 15 février 2024, le numéro a été lancé dans la presse. Une campagne de communication nationale est en cours. Une campagne spécifique destinée aux conducteurs professionnels, comme les chauffeurs de bus, suivra. Le numéro est mentionné dans les canaux de communication d'Infrabel pour les riverains de lignes ferroviaires. Il figurera également sur l'ensemble des véhicules de service d'Infrabel. J'invite tous les députés exerçant un mandat local à collaborer à sa notoriété.

À la suite de l'accident survenu à Veldegem, Infrabel se concertera avec De Lijn et le TEC sur l'importance de la procédure d'appel prioritaire au Dispatching central. En 2025, des autocollants d'identification seront apposés sur l'ensemble des feux de circulation situés à tous les passages à niveau publics. Une étude répertoriera tous les passages à niveau que franchissent des bus de De Lijn ou du TEC. La possibilité d'installer des caméras avec détection d'obstacles est envisagée.

10.04 **Frank Troosters** (VB): Avant l'accident, je ne connaissais pas ce numéro. Plus de la moitié des appelants ne savent pas bien quand il faut former le 1711. Je me réjouis dès lors de l'attention portée aux campagnes d'information. Le numéro doit surtout être bien connu du grand public. C'est avec plaisir

uw oproep om mee te werken aan het bekender maken van het 1711-nummer. Ik pleit ervoor om het nummer groter te afficheren aan de overwegen, het is niet altijd even goed zichtbaar.

que je répondrai à votre demande et m'appliquerai moi aussi à mieux faire connaître le numéro 1711. Je préconise d'agrandir l'affichage du numéro aux passages à niveau, car il n'est pas toujours très visible.

10.05 Dorien Cuylaerts (N-VA): Het is even belangrijk om het nummer 1711 te kennen als het nummer 112. Ook wij zullen ons daar lokaal voor inzetten. Het is jammer dat u niets heeft gezegd over het afficheren van het nummer op de informatieschermen.

10.05 Dorien Cuylaerts (N-VA): Il est aussi important de connaître le 1711 que le 112. Nous aussi, au niveau local, nous nous mobiliserons à cet effet. Il est regrettable que vous n'ayez pas parlé de l'affichage du numéro sur les écrans d'information.

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): Het Canadese OTPP, de grootste private aandeelhouder van de luchthaven van Zaventem, wil zijn participatie in Brussels Airport en andere Europese luchthavens verkopen. De totale waarde wordt geschat op meer dan 12 miljard euro. De medeaandeelhouders hebben een voorkeurrecht van 30 dagen.

11.01 Britt Huybrechts (VB): Le Canadien OTPP, le plus grand actionnaire privé de l'aéroport de Zaventem, veut vendre sa participation dans Brussels Airport et dans d'autres aéroports d'Europe. La valeur totale de ces biens est estimée à plus de 12 milliards d'euros. Les coactionnaires ont un droit de préférence de 30 jours.

Wil OTPP de verschillende belangen apart of in één pakket verkopen? Wat zijn de plannen van de medeaandeelhouders voor de aandelen van Brussels Airlines? Heeft het Vlaamse PMV interesse of zal het opnieuw om communautaire redenen worden buitengehouden? Heeft de regering plannen om haar aandeel van 25 % in Brussels Airport Company te vergroten?

OTPP est-il désireux de vendre les diverses participations séparément ou en un seul paquet? Quels sont les projets des coactionnaires en ce qui concerne les actions de Brussels Airlines? La société de participation flamande PMV est-elle intéressée ou va-t-elle à nouveau être tenue à l'écart pour des raisons communautaires? Le gouvernement a-t-il l'intention d'accroître sa part de 25 % dans Brussels Airport Company?

11.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Uw vraag valt onder de bevoegdheid van minister Van Peteghem. Brussels Airport Company geeft geen commentaar op vragen die haar aandeelhouders rechtstreeks aangaan. Die moeten aan hen worden gesteld.

11.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Votre question relève des compétences de M. Van Peteghem. Brussels Airport Company ne réagit pas aux questions qui concernent directement ses actionnaires. Ces questions doivent leur être adressées.

11.03 Britt Huybrechts (VB): Mijn vraag gaat wel degelijk over de luchthaven van Zaventem. Ik zal mijn vraag in de commissie voor Financiën stellen.

11.03 Britt Huybrechts (VB): Ma question concerne bien l'aéroport de Zaventem. Je la poserai en commission des Finances.

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): Tijdens de vorige regeerperiode werd het wetsontwerp houdende

12.01 Britt Huybrechts (VB): Le projet de loi portant diverses adaptations relatives aux services

diverse aanpassingen inzake ombudsdiensten aangenomen.

Wordt die wet toegepast op de ombudsdienst van de luchthaven? Werd de directeur, de heer Touwaide, geëvalueerd volgens de nieuwe wet? Hoe lang bekleedt de heer Touwaide die functie al? Indien hij die stoel al langer dan zes jaar plus een hernieuwing bekleedt, bent u dan bereid om actie te ondernemen en de correcte procedure tot vervanging op te starten?

12.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Dat wetsontwerp is niet van toepassing op de ombudsdienst van de luchthaven aangezien het zich beperkt tot bemiddelingsdiensten die consumenten beschermen. De ombudsdienst behandelt enkel klachten van omwonenden, niet van gebruikers van de luchthaven of de luchtvaartmaatschappijen.

12.03 **Britt Huybrechts** (VB): We kunnen ons hoe dan ook de vraag stellen of de directeur niet al veel te lang in deze functie zit.

Het incident is gesloten.

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

13.01 **Frank Troosters** (VB): *Wat is de stand van zaken van de aanlevering van de bestelde M7-treinstellen? Heeft de verlate leveringstermijn invloed gehad op de vervoersplannen van de NMBS?*

13.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De NMBS heeft al 512 M7-rijtuigen in gebruik genomen. Binnenkort zal ook de instroom van de autonoom toegankelijke M7-rijtuigen starten. De leverancier, Alstom, belooft dat alle rijtuigen tegen eind 2026 zullen geleverd zijn. De M7 zal dan de meest voorkomende trein in ons land zijn. De trein is uitgerust met het Europese veiligheidssysteem ETCS en is erg comfortabel.

Het incident is gesloten.

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

14.01 **Frank Troosters** (VB): *Wat is de huidige stand van zaken van het energietransitieplan bij de NMBS? Welke projecten werden reeds uitgevoerd, welke zijn in uitvoering en welke zullen nog worden*

de mediatie a été adopté sous la précédente législature.

Cette loi s'applique-t-elle au service de médiation de l'aéroport? Le directeur, M. Touwaide, a-t-il été évalué sur la base de la nouvelle loi? Depuis combien de temps M. Touwaide exerce-t-il cette fonction? S'il est en poste depuis plus de six ans et que son mandat a déjà été renouvelé, êtes-vous disposé à entreprendre des démarches et à engager la procédure de remplacement *ad hoc*?

12.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Ce projet de loi ne s'applique pas au service de médiation de l'aéroport, puisqu'il se limite aux services de médiation qui visent à protéger les consommateurs. Le service de médiation traite uniquement les plaintes des riverains, pas celles des usagers de l'aéroport ou des clients des compagnies aériennes.

12.03 **Britt Huybrechts** (VB): Quoi qu'il en soit, on peut se demander si le directeur n'occupe pas ce poste depuis beaucoup trop longtemps.

L'incident est clos.

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

13.01 **Frank Troosters** (VB): *Où en est la livraison des rames M7 commandées? Le report de la date de livraison a-t-il eu une incidence sur les plans de transport de la SNCB?*

13.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB a déjà mis en service 512 voitures M7. L'arrivée des rames M7 à accès autonome est également imminente. Le fournisseur, Alstom, s'engage à ce que toutes les voitures soient livrées d'ici fin 2026. Les M7 seront alors le matériel ferroviaire le plus courant dans notre pays. Ces trains sont équipés du système de sécurité européen ETCS et sont très confortables.

L'incident est clos.

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): *Quel est l'état d'avancement actuel du plan de transition énergétique de la SNCB? Quels projets ont déjà été mise en œuvre, quels sont ceux en cours*

uitgerold? Wat was/is of zal de financiële impact zijn van deze projecten?

d'exécution et ceux qui seront encore déployés? Quel a été/est ou sera l'incidence financière de ces projets?

14.02 Minister **Georges Gilkinet** (Nederlands): De NMBS nam concrete acties rond zonnepanelen, laadstations en de vervanging van niet-ledverlichting. In 2023 werd de strategie voor de installatie van zonnepanelen opgesteld en goedgekeurd. Er werden pv-panelen geplaatst in het station van Nijvel. In 2024 werden verschillende aanbestedingen uitgeschreven voor in totaal ongeveer 2 megawatt aan installaties. De contracten met een looptijd van 15 jaar leveren onmiddellijk besparingen op de energiekosten.

14.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): La SNCB a pris des mesures concrètes en matière de placement de panneaux solaires et de stations de recharge et de remplacement de l'éclairage qui n'était pas encore assuré par des led. La stratégie d'installation de panneaux solaires a été élaborée et approuvée en 2023. Des panneaux photovoltaïques ont été placés dans la gare de Nivelles. Diverses adjudications ont été faites en 2024 pour un total d'environ 2 mégawatts d'installations. Les contrats d'une durée de 15 ans permettent de réaliser des économies immédiates en matière de coûts énergétiques.

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. De NMBS blijft zich inzetten voor duurzame verbetering.

À l'issue de la période de validité des contrats, les installations deviendront la propriété de la SNCB. Celle-ci poursuit ses efforts visant à installer des éclairages led. Depuis mars 2022, la SNCB a mis 83 bornes de chargement en service. La SNCB continue à s'engager sur la voie de l'amélioration durable.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 **Samengevoegde vragen van**

- Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ongerustheid over het nieuwe tariefensysteem van de NMBS" (56001333C)
- Annik Van den Bosch aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ongerustheid over het nieuwe tariefensysteem 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)

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)

15.01 **Frank Troosters** (VB): *De nieuwe tariefplannen bij de NMBS zullen reizen over langere afstanden flink duurder maken voor senioren.*

15.01 **Frank Troosters** (VB): *Avec l'arrivée des nouveaux plans tarifaires de la SNCB, les voyages de longue distance seront beaucoup plus coûteux pour les seniors.*

Is er sinds onze bespreking in de commissie op 27 november nog nieuw overleg geweest tussen de NMBS en de seniorenorganisaties? Met welk resultaat? Zal dat anders alsnog gebeuren?

De nouvelles concertations ont-elles été organisées entre la SNCB et les organisations de seniors depuis nos débats en commission le 27 novembre? Dans l'affirmative, quels sont les résultats de ces concertations? Dans la négative, ces concertations auront-elles lieu?

15.02 **Xavier Dubois** (Les Engagés): Tijdens het debat met de NMBS over het tariefensysteem heeft ze de vraag hierover niet beantwoord, omdat de bespreking over het vervoersplan ging.

15.02 **Xavier Dubois** (Les Engagés): Lors du débat sur la grille tarifaire avec la SNCB, elle n'a pas répondu car la discussion a porté sur le plan de transport.

We wachten nog altijd op informatie over de aangekondigde voordeelkaart waarmee reizigers extra korting zouden krijgen in de daluren. De vraag heeft betrekking op senioren, jongeren en personen met een verhoogde tegemoetkoming.

Hoeveel zal de voordeelkaart kosten en op welke kortingen geeft ze recht? Welk maximumtarief werd er vastgesteld? Wanneer zullen de reizigers hierover geïnformeerd worden?

15.03 Georges Gilkinet, ministre (*Frans*): De betaalbaarheid van de trein is essentieel voor de aantrekkelijkheid ervan. Het openbaredienstcontract tussen de NMBS en de federale staat bepaalt dat de vervoersbewijzen van de NMBS met een gereguleerd tarief uiterlijk 26 maanden na de inwerkingtreding van het contract van kracht moeten worden.

De NMBS werkt aan dit tarievenaanbod, dat door haar raad van bestuur moeten worden goedgekeurd. Ik heb de NMBS in een brief herinnerd aan de termijnen en aan mijn verwachtingen, waaronder het equivalent van het seniorenticket voor een heen- en terugreis in de daluren, naast andere kortingen voor senioren en jongeren tijdens de daluren.

(*Nederlands*) Voor het seniorenticket zullen in het nieuwe systeem de huidige beperkingen wegvallen. Senioren zullen op elk moment en voor elke afstand voordelig kunnen reizen zonder een retourticket te moeten kopen.

Met de nieuwe voordeelkaart zullen ze buiten de piekuren een extra korting krijgen. Daarnaast zal er altijd een maximumprijs gelden voor lange afstanden. De raad van bestuur van de NMBS zal dit binnenkort vastleggen.

(*Frans*) Ik heb een brief geschreven naar de NMBS waarin ik stel dat ik ongerust ben over de agenda en dat ik wil dat de best mogelijke beslissingen voor de reizigers worden genomen. Deze hervorming biedt zeer vele voordelen. De NMBS kent mijn standpunt zeer goed. Men zou zo snel mogelijk de beste beslissingen moeten nemen om de ongerustheid weg te nemen.

15.04 Frank Troosters (VB): Sinds ons laatste debat in commissie is er dus niets nieuws te melden. Ik hoop dat er zeer snel duidelijkheid komt voor alle treinreizigers. Of de hervorming voordelig zal zijn voor senioren, valt te betwijfelen.

Nous attendons toujours des informations sur la carte avantage annoncée qui ferait bénéficier de réductions supplémentaires en heures creuses. La question vaut pour les seniors, les jeunes et les bénéficiaires de l'intervention majorée.

Combien coûtera la carte avantage et à quelles réductions donnera-t-elle droit? Quel est le plafond tarifaire fixé? Quand en informera-t-on les voyageurs?

15.03 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): L'accessibilité financière du train est essentielle à son attractivité. Le contrat de service public SNCB-État fédéral stipule que les titres de transport à tarif régulé de la SNCB doivent entrer en vigueur dans les 26 mois de l'entrée en vigueur du contrat.

La SNCB travaille à cette gamme tarifaire à approuver par son conseil d'administration. Je lui ai rappelé par courrier les délais et mes attentes dont un équivalent au ticket senior pour l'aller-retour en heure creuse, en plus des autres réductions pour les seniors et pour les jeunes pendant ces heures creuses.

(*En néerlandais*) Pour le billet senior, les restrictions actuelles disparaîtront dans le nouveau système. Les seniors pourront prendre le train à moindre coût, quelles que soient l'heure et la distance de leur voyage, et sans être obligés d'acheter un billet aller-retour.

Grâce à la nouvelle carte avantage, ils bénéficieront d'une réduction supplémentaire en dehors des heures de pointe. En outre, le prix pour les longues distances sera toujours plafonné. Le conseil d'administration de la SNCB fixera les modalités prochainement.

(*En français*) J'ai écrit à la SNCB mon inquiétude par rapport à l'agenda et ma volonté des meilleures décisions pour les voyageurs. Cette réforme comporte de très nombreux avantages. La SNCB connaît très bien mon point de vue. Les meilleures décisions devraient être prises au plus vite pour lever les incertitudes.

15.04 Frank Troosters (VB): Il n'y a donc aucun élément neuf depuis notre dernier débat en commission. J'espère que tous les usagers du train sauront très rapidement à quoi s'en tenir. Je doute que la réforme soit avantageuse pour les seniors.

15.05 Xavier Dubois (Les Engagés): U vertelt ons hier niets nieuws. Nadat verscheidene collega's u hier herhaaldelijk vragen over gesteld hebben, wil ik u melden dat de reizigers met de handen in het haar zitten en eisen dat wij hun informatie verschaffen.

Het is teleurstellend dat er geen enkele beslissing genomen werd. Los van uw brieven zou uw regeringscommissaris dit dossier in de raad van bestuur in een stroomversnelling moeten brengen.

Het incident is gesloten.

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

16.01 Dimitri Legasse (PS): Unia heeft een rechtszaak aangespannen tegen de NMBS om te eisen dat het systeem van oprijhellingen voor personen met een handicap algemeen uitgerold wordt. Dat systeem zou slechts in minder dan een derde van de stations beschikbaar zijn, bovendien enkel op reservatie. Het is van groot belang dat iedereen toegang heeft tot het spooraanbod. De personen in kwestie moeten voortdurend onderhandelen, telefoneren en reserveren. Wellicht haken sommigen uiteindelijk af.

Wat zult u ondernemen om de situatie te verbeteren? Welk plan heeft de NMBS om het probleem te verhelpen? Ik richt mijn vragen niet tot de regeringscommissaris maar wel degelijk tot de minister.

16.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Een regeringscommissaris moet erop toezien dat de beslissingen van de raad van bestuur wettig zijn, maar is niet de woordvoerder van een minister. Een regeringscommissaris heeft geen stem- of initiatiefrecht.

Het spoorvervoer moet autonoom toegankelijk zijn voor alle personen met beperkte mobiliteit. Daarnom hebben we die principes en doelstellingen opgenomen en hebben we er cijfers tegenover gezet in het openbaredienstcontract voor de periode 2023-2032. Ter herinnering: het is al tien jaar geleden dat het vorige contract gesloten werd. In het nieuwe contract zijn we erin geslaagd om de ambitie in verschillende domeinen te verhogen, onder meer inzake toegankelijkheid.

De NMBS heeft ermee ingestemd om ambitieuze verbintenissen aan te gaan, maar een spoorwegnet en een treinvloot die het stempel dragen van slechte keuzes uit het verleden laten zich niet gemakkelijk of

15.05 Xavier Dubois (Les Engagés): Vous ne nous apprenez rien de nouveau. Après les questions récurrentes de plusieurs collègues, je vous faire part du désarroi des voyageurs qui nous réclament des informations.

Il est décevant qu'aucune décision ne soit prise. Outre vos courriers, votre commissaire de gouvernement devrait faire accélérer les choses au sein du CA.

L'incident est clos.

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

16.01 Dimitri Legasse (PS): 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, et uniquement sur réservation. L'accès au train pour tous est une priorité. Les personnes concernées doivent constamment négocier, téléphoner, réserver et certaines finissent sans doute par abandonner.

Qu'allez-vous faire pour améliorer cela? Quel est le plan de la SNCB pour résoudre cette problématique? Je n'interroge pas le commissaire du gouvernement mais bien le ministre.

16.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Un commissaire du gouvernement doit s'assurer de la légalité des décisions prises dans un conseil d'administration mais n'est pas le porte-parole d'un ministre. Il n'a ni droit de vote ni d'initiative.

Il faut garantir l'accès autonome au transport ferroviaire à toutes les personnes à mobilité réduite. C'est pour cela que nous avons inscrit ces principes et ces objectifs et que nous les avons chiffrés dans le contrat de service public pour la période 2023-2032. Je rappelle que ce contrat est le premier depuis dix ans. Nous sommes parvenus à y relever le niveau d'ambition dans de nombreuses matières, notamment en matière d'accessibilité.

La SNCB a accepté de prendre des engagements ambitieux mais il n'est pas facile ni rapide de transformer tout un réseau et une flotte de train conditionnés par les mauvais choix du passé.

snel omvormen. De doelstelling is duidelijk: een zo groot mogelijk aantal reizigers in staat stellen om op een autonome manier met de trein te reizen.

L'objectif est clair: permettre au plus grand nombre de voyager de manière autonome.

Er werden aanzienlijke investeringen gedaan, met name in rollend materieel zoals de M7-treinstellen. Aan één overheidsopdracht werden correcties aangebracht om ervoor te zorgen dat het geleverde materieel volledig toegankelijk zou zijn. De perrons, die historisch gezien drie verschillende hoogten konden hebben, worden een voor een gemoderniseerd zodat in 2032 80 % van de reizigers over autonoom toegankelijke perrons kan beschikken, wat overeenstemt met 176 stations. Dat is nog geen 100 %, maar dat is nu eenmaal de nagestreefde doelstelling.

Des investissements significatifs ont été réalisés, notamment dans le matériel roulant avec les M7. Un marché public a été corrigé de façon à ce que nous recevions un matériel totalement accessible. Les quais, historiquement de trois hauteurs différentes, sont modernisés un par un de façon à desservir 80 % des voyageurs en 2032, soit 176 gares. Ce n'est pas encore 100 %, mais c'est l'objectif.

De dienst assistentie voor personen met een beperkte mobiliteit werd verbeterd: de reservatietermijnen werden in bepaalde stations beperkt tot één uur en er werd een mobiele app ontwikkeld, namelijk NMBS Assist. Tot slot worden de NMBS-medewerkers opgeleid om een inclusieve dienstverlening te bieden en beter te communiceren.

Le service d'assistance aux personnes à mobilité réduite s'est amélioré: les délais de réservation ont été réduits à une heure dans certaines gares et l'application mobile SNCB Assist a été développée. Enfin, les collaborateurs de la SNCB sont formés à des services inclusifs et à une meilleure communication.

Elke reiziger, ongeacht zijn profiel of taal, moet zich in de trein welkom voelen.

Chaque voyageur, quel que soit son profil ou sa langue, doit se sentir bienvenu dans le train.

De FOD Mobiliteit heeft een toezichthoudende rol en werkt ons Nationaal Uitvoeringsplan Toegankelijkheid bij. Via de FOD breng ik regelmatig de NMBS en Infrabel in contact met de verenigingen die de personen met beperkte mobiliteit vertegenwoordigen.

Le SPF Mobilité a un rôle de supervision et met à jour notre Plan national de mise en œuvre d'accessibilité. Via le SPF, je réunis régulièrement la SNCB et Infrabel avec les associations représentatives des personnes à mobilité réduite.

Ik verwacht dat de NMBS haar inspanningen voortzet en haar deel van het contract nakomt. We hebben dat gedaan door middelen vrij te maken en haar een tienjarenvisie te geven.

J'attends de la SNCB qu'elle poursuive ses efforts 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.

Ik zal ook de rechtszaak die Unia aangespannen heeft aandachtig volgen.

Je suivrai aussi avec attention l'action introduite en justice par Unia.

16.03 Dimitri Legasse (PS): Ik dank u voor uw antwoorden, ook over de rol van een regeringscommissaris.

16.03 Dimitri Legasse (PS): Merci pour vos réponses, y compris à propos du rôle d'un commissaire du gouvernement.

Ik begrijp dat er inspanningen geprogrammeerd zijn, maar dat de ondernomen acties ontoereikend en duur zijn. De rechtszaak zal allicht ook kosten met zich meebrengen. Laten we hopen dat iedereen binnenkort zonder problemen de trein zal kunnen nemen.

J'entends bien que l'effort est inscrit, que l'action est insuffisante et coûteuse. L'action en justice risque aussi de générer des frais. Espérons que tous pourront bientôt prendre le train sans difficultés.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Vraag van Dimitri Legasse aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De roltrappen in

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

het station Tubeke" (56001392C)

17.01 Dimitri Legasse (PS): In het station Tubeke zijn er grote werken aangevat om de perrons te verhogen. De roltrappen zijn er echter al jarenlang systematisch buiten dienst.

In januari 2023 hebt u op een vraag van Laurence Zanchetta geantwoord dat de werken voor het verbeteren van de toegankelijkheid van de perrons in Tubeke in het meerjareninvesteringsplan van de NMBS opgenomen zijn en dat die werkzaamheden de verwijdering van defecte roltrappen naar de perrons en de vervanging ervan door liften omvatten. Een studie zou hebben aangetoond dat het technisch niet haalbaar was om op de perrons oprijthellingen voor personen met beperkte mobiliteit aan te leggen. Het ontwerp bureau moest de plannen voor de aanvraag van stedenbouwkundige vergunningen nog afronden en het wachten was nog op het akkoord van Infrabel en TEC. De aanvraag moest begin 2023 ingediend worden.

Kunt u een stand van zaken meedelen met betrekking tot die werkzaamheden en het tijdschema ervan? Hoe staat het met de toegankelijkheid van de perrons en de vervanging van de roltrappen?

17.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De toegankelijkheid van onze stations en van onze treinen is essentieel en we moeten daarin blijven investeren, ook al hebben we al enorme stappen in die richting gezet.

Sinds de vraag van mevrouw Zanchetta zijn er al werken uitgevoerd en worden er nog andere gepland. De fietsenstalling werd gerealiseerd, wat intermodale verplaatsingen ten goede komt. Er werden ook al perrons verhoogd om het comfort en de toegankelijkheid te verhogen.

Wat de toegang tot de perrons betreft, is men momenteel bezig met de voorbereiding van de nodige voorzieningen en aanpassingen, waaronder de installatie van liften. Met deze werken wordt de laatste hand gelegd aan de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit. Ze zijn gepland in het eerste semester van 2025 tot 2026. De NMBS blijft alert op de evolutie ervan en ziet toe op de naleving van het tijdpad.

17.03 Dimitri Legasse (PS): Wij zullen daar samen op toezien. Ik had liever gezien dat de werken al uitgevoerd waren.

Het incident is gesloten.

gare de Tubize" (56001392C)

17.01 Dimitri Legasse (PS): Un vaste chantier a été lancé en gare de Tubize afin de surélever les quais. Cependant, depuis des années, les escalators sont systématiquement hors service.

En janvier 2023, vous répondiez à Laurence Zanchetta que la réalisation des travaux d'accessibilité aux quais de Tubize était bien prévue dans le Plan Pluriannuel d'Investissement de la SNCB, lequel prévoyait l'enlèvement des escalators défectueux au profit d'ascenseurs. Une étude aurait montré que des rampes d'accès PMR n'étaient pas faisables techniquement sur les quais. Le bureau d'études devait finaliser les plans de demande de permis d'urbanisme et on attendait l'accord d'Infrabel et du TEC. La demande devait être déposée début 2023.

Pouvez-vous faire le point sur ces travaux et leur agenda? Qu'en est-il de l'accessibilité des quais et du remplacement des escalators?

17.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): L'accessibilité de nos gares et de nos trains est essentielle et nous devons continuer à y investir, même si nous avons fait des pas énormes dans cette direction.

Depuis la question de Mme Zanchetta, des travaux ont été réalisés ou sont en cours de planification. Le parking vélos a été finalisé, ce qui améliore l'intermodalité. Des rehaussements des quais ont été entrepris afin d'augmenter le confort et l'accessibilité.

Concernant l'accès aux quais, les équipements et aménagements nécessaires, y compris l'installation d'ascenseurs, sont en cours de préparation. Ces travaux finaliseront l'accessibilité PMR de cette gare. Ils sont prévus du premier semestre 2025 à 2026. La SNCB reste attentive à leur évolution et veille au respect du calendrier.

17.03 Dimitri Legasse (PS): Nous y veillerons ensemble. J'aurais préféré que les travaux soient déjà réalisés.

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)

18.01 Frank Troosters (VB): *Ondanks een positief proefproject in 2016 besloot men niet langer te investeren in de uitrol van wifi op de treinen. Ook inzake het aanbieden van wificonnectie in haar stations scoort de NMBS niet goed.*

Erkent u het belang van een goede wifiverbinding in de stations? Wat is de huidige stand van zaken? Zult u maatregelen nemen om het gebrek aan ambitie bij te sturen?

18.02 Minister **Georges Gilkinet** (Nederlands): De NMBS biedt al jaren wifi aan in de drukstbezochte stations, maar het aantal reizigers dat er gebruik van maakt, is zeer beperkt. De technologische evolutie van de mobiele netwerken en de betaalbaarheid van data-abonnementen maken dat consumenten steeds minder afhankelijk zijn van gratis wifi. Voorts blijkt uit klantenonderzoek dat gratis wifi niet wordt ervaren als een uitgesproken meerwaarde. De operationele kosten worden jaarlijks geëvalueerd. Er wordt gezocht naar een optimale balans tussen klanttevredenheid en een effectieve meerwaarde.

Het incident is gesloten.

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

19.01 Frank Troosters (VB): *In de beheersovereenkomst 2023-2032 ontbreekt de ambitie om wifi in de treinen aan te bieden. De NMBS is, samen met Hellenic Train, de enige spoormaatschappij die geen wifi aanbiedt. Zij eindigde als laatste op het vlak van reizigerservaring in de studie van de ngo Transport & Environment.*

Kent u die studie? Zult u actie ondernemen om dit duidelijke gebrek aan ambitie bij te sturen?

19.02 Minister **Georges Gilkinet** (Nederlands): Twee opties werden bestudeerd: wifi en *decoating*. De operationele kosten, het immobiliseren van treinen alsook extra personeel voor onderhoud en beheer maken wifi minder aantrekkelijk voor de NMBS. Zij koos daarom voor investeringen in de *decoating*-techniek, die op een kostenefficiënte

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): *Malgré un projet pilote positif en 2016, il a été décidé de ne plus investir dans le déploiement du wifi à bord des trains. La SNCB n'est guère performante non plus en matière de connexion wifi dans les gares.*

Reconnaissez-vous l'importance d'une bonne connexion wifi dans les gares? Quelle est la situation actuelle? Prendrez-vous des mesures afin de pallier le manque d'ambition?

18.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): La SNCB offre une connexion wifi dans les gares les plus fréquentées depuis plusieurs années déjà, mais le nombre de voyageurs qui l'utilisent est très limité. En raison de l'évolution technologique des réseaux mobiles et du prix abordable des abonnements aux données, les consommateurs sont de moins en moins dépendants d'une connexion gratuite. Les enquêtes menées auprès de clients montrent en outre que le wifi gratuit n'est pas ressenti comme une plus-value marquée. Les coûts opérationnels sont évalués chaque année. Un équilibre optimal est recherché entre la satisfaction du client et une réelle plus-value.

L'incident est clos.

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): *Le contrat de gestion 2023-2032 est dépourvu de l'ambition de proposer le wifi dans les trains. La SNCB est, avec Hellenic Train, la seule société de chemins de fer à ne pas proposer de wifi. Elle a terminé à la dernière place de l'étude réalisée par l'ONG Transport & Environment en matière d'expérience des voyageurs.*

Avez-vous connaissance de cette étude? Prendrez-vous des mesures pour remédier à ce manque évident d'ambition?

19.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): Deux options ont été étudiées: le wifi et le *decoating*. Le wifi engendre des coûts opérationnels et requiert l'immobilisation des trains ainsi que du personnel supplémentaire pour la maintenance et la gestion, ce qui rend cette solution moins attrayante pour la SNCB. C'est pourquoi elle a choisi d'investir dans la

manier de mobiele connectiviteit in de treinen verbeterd. De effectiviteit van beide technologieën is echter sterk afhankelijk van de kwaliteit van het gsm-signaal van de telecomoperatoren langs de spoorweginfrastructuur.

19.03 Frank Troosters (VB): Met het geld voor het station van Bergen had u op alle treinen twee keer wifi kunnen installeren. Wifi is een heel belangrijk aspect van de reizigerservaring. De NMBS slaat de bal mis.

Het incident is gesloten.

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

20.01 Frank Troosters (VB): Toen in 2005 de werken voor de renovatie van het station van Gent-Sint-Pieters werden opgestart, was het einde van de werken gepland voor 2014.

Klopt het dat de nieuwe deadline 2029 is? Waarom deze vertraging? Wat zijn de budgettaire gevolgen?

20.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het klopt dat 2029 vooropgesteld wordt als nieuwe einddatum van de werken.

In de ondergrondse parking is er een vochtprobleem. Een aantal wanden werd al geïnjecteerd en de roofing werd vernieuwd. Het probleem is echter nog niet helemaal weg. In afwachting van een oplossing kan een aantal parkeerplaatsen niet gebruikt worden. Er blijven echter nog voldoende parkeerplaatsen over.

20.03 Frank Troosters (VB): U heeft daarmee ook mijn vraag nr. 56001520C over de verloedering van het station Gent-Sint-Pieters beantwoord.

Het incident is gesloten.

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

21.01 Frank Troosters (VB): Lokale politiekorpsen vragen jaarlijks duizenden camerabeelden op bij Securail met een bureaucratische, tijdrovende procedure. Er zou een KB klaarliggen om de

technique du *decoating*, qui améliore la connectivité mobile dans les trains en offrant un bon rapport coût/efficacité. L'efficacité des deux technologies dépend toutefois fortement de la qualité du signal GSM des opérateurs de télécommunications le long des infrastructures ferroviaires.

19.03 Frank Troosters (VB): Le budget qui a été consacré à la gare de Mons vous aurait permis d'installer deux fois une connexion wifi dans tous les trains. Le wifi constitue un aspect très important de l'expérience des voyageurs. La SNCB a tort de ne pas saisir cette opportunité.

L'incident est clos.

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): Lors du lancement des travaux de rénovation de la gare de Gand-Saint-Pierre en 2005, la fin des travaux était prévue pour 2014.

Est-il exact que la nouvelle échéance est 2029? Quelle est la raison de ce retard? Quelles en sont les conséquences budgétaires?

20.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Il est exact que la fin des travaux est désormais prévue pour 2029.

Un problème d'humidité se pose dans le parking souterrain. Certaines cloisons ont déjà été injectées et la toiture a été rénovée. Le problème n'a cependant pas encore totalement disparu. Dans l'attente d'une solution, certaines places de stationnement ne peuvent pas être utilisées mais leur nombre demeure toutefois suffisant.

20.03 Frank Troosters (VB): Vous venez également de répondre à ma question n° 56001520C sur la détérioration de la gare de Gand-Saint-Pierre.

L'incident est clos.

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): Les corps de police locale demandent chaque année à Securail de pouvoir visualiser des milliers d'images de vidéosurveillance dans le cadre d'une procédure

procedure te vereenvoudigen, maar het zou nog wachten op uw handtekening.

bureaucratique et chronophage. Un arrêté royal visant à simplifier la procédure serait prêt, mais il attendrait encore votre signature.

Waar wacht u op? Wanneer komt het in orde?

Qu'attendez-vous? Quand cette situation sera-t-elle réglée?

21.02 Minister **Georges Gilkinet** (Nederlands): De investeringen in de camera's zijn gedaan. Voor de samenwerking tussen Securail en de politie, is er een samenwerkingsprotocol nodig met de minister van Binnenlandse Zaken dat de goedkeuring van de Gegevensbeschermingsautoriteit moet krijgen. U moet dus bij mijn collega zijn.

21.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): Les investissements dans les caméras ont été réalisés. La coopération entre Securail et la police requiert un protocole de coopération avec la ministre de l'Intérieur, qui doit obtenir l'approbation de l'Autorité de protection des données. Il convient dès lors de vous adresser à ma collègue.

21.03 **Frank Troosters** (VB): Uw antwoord verbaast mij. Ik hoop dat de streefdatum nog haalbaar is.

21.03 **Frank Troosters** (VB): Votre réponse me surprend. J'espère qu'il est encore possible de respecter la date butoir.

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)

22.01 **Alexander Van Hoecke** (VB): Sinds 15 december 2024 moeten reizigers tussen het Waasland en Brussel overstappen in Dendermonde. Onze fractie heeft zich van in het begin hiertegen verzet. Het is onaanvaardbaar dat een hele regio haar rechtstreekse treinverbinding met de hoofdstad verliest. Pas na een jaar is er een aanpassing mogelijk.

22.01 **Alexander Van Hoecke** (VB): Depuis le 15 décembre 2024, les voyageurs qui souhaitent se rendre du Pays de Waes à Bruxelles doivent changer de train à Termonde. Notre groupe s'est opposé à cette décision depuis le début. Il est inacceptable qu'une région tout entière perde sa liaison ferroviaire directe avec la capitale. Une modification n'est possible qu'après un an.

Wat is uw visie op de beslissing van de NMBS? Hoe zal die geëvalueerd worden? Volgens het ACV hebben de lokale besturen niet op tijd gereageerd op de vraag van de NMBS om te overleggen. Klopt dat?

Que pensez-vous de cette décision de la SNCB? Comment sera-t-elle évaluée? Selon la CSC, les autorités locales n'ont pas réagi à temps à la demande de concertation de la SNCB. Est-ce exact?

22.02 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Hoewel de NMBS haar nieuwe dienstregeling presenteert als een vooruitgang, werd ze onthaald op heel wat kritiek. Er

22.02 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Bien que la SNCB présente son nouvel horaire comme un progrès, celui-ci a fait l'objet de nombreuses critiques. Deux

werden twee nieuwe internationale verbindingen gelanceerd, maar er werd ook een snelle IC-trein tussen Antwerpen en Brussel geschrapt. In het openbaredienstcontract staat nochtans dat de NMBS enkel treinen mag inleggen buiten haar opdracht van de openbare dienst als dat geen negatieve impact heeft op het binnenlandse aanbod.

Hoe verantwoordt de NMBS dit? Was uw kabinet ervan op de hoogte dat de NMBS het openbaredienstcontract naast zich neer zou leggen? Sinds wanneer? Welke stappen heeft u in dat verband al gezet?

22.03 Xavier Dubois (Les Engagés): Tijdens het debat over het vervoersplan met de NMBS, Infrabel, de vakbonden en de vertegenwoordigers van de reizigers, werd het uitstel van fase 2 van dat plan ter sprake gebracht. De regeringscommissaris was tussenbeide gekomen om op het probleem inzake de wettigheid van die beslissing te wijzen.

In oktober liet de NMBS weten dat ze wilde afwijken van het openbaredienstcontract en het vervoersplan dat door de ministerraad werd goedgekeurd. Hoe staat het met de analyse van de FOD Mobiliteit, die al twee maanden aan de gang is?

Op 15 december is de bijgestuurde fase 2 in werking getreden, met grote gevolgen voor de reizigers en na een gebrekkige communicatie. De ministerraad heeft de beslissing van de raad van bestuur niet goedgekeurd, maar ze werd wel uitgevoerd. Wat zijn de gevolgen? Wat staat er hierover in het openbaredienstcontract?

Er werden al dotaties gestort om fase 2 uit te voeren. Bij de stemming van morgen over de voorlopige twaalfden wordt er in bijkomende middelen voorzien voor dat vervoersplan. Moet er niet gesneden worden in de financiële middelen als de doelen naar beneden bijgesteld worden? Moet de NMBS de reeds gestorte bedragen dan niet terugbetalen?

22.04 Frank Troosters (VB): Hoe hebt u de eerste dagen van het nieuwe vervoersplan ervaren en meer bepaald wat betreft de afschaffing van één IC-trein per uur tussen Antwerpen en Brussel, de afschaffing van een rechtstreekse verbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel, de inperking van de rechtstreekse IC-trein Blankenberge-Gent, de langere wachttijden op de aansluitingen in Kortrijk, Roeselare en Brugge, en het terugschroeven van het aanbod op de lijn Dendermonde-Brussel?

22.05 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): De operationele verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het plan ligt bij de organen van de NMBS.

nouvelles lignes internationales ont été lancées, mais un train IC rapide entre Anvers et Bruxelles a été supprimé. Pourtant, le contrat de service public prévoit que la SNCB ne peut procéder à la mise en service de trains en dehors de sa mission de service public que si cela n'a pas d'incidence négative sur l'offre intérieure.

Comment la SNCB justifie-t-elle cette situation? Votre cabinet était-il au courant que la SNCB ne respectait pas le contrat de service public? Depuis quand? Quelles démarches avez-vous déjà entreprises à cet égard?

22.03 Xavier Dubois (Les Engagés): Lors du débat sur le plan de transport avec la SNCB, Infrabel, les syndicats et les représentants des voyageurs, on a évoqué le report de sa phase 2. La commissaire du gouvernement était intervenue, vu le problème de légalité.

En octobre, la SNCB a dit souhaiter déroger au contrat de service public et au plan de transport validé par le Conseil des ministres. Qu'en est-il de l'analyse du SPF Mobilité en cours depuis deux mois?

La phase 2 adaptée est entrée en vigueur le 15 décembre, avec des impacts importants pour les voyageurs et une communication défailante. Le Conseil des ministres n'a pas validé la décision du CA mais elle est mise en œuvre. Quelles sont les conséquences? Que dit le contrat de service public?

Des dotations ont déjà été versées pour mettre en œuvre cette phase 2. Demain, si on vote les douzième provisoires, ils prévoient des moyens supplémentaires pour ce plan de transport. Si les objectifs sont revus à la baisse, ne faut-il pas réduire les moyens financiers? La SNCB ne doit-elle pas rembourser les moyens déjà versés?

22.04 Frank Troosters (VB): Comment avez-vous perçu les premiers jours du nouveau plan de transport, plus particulièrement en ce qui concerne la suppression d'un train IC par heure entre Anvers et Bruxelles, la suppression d'une liaison directe entre Saint-Nicolas et Bruxelles, la limitation du train IC direct Blankenberge-Gand, les temps de correspondance allongés à Courtrai, Roulers et Bruges, et la réduction de l'offre sur la ligne Termonde-Bruxelles?

22.05 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): La mise en œuvre du plan est de la responsabilité opérationnelle des instances de la SNCB.

Het openbaredienstcontract voorziet in een geleidelijke stijging van het aanbod om de frequentie te verhogen en het gebruik van de trein en de modal shift te ondersteunen. Ook worden er in dat contract doelstellingen bepaald met betrekking tot de ontvangsten en de verbetering van de productiviteit, wat vitale aspecten zijn om te garanderen dat de NMBS in een concurrentiële omgeving nog een toekomst zou hebben.

De modaliteiten van die becijferde doelstellingen worden vastgesteld in een gedetailleerd vervoersplan voor een eerste periode van drie jaar, dat in maart 2021 door de raad van bestuur van de NMBS aangenomen en in juli 2023 door de ministerraad goedgekeurd werd. Daarin wordt de klemtoon gelegd op het voorstedelijk aanbod (GEN) en op de verbetering van het aanbod tijdens het weekend.

De NMBS wilde het vervoersaanbod van fase 2 van het vervoersplan wijzigen voor de dienstregeling van december 2024 en juni 2025 door de dienstregeling van reeds bestaande treinen te wijzigen en door de geplande uitbreidingen van het aanbod voor de volgende dienstregeling met een jaar uit te stellen.

Ik heb mijn bezorgdheid geuit over die beleidskeuzes, met name betreffende de gevolgen voor de reizigers en de inachtneming door de NMBS van verscheidene verbintenissen uit het openbaredienstcontract, waaronder artikel 14.

Nadat de regeringscommissaris deze zaak aanhangig gemaakt had bij de minister, heb ik de eerste beslissing hierover vernietigd.

Vervolgens heeft de NMBS deze wijziging van het aanbod in oktober gemeld met het oog op de goedkeuring ervan door de ministerraad, wat de regel is. Zodra het dossier volledig is, zal de vraag aan de ministerraad voorgelegd worden en zal de dialoog tussen de NMBS en de SNCF voortgezet worden.

Dit proces is niet in strijd met de continuïteit van de openbare dienst. Ik betreur dat deze wijzigingen pas minder dan twee maanden vóór de inwerkingtreding van de nieuwe dienstregeling meegedeeld werden. In de toekomst zal het proces normaler verlopen.

(Nederlands) De NMBS heeft wijzigingen doorgevoerd in de treindienstregeling rond Dendermonde om de stiptheid en robuustheid van het treinverkeer te verbeteren. Reizigers tussen Sint-Niklaas en Brussel moeten nu overstappen in Dendermonde, maar de reistijd blijft ongewijzigd. De

Le contrat de service public prévoit une augmentation progressive de l'offre pour améliorer les fréquences et soutenir l'utilisation du train et le report modal. Il prévoit aussi des objectifs de recettes et d'amélioration de la productivité vitaux pour garantir à la SNCB un avenir dans un environnement concurrentiel.

Ces objectifs chiffrés sont modalisés dans un plan de transport détaillé pour une première période de trois ans, adopté par le CA de la SNCB en mars 2021 et approuvé par le Conseil des ministres en juillet 2023. Il met l'accent sur l'offre suburbaine (RER) et sur le renforcement de l'offre de week-end.

La SNCB a souhaité modifier l'offre de transport de la phase 2 du plan de transport, pour les horaires de décembre 2024 et juin 2025, en modifiant les horaires de trains déjà existants et en reportant d'un an les extensions d'offre prévues pour le prochain horaire de service.

J'ai dit mes préoccupations par rapport à ces orientations, concernant les impacts sur les voyageurs et le respect par la SNCB de plusieurs engagements du contrat de service public, dont l'article 14.

Suite à la saisine du ministre par le commissaire du gouvernement, j'ai annulé la première décision à ce sujet.

La SNCB a ensuite notifié ce changement d'offre en octobre, en vue de son approbation par le Conseil des ministres, ce qui est la règle. La demande sera soumise à celui-ci, dès que le dossier sera complet, un dialogue se poursuivant entre la SNCB et la SNCF.

Ce processus ne s'oppose pas à la continuité du service public. Je regrette que ces modifications n'ont été communiquées que moins de deux mois avant l'entrée en vigueur du nouvel horaire. Pour le futur, le processus se fera plus normalement.

(En néerlandais) La SNCB a modifié les horaires des trains de et vers Termonde afin d'améliorer la ponctualité et la robustesse du trafic ferroviaire. Les personnes voyageant entre Saint-Nicolas et Bruxelles doivent désormais changer de train à Termonde, mais la durée de leur trajet demeure

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

De aanpassingen vermijden kruisingen en het tijdsintensieve manoeuvre van frontkering in Dendermonde, wat voorheen vaak tot vertragingen leidde. Door de beperkingen van de enkelsporige lijn Dendermonde-Lokeren en de drukte in de Brussel-Noord-Zuidverbinding werden vertragingen versterkt en doorgegeven aan andere lijnen. Met de nieuwe structuur is er nu een ruimere keertijd, wat het risico op vertragingen verkleint.

De reistijd tussen Sint-Niklaas en Brussel blijft ongewijzigd. De overstaptijd van 10 minuten zal even lang zijn als de tijd die momenteel nodig is om de trein te keren in Dendermonde. Tijdens de piekuren verbindt de P-trein Dampoort-Express Sint-Niklaas en Lokeren rechtstreeks met Brussel.

Hoewel de opheffing van de rechtstreekse verbinding Brussel-Sint-Niklaas ingrijpend is, verwacht de NMBS dat de voordelen van een hogere stiptheid en robuustheid zwaarder wegen. Deze maatregel is grondig overwogen en opgenomen in het vervoersplan.

22.06 Alexander Van Hoecke (VB): Ik heb op een groot deel van mijn vragen geen antwoord gehad, dus ik zal ze schriftelijk stellen. Ik heb deze week een aantal keer de trein genomen tussen Sint-Niklaas en Dendermonde en geen enkele keer was de overstaptijd 10 minuten. In het station van Dendermonde haasten gestreste reizigers zich door een smalle gang om nog op tijd te kunnen overstappen en de treinen in Dendermonde zitten overvol. Ik kan er niet bij dat een hele regio met 300.000 inwoners een rechtstreekse treinverbinding met de hoofdstad verliest. Dit vervoersplan is een catastrofe.

22.07 Dorien Cuylaerts (N-VA): Ook ik kreeg geen antwoord op mijn vragen. Ook tijdens de hoorzitting kreeg ik geen antwoord van de NMBS over het openbardienstcontract. Een contract negeren, dat kan niet. De Eurocity Direct voorrang geven op het bestaand binnenlands aanbod is betreurenswaardig. U staat erbij, u kijkt ernaar en de treinreizigers zijn wederom de dupe.

inchangée. L'horaire du "Dampoort Express" a été modifié; son arrivée à Bruxelles-Midi est prévue à 8 h 28. Ce train direct vers Bruxelles s'arrête à Saint-Nicolas, Lokeren, Beervelde, Gand-Dampoort, Merelbeke et Melle.

Les adaptations permettent d'éviter les croisements et la longue manœuvre de changement de front à Termonde, qui causait souvent des retards dans le passé. En raison des limitations dues à la ligne à voie unique Termonde-Lokeren et de la densité du trafic ferroviaire sur la jonction Nord-Midi à Bruxelles, les retards s'amplifiaient et se répercutaient sur d'autres lignes. La nouvelle structure offre désormais un temps de rebroussement plus long, ce qui réduit le risque de retards.

Le temps de trajet entre Saint-Nicolas et Bruxelles demeure inchangé. Le temps de correspondance de 10 minutes sera aussi long que le temps de rebroussement actuellement nécessaire à Termonde. Aux heures de pointe, le train P Dampoort-Express relie directement Saint-Nicolas et Lokeren à Bruxelles.

Bien que la suppression de la liaison directe Bruxelles-Saint-Nicolas soit une mesure radicale, la SNCB s'attend à ce que les avantages d'une ponctualité accrue et d'une plus grande robustesse l'emportent sur les inconvénients. Cette mesure a fait l'objet d'une étude approfondie et a été intégrée dans le plan de transport.

22.06 Alexander Van Hoecke (VB): Une grande partie de mes questions sont restées sans réponse, je les poserai donc par écrit. Cette semaine, j'ai pris le train quelques fois entre Saint-Nicolas et Termonde, et, à chaque fois, le délai de correspondance ne s'est pas élevé à 10 minutes. En gare de Termonde, les voyageurs stressés se pressent à travers un couloir étroit pour pouvoir encore avoir leur correspondance à temps et les trains à Termonde sont bondés. Je ne comprends pas que toute une région, comptant 300 000 habitants, perde une liaison ferroviaire directe avec la capitale. Ce plan de transport est une catastrophe.

22.07 Dorien Cuylaerts (N-VA): Vous n'avez pas non plus répondu à mes questions. Au cours de l'audition, je n'ai pas davantage reçu de réponse de la SNCB à ma question concernant le contrat de service public. Il est inacceptable de ne pas respecter un contrat. Et il est déplorable de donner la priorité à l'Eurocity Direct sur l'offre intérieure existante. Vous restez les bras croisés et les voyageurs sont à nouveau les victimes de cette situation.

22.08 Xavier Dubois (Les Engagés): Dank u. Ik heb u deze vraag gesteld, omdat ik geen antwoord gekregen heb van de vertegenwoordigers van de NMBS. Wat de wettelijkheid van de procedure betreft, hebben ze ons geantwoord dat ze niet anders konden. Maar als de NMBS haar aanbod kan aanpassen en dat aanbod kan doorvoeren zonder de goedkeuring van de ministerraad, is er dan nog altijd sprake van een contract?

Ik begrijp niet waarom de analyse van de FOD Mobiliteit al twee maanden gaande is, terwijl het aanbod in voege is getreden. Die analyse moet afgerond worden en het dossier moet aan de ministerraad voorgelegd worden. Het contract zal aangepast moeten worden en de financiering van de NMBS hoogstwaarschijnlijk ook op basis van de uitgevoerde projecten: er is haast geboden.

22.09 Frank Troosters (VB): In Antwerpen waren er de voorbije dagen overvolle perrons en treinen. De trein die om 8.06 uur in Genk vertrok is om 10.30 uur in Brussel aangekomen. Hij zat overvol en mensen stonden recht in de gangen. De treinreizigers zijn de dupe van heel wat ingrepen. Ze verdienen beter.

Het incident is gesloten.

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

23.01 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Het station in Ronse verkeert al lang in slechte staat. Het is een van onze oudste stations en het bevat waardevolle erfgoedelementen. Wanneer start de restauratie van de wandelbrug? Is de overdracht van Infrabel aan de stad afgerond? De aanpalende goederenloods, beschermd erfgoed, is ondertussen verkocht. Wat zijn de plannen?

Sinds de sluiting van de loketten wordt het stationsgebouw niet meer gebruikt. Is er al een kandidaat-erfpachtnemer gevonden? Wat zijn de gepland functies voor het gebouw? De parking en de plaats waar het vroegere perron zich bevond, liggen er troosteloos bij. Hoe ziet de NMBS de toekomst van deze gronden? Met de Vlaamse regering werd een akkoord afgesloten voor een conceptstudie over de stationsomgeving, maar er zou geen consensus gevonden zijn. Welke obstakels staan er in de weg en hoe kan een en ander vlot worden getrokken?

23.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het antwoord dat Infrabel en de NMBS mij hebben

22.08 Xavier Dubois (Les Engagés): Merci. Je vous interrogeais à défaut de réponse de la part des représentants de la SNCB. Concernant la légalité de la procédure, ils nous ont répondu qu'ils ne pouvaient pas faire autrement. Cependant, 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?

Je ne comprends pas pourquoi l'analyse du SPF Mobiliteit est en cours depuis deux mois, alors que l'offre a été mise en œuvre. Cette analyse doit aboutir, le dossier doit passer au Conseil des ministres. Il faudra adapter le contrat et très probablement le financement de la SNCB en fonction des projets mis en œuvre: c'est urgent.

22.09 Frank Troosters (VB): Ces derniers jours à Anvers, des quais ont été submergés par un flot d'usagers et des trains ont été archi-bondés. Le train parti de Genk à 8 h 06 est arrivé à 10 h 30 à Bruxelles. Il était surpeuplé et des personnes ont dû voyager debout dans les couloirs. Les voyageurs sont les dupes de bon nombre d'aménagements. Ils méritent mieux.

L'incident est clos.

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): La gare de Renaix est en piteux état depuis longtemps. Il s'agit de l'une de nos plus anciennes gares et d'un ensemble de valeur patrimoniale. Quand la restauration de la passerelle débutera-t-elle? Son transfert d'Infrabel à la ville est-il finalisé? L'entrepôt de marchandises adjacent, monument classé, a été vendu entre-temps. Quels sont les projets à cet égard?

Depuis la fermeture des guichets, le bâtiment de la gare n'est plus occupé. A-t-on déjà trouvé un candidat emphytéote? Quelles fonctions projette-t-on de donner au bâtiment? Le parking et l'emplacement de l'ancien quai sont dans un état déplorable. Comment la SNCB envisage-t-elle l'avenir de ces biens? Un accord a été conclu avec le gouvernement flamand en vue de la réalisation d'une étude conceptuelle sur les abords de la gare, mais aucun consensus ne semble avoir été trouvé. Quels sont les obstacles et comment peut-on débloquer la situation?

23.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La réponse qu'Infrabel et la SNCB m'ont fournie est

gegeven, is vrij mager. Infrabel heeft de akte met de stad Ronse voor de overdracht van de brug en de bijbehorende gronden getekend op 19 april 2024. Er is nog geen startdatum voor de renovatie. Er is afgesproken dat de stad begin 2025 een renovatiestudie bestelt. Recentelijk heeft Infrabel de perrons vernieuwd.

Wat het stationsgebouw betreft, is aan de erfpachtnemer om te communiceren over de plannen en om samen met de dienst Erfgoed een renovatiedossier te openen. De NMBS overlegt geregeld met de stad.

Het incident is gesloten.

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

24.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Een recente studie van Transport & Environment geeft de NMBS een score van 6,1 op 10, daarmee zitten we in de middenmoot van de Europese spoorwegbedrijven. Op het onderdeel reizigerservaring scoort de NMBS maar 2,7 en staat daarmee op de laatste plaats. Oorzaken zijn onder meer het ontbreken van wifi en van comfortabele zitplaatsen met stopcontacten.

Hoe kijkt u naar de resultaten van de studie? Hoe wil de NMBS de reizigerservaring verbeteren?

24.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): In het nieuwe contract met de NMBS zijn veel doelstellingen opgenomen om het spoor te vernieuwen en attractiever te maken. In de studie staat de NMBS op de 12^{de} plaats van 27 spoorwegoperatoren. Daarmee toont ze haar solide positie in zaken zoals stiptheid, betrouwbaarheid, de compensatieregeling en het fietsbeleid. Domeinen waarin verbetering mogelijk is, zijn de aanwezigheid van wifi, stopcontacten en catering aan boord.

Het Belgische net is gericht op relatief korte trajecten en een hoge frequentie. Dat is een verschil met maatschappijen die gericht zijn op langere afstanden. Ik denk niet dat we de NMBS moeten vragen om in catering te voorzien op een traject van een uur. Wat wifi betreft, heeft de NMBS ervoor gekozen om het signaal voor mobiele data te verbeteren, een keuze die door experts wordt ondersteund. Op de nieuwe M7-dubbeldekstreinen is er minstens één stopcontact per twee reizigers.

assez maigre. Infrabel a signé avec la ville de Renaix l'acte pour la transmission du pont et des terrains associés le 19 avril 2024. La date de début de la rénovation n'est pas encore connue. Il a été convenu que la ville commande une étude de rénovation début 2025. Infrabel a récemment rénové les quais.

En ce qui concerne le bâtiment de la gare, il appartient à l'emphytéote de communiquer sur les projets et d'ouvrir un dossier de rénovation, conjointement avec le service du Patrimoine. La SNCB se concerte régulièrement avec la ville.

L'incident est clos.

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): Une étude publiée récemment par Transport & Environment attribue une note de 6,1 sur 10 à la SNCB, plaçant celle-ci dans le milieu du classement des sociétés de chemins de fer européennes. S'agissant de l'expérience des voyageurs, la SNCB n'obtient qu'une note de 2,7 et est lanterne rouge, notamment en raison de l'absence de wifi et de places assises confortables équipées de prises de courant.

Comment percevez-vous les résultats de l'étude? Comment la SNCB entend-elle améliorer l'expérience des voyageurs?

24.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le nouveau contrat conclu avec la SNCB prévoit de nombreux objectifs visant à moderniser les chemins de fer et à les rendre plus attrayants. La SNCB occupe la 12^e place du classement des 27 opérateurs ferroviaires faisant l'objet de cette étude, une solide position en matière de ponctualité, de fiabilité, de régime de compensation et de politique relative aux vélos. Les points d'amélioration sont la présence de wifi, de prises de courant et de restauration à bord.

Le réseau belge est axé sur des trajets relativement courts et une fréquence élevée, ce qui diffère de compagnies axées sur des distances plus longues. Je ne pense pas que nous devons demander à la SNCB de fournir des services de restauration sur un trajet d'une heure. En ce qui concerne le wi-fi, la SNCB a choisi d'améliorer le signal pour les données mobiles. Les experts soutiennent ce choix. Les nouvelles voitures à double étage M7 sont équipées d'au moins une prise de courant pour deux

voyageurs.

24.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Een 6,1 kan men positief of negatief bekijken. Ik heb 6 op 10 nooit goed genoeg gevonden, maar een 2,7 is onaanvaardbaar. Wifi is geen overbodige luxe. We moeten ons blijven inspannen om zoveel mogelijk reizigers op de trein te krijgen. Dat doen we door het comfort en het gebruiksgemak te vergroten.

Het incident is gesloten.

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

25.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): In amper 11 dagen tijd gebeurden er 3 incidenten op spooroverwegen. Ondanks de maatregelen van Infrabel komen dergelijke ongevallen nog te vaak voor.

Doet Infrabel voldoende inspanningen om de veiligheid op overwegen te garanderen? Welke extra maatregelen zijn nog nodig?

25.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het spoorvervoer is een relatief veilige vervoersmodus. Zowel in als buiten de havens is er sprake van een dalend aantal ongevallen aan de overwegen. Toch blijven overwegen een zwakke plek in de veiligheid van het spoorstelsel. De ongevallen zijn er meestal ernstig. De beste optie is de afschaffing van de overweg, maar dat is duur en complex. Infrabel heeft hiervoor een langetermijnvisie en een actieplan.

Verder zet Infrabel in op sensibiliseringscampagnes en preventiematerieel. Onlangs werd het nummer 1711 geïntroduceerd om de reactietijd bij incidenten te reduceren. Het volle potentieel van deze maatregel moet zich nog ontwikkelen.

Er zijn proefprojecten om de veiligheid aan de overwegen verder te verbeteren. De overwegen met het hoogste risico worden eerst aangepakt.

Infrabel heeft begin 2023 de procedure bij blokkering op een overweg besproken met De Lijn. De evacuatie en de onmiddellijke verwittiging van de centrale dispatching van Infrabel om het treinverkeer stil te leggen zijn prioritair. Die procedure is inmiddels al herhaaldelijk ingeoefend. Naar aanleiding van de recente ongevallen zitten Infrabel

24.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): La note de 6,1 peut être vue positivement ou négativement. Je n'ai jamais trouvé qu'une note de 6 sur 10 était satisfaisante, mais un 2,7 est inacceptable. Le wi-fi est un luxe. Nous devons poursuivre nos efforts pour augmenter autant que possible le nombre d'utilisateurs du train, ce qui passe par l'amélioration du confort et de la convivialité.

L'incident est clos.

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

25.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): En à peine 11 jours, 3 incidents se sont produits à des passages à niveau. Malgré les mesures prises par Infrabel, de tels accidents sont encore trop fréquents.

Infrabel fournit-elle des efforts suffisants pour garantir la sécurité aux passages à niveau? Quelles mesures supplémentaires sont encore nécessaires?

25.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le transport ferroviaire est un mode de transport relativement sûr. Tant dans les ports qu'en dehors de ceux-ci, il est question d'une diminution du nombre d'accidents aux passages à niveau. Les passages à niveau demeurent néanmoins un point faible de la sécurité du système ferroviaire. En général, les accidents sont graves. La meilleure option consiste à supprimer le passage à niveau, mais cette opération est coûteuse et complexe. Infrabel a élaboré une vision à long terme ainsi qu'un plan d'action à cet effet.

Par ailleurs, Infrabel investit dans des campagnes de sensibilisation et du matériel de prévention. Le numéro 1711 a été introduit récemment afin de réduire le temps de réaction en cas d'incidents. Le plein potentiel de cette mesure doit encore se développer.

Des projets pilotes ont été lancés pour améliorer la sécurité aux passages à niveau. Les passages à niveau présentant le risque le plus élevé sont examinés en priorité.

Infrabel s'est penché avec De Lijn sur la procédure à suivre en cas de blocage sur un passage à niveau. La priorité doit être accordée à l'évacuation et à l'avertissement immédiat du dispatching central d'Infrabel en vue d'interrompre le trafic ferroviaire. Cette procédure a entre-temps été testée plusieurs fois. À la suite des accidents survenus récemment,

en De Lijn eerstdaags samen om dit aan te scherpen.

De veiligheid aan de overwegen is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de weggebruikers. Incidenten met bijvoorbeeld pannes van bussen op overwegen zijn echter ook moeilijk te vermijden.

[25.03] Dorien Cuylaerts (N-VA): De afschaffing van de spooroverwegen is een visie op wel zeer lange termijn, gezien het tempo ervan. Voorts gaan er veel middelen naar mobiliteit en naar de spoorwegen, middelen die anders en beter zouden kunnen worden ingezet. De veiligheid moet prioritair zijn.

Het incident is gesloten.

[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): Volgens de pers van vandaag getuigen de werken aan het station Bergen van groothedswaan. Mijn vraag voor u is bescheidener: ik wil het hebben over het station Eigenbrakel. In 2021 kondigde u aan dat de perrons tegen begin 2023 met liften uitgerust zouden worden, voor zover er daarvoor een stedenbouwkundige vergunning afgeleverd werd. Vandaag kunnen we niet anders dan vaststellen dat er niets gebeurd is. Beschikt u in dat verband over aanvullende informatie?

[26.02] Minister Georges Gilkinet (Frans): De toegankelijkheid van de stations was een echt probleem, maar is gelukkig recentelijk verbeterd, zoals in Rixensart en Nijvel. Het station Bergen is een schoolvoorbeeld van wanbeheer. Met het geld dat er voor deze werken uitgetrokken werd hadden we zeer veel stations toegankelijker kunnen maken. De slechte keuzes die er in het verleden gemaakt werden, belemmeren ons in de verwezenlijking van onze belangrijkste doelstelling, namelijk de trein toegankelijker maken.

Deze doelstelling is opgenomen in het openbaredienstcontract dat we met de NMBS gesloten hebben. We hebben dus in de financiering ervan voorzien. De toekomstige regering zal het recht hebben deze middelen te herzien, maar ik hoop dat u voor het behoud van het financieringstraject van de NMBS en Infrabel zult pleiten.

Infrabel et De Lijn se concerteront prochainement pour affiner cette procédure.

La sécurité aux passages à niveau relève en premier lieu de la responsabilité des usagers de la route. Les incidents dus, par exemple, à des pannes de bus sur des passages à niveau peuvent toutefois difficilement être empêchés.

[25.03] Dorien Cuylaerts (N-VA): La suppression des passages à niveau s'inscrit dans une vision à très long terme, vu le rythme auquel elle est réalisée. Par ailleurs, des moyens importants sont affectés à la mobilité et aux chemins de fer, mais ces moyens pourraient être mis en œuvre autrement et mieux. La sécurité doit être prioritaire.

L'incident est clos.

[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)

[26.01] Vincent Scourneau (MR): La presse du jour titre sur le "délire mégalomane" à la gare de Mons. Plus modestement, je viens vous parler de la gare de Braine-l'Alleud. En 2021, vous annonciez des ascenseurs de quais pour début 2023, sous réserve de l'obtention du permis d'urbanisme. Aujourd'hui, force est de constater que rien n'a été fait. Avez-vous des informations complémentaires?

[26.02] Georges Gilkinet, ministre (en français): L'accessibilité des gares était vraiment problématique et s'est heureusement améliorée récemment, comme à Rixensart ou Nivelles. La gare de Mons est une véritable gabegie. Avec le budget alloué à ces travaux nous aurions pu rendre de très nombreuses gares plus accessibles. Les mauvais choix faits par le passé nous retardent dans la poursuite de notre objectif majeur, à savoir rendre le train plus accessible.

Cet objectif est inscrit dans le contrat de service public conclu avec la SNCB, et nous en avons donc prévu le financement. Le futur gouvernement aura le droit de revoir ces moyens mais j'espère que vous plaideriez en faveur du maintien de la trajectoire de financement de la SNCB et d'Infrabel.

De werken ter verbetering van de toegankelijkheid van het station Eigenbrakel worden gezamenlijk door de NMBS en Infrabel uitgevoerd, met de steun van TUC RAIL, de dossierbeheerder. De tweede gezamenlijke overheidsopdracht moest begin 2024 wegens de te hoge prijzen stopgezet worden. Deze situatie heeft de NMBS en Infrabel ertoe gebracht de gunning te annuleren.

TUC RAIL heeft zijn strategie sindsdien herzien, en er zitten momenteel nieuwe overheidsopdrachten in de studie- of bekendmakingsfase. TUC RAIL en Infrabel zullen een overheidsopdracht voor de uitvoering van bouwwerken uitschrijven die in juni 2025 van start zal gaan en gevolgd zal worden door een opdracht voor de afwerking in januari 2026. Voor de NMBS zullen de nodige werken uitgevoerd worden in 2026, met inbegrip van de voorzieningen in verband met de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit.

Ik vind het zeer jammer dat de kalender die mij oorspronkelijk was meegedeeld niet gerespecteerd kon worden. Ik hoop dat de nieuwe kalender wél gevolgd zal worden. Los van de operationele beslissingen van de NMBS en Infrabel wens ik dat er voldoende middelen zullen zijn voor dergelijke maatschappelijk gezien zo noodzakelijke investeringen.

[26.03] Vincent Scourneau (MR): Ik onthoud uit uw antwoord dat dit belangrijke station eind 2026 toegankelijk zal zijn voor personen met een beperkte mobiliteit.

Het incident is gesloten.

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

[27.01] Vincent Scourneau (MR): In 2000 was het de bedoeling om van de stopplaats Braine-Alliance een station Braine-Alliance te maken en zou het station Eigenbrakel een stopplaats worden. Dat waren de plannen tot wijziging van lijn 124 in het kader van de uitvoering van het GEN. Na heel wat onderhandelingen met Infrabel was het uiteindelijk onze wens om het station in het stadscentrum te behouden en om het denkspoor te verdedigen van een GEN-stopplaats in het stadsdeel Alliance, dat in volle ontwikkeling is en vandaag enkele duizenden inwoners en werknemers telt.

De perrons liggen er al jaren. De toenmalige eerste minister, Charles Michel, heeft gezorgd voor een verdienstelijke financiering waardoor er verder geïnvesteerd kon worden in GEN-lijn 124 Brussel-

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. La deuxième procédure de marché conjoint a dû être abandonnée début 2024 en raison de prix 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. TUC RAIL et Infrabel lanceront un marché de construction qui devra démarrer en juin 2025 et sera suivi d'un marché de finition en janvier 2026. La SNCB prévoira les équipements nécessaires en 2026, en ce compris l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Je suis désolé que le calendrier qui m'avait été communiqué initialement n'ait pu être tenu. J'espère qu'il en ira différemment pour le nouveau. Au-delà des décisions opérationnelles de la SNCB et d'Infrabel, je souhaite que les moyens soient préservés pour ce type d'investissements si nécessaires.

[26.03] Vincent Scourneau (MR): Je retiens que cette gare importante sera accessible fin 2026.

L'incident est clos.

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

[27.01] Vincent Scourneau (MR): 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. Tel était le projet de modification de la ligne 124 dans le cadre de l'organisation du RER. Après bien des négociations avec Infrabel, nous avons souhaité garder la gare en centre-ville, et défendre la piste d'un arrêt RER dans la zone de l'Alliance, en plein développement et qui compte aujourd'hui plusieurs milliers d'habitants et de travailleurs.

Les quais sont là depuis de nombreuses années. Le premier ministre de l'époque, M. Michel, était reparti avec un financement vertueux pour continuer les investissements dans le cadre de la ligne RER 124

Nijvel. Een en ander werd besteed in Alliance. Die locatie trekt veel investeerders aan. De NAVO heeft er zelfs een afdeling gevestigd. Ik heb vernomen dat we er – zelfs zonder GEN – een stopplaats zouden kunnen hebben, die al in 2025 in gebruik zou kunnen worden genomen.

Klopt dat? Is er werkelijk een tijdpad dat de ingebruikname van die stopplaats nu al mogelijk zou maken?

27.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): Ik zal blij zijn als het station Braine-Alliance binnenkort ingehuldigd kan worden. Waar mogelijk moeten we alle investeringen ten volle benutten, zodat de burgers zien dat die investeringen niet voor niets zijn, en middelen uittrekken in het kader van het performantiecontract van Infrabel en de lening van 1 miljard euro om deze projecten te voltooien.

Infrabel en de NMBS moeten nog een aantal werken uitvoeren. Het gaat dan over de afwerking en de installaties voor de toegang tot de perrons, de aanleg van een parking en een fietsenstalling, zodra het terrein niet langer nodig is voor de werken. Bedoeling is dat de halte Braine-Alliance in december 2025 in gebruik genomen wordt nadat de nodige evaluaties en vergunningen verkregen werden.

Zoals tijdens de presentatie op 31 maart 2023 en de roadshow in Waals-Brabant op 19 april 2023 aangekondigd werd, wil de NMBS twee S-treinen per uur laten stoppen in Braine-Alliance op het traject tussen Nijvel en de Europese wijk van Brussel. Die dienstregeling kan pas eind augustus 2025 bevestigd worden, op voorwaarde dat de infrastructuurbeheerder de nodige rijpaden toekent.

De toekomstige regering zal bovendien de aan de NMBS toegewezen middelen om meer treinen te laten rijden moeten bevestigen!

Sinds 2016 werden er zonder administratieve problemen verschillende werken uitgevoerd en andere werken zullen binnenkort gerealiseerd worden: het stutwerk en de werken voor het spoorplatform ter voorbereiding op de aanleg van de sporen ten zuiden van Braine-Alliance, de installatie van bovenleidingsportalen vóór de aanleg van de sporen, en de plaatsing van nieuwe sporen en wissels in Braine-Alliance.

Ik hoop dat ik in december 2025 de stopplaats Braine-Alliance kan openen, nu ik de opening van het nieuwe station Bergen al heb moeten missen...

27.03 **Vincent Scourneau** (MR): Dat is goed

Bruxelles-Nivelles. C'était à l'Alliance que les choses s'étaient faites. Cet endroit attire beaucoup les investisseurs. Un département du SHAPE s'y est même installé. Il me revient que nous pourrions avoir un arrêt, même sans RER, qui serait opérationnel en 2025.

Est-ce vrai? Y a-t-il vraiment un agenda qui permettrait la mise en service de cet arrêt aujourd'hui?

27.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Je me réjouirais qu'on inaugure bientôt la gare de Braine-Alliance. Il faut valoriser ce qui est mûr pour exploitation, pour montrer à nos concitoyens que les investissements ne sont pas vains, et dégager des moyens dans le cadre du contrat de performance d'Infrabel et de l'emprunt d'un milliard d'euros pour terminer ces projets.

Quelques travaux doivent encore être effectués par Infrabel et la SNCB, comme les finitions et équipements d'accès aux quais, la construction d'un parking et d'un abri à vélos lorsque le terrain ne sera plus nécessaire pour le chantier. La halte de Braine-Alliance devrait être mise en service en décembre 2025 après obtention des différentes évaluations et autorisations.

Comme cela a été présenté le 31 mars 2023 et lors du *road show* du Brabant wallon du 19 avril 2023, la SNCB aspire à desservir Braine-Alliance à raison de deux trains S par heure entre Nivelles et le quartier européen de Bruxelles. Ce service ne pourra être confirmé qu'à la fin du mois d'août 2025 à la condition que les sillons soient attribués par le gestionnaire d'infrastructures.

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 été exécutés ou le seront bientôt: les travaux de soutènement et de plateforme ferroviaire en préalable à la pose des voies au sud de Braine-Alliance, la pose de portiques caténaires préalable à celle des voies et la pose de nouvelles voies et aiguillages à Braine-Alliance.

J'espère qu'en décembre 2025, je pourrai inaugurer Braine-Alliance, à défaut d'avoir inauguré la nouvelle gare de Mons...

27.03 **Vincent Scourneau** (MR): Ce sont de

nieuws! Hopelijk zullen de NMBS-goden uw smeekbede aanhoren om ervoor te zorgen dat de PBM's zich toegang kunnen verschaffen tot de perrons van het "centraal" station Eigenbrakel.

Het incident is gesloten.

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

28.01 Frank Troosters (VB): In de formatienota van Vivaldi stond dat in Vlaanderen en Wallonië in samenwerking met de gewestelijke instanties in één vervoersregio een proefproject zou worden opgezet waarbij via een tender één operator voor het vraaggestuurd kern- en aanvullend net kon worden aangesteld.

Zullen de proefprojecten effectief worden uitgevoerd? Welke zijn de modaliteiten en de betrokken regio's? Heeft men al overlegd met de lokale overheden? Wat is de timing voor de uitrol?

28.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De FOD Mobiliteit heeft met de hulp van een consultant een eerste studie afgerond over de uitvoering van deze proefprojecten. Het verslag staat op de website van de FOD. Er zijn diverse scenario's en de volgende regering moet de strategische aanzet geven. Afhankelijk van de gekozen optie kunnen de wetswijzigingen worden voorbereid. Andere concrete uitvoeringsmaatregelen zullen dan moeten worden goedgekeurd en daarna moet men de regionale overheden betrekken. De timing hangt daarvan af.

28.03 Frank Troosters (VB): Volgens de formatienota wou de regering dit realiseren in haar regeerperiode. Ik meen dat men hier dringend werk van moet maken, want 2032 komt heel snel dichterbij en die omslag moet men voorbereiden.

Het incident is gesloten.

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

29.01 Patrick Prévot (PS): Al wekenlang klagen de reizigers op lijn 96 Bergen-Brussel over vele problemen, waaronder de overbezetting van de treinen.

bonnes nouvelles! Puissent les dieux de la SNCB vous entendre pour permettre aux PMR d'accéder aux quais à Braine-Centre.

L'incident est clos.

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): La note de formation de la coalition Vivaldi indiquait qu'en concertation avec les autorités régionales, en Flandre comme en Wallonie, on pourrait mettre en œuvre, dans un bassin de mobilité, un projet pilote prévoyant qu'un seul opérateur pour le réseau principal et le réseau secondaire (en lien avec la demande) pourrait être désigné par voie d'appel d'offres.

Les projets pilotes seront-ils effectivement mis en œuvre? Quelles sont les modalités et les régions concernées? Des concertations ont-elles déjà été organisées avec les pouvoirs locaux? Quel est le calendrier prévu pour le déploiement?

28.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le SPF Mobilité a, avec l'aide d'un consultant, finalisé une première étude sur la réalisation de ces projets pilotes. Le rapport figure sur le site web du SPF. Il expose divers scénarios et il appartiendra au prochain gouvernement de fixer l'orientation stratégique. Selon l'option choisie, les modifications législatives peuvent être préparées. D'autres mesures d'exécution concrètes devront alors être approuvées et ensuite, les autorités régionales devront être consultées. Le calendrier dépendra des choix opérés.

28.03 Frank Troosters (VB): Selon la note de formation, le gouvernement prévoyait de réaliser ces projets durant sa période de mandat. Je pense qu'il faut se mettre à l'œuvre sans attendre, parce que l'échéance de 2032 s'approche à grand pas et ce basculement doit être préparé.

L'incident est clos.

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

29.01 Patrick Prévot (PS): Depuis de nombreuses semaines, les navetteurs de la ligne 96 Mons-Bruxelles se plaignent de nombreux problèmes, notamment la suroccupation.

Hoe verklaart u de overbezetting op die lijn? Stellen de NMBS en Infrabel veranderingen in de verplaatsingsgewoonten van de reizigers op die lijn vast? Moeten er aanpassingen worden aangebracht? Zal de rechtstreekse verbinding tussen Bergen en Parijs die vanaf 19 december opnieuw verzekerd wordt het probleem niet verergeren?

29.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): De overbezetting op lijn 96 betreft voornamelijk het traject Quiévrain-Bergen-Brussel-Luik, waarop veel treinen in een kortere samenstelling reden dan gepland omdat er geen materieel beschikbaar was. De komst van de M7-dubbeldeksrijtuigen zal het probleem oplossen.

Er werd ook een overbezetting vastgesteld op de ochtendtreinen op lijn S2 's Gravenbrakel-Brussel-Leuven en op het traject Binche-Brussel-Antwerpen in beide richtingen. De NMBS heeft hier al ingegrepen.

De hogere bezettingsgraad van de treinen in de herfst kan ertoe bijdragen dat sommige reizigers de indruk krijgen dat het drukker dan normaal is.

Ten slotte zal de invoering van de nieuwe rechtstreekse verbinding tussen Brussel en Parijs via Bergen geen invloed hebben op de binnenlandse treinen die tussen Bergen en Brussel rijden.

29.03 **Patrick Prévot** (PS): Ik ben blij dat het aantal rijtuigen op bepaalde lijnen zal worden opgetrokken.

Het incident is gesloten.

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): Spoorwegfanaten melden mij dat de elektrische locomotief 2160, de laatste die volledig van Belgische makelij is, onlangs verkocht werd aan een schroothandelaar. Deze locomotief zou symbolisch uitgeruild kunnen worden voor een andere buiten dienst gestelde locomotief van de serie 21. Dankzij zo een ruil zou de locomotief bewaard kunnen blijven en deel kunnen blijven uitmaken van het historische erfgoed van de NMBS.

Zou u zo een operatie kunnen overwegen of de betrokken actoren kunnen sensibiliseren opdat ons spoorwegerfgoed bewaard blijft?

30.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): De NMBS

Comment expliquez-vous la suroccupation sur cette ligne? La SNCB et Infrabel observent-elles des changements dans les habitudes des navetteurs de cette ligne? Des adaptations sont-elles à prévoir? La connexion directe entre Mons et Paris à nouveau assurée à partir du 19 décembre n'aggraverait-elle pas le problème?

29.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): La suroccupation sur la ligne 96 concerne principalement l'axe Quiévrain-Mons-Bruxelles-Liège, sur lequel de nombreux trains ont circulé avec une composition inférieure à celle planifiée en raison d'une indisponibilité de matériel. L'arrivée des voitures M7 à double étage résoudra le problème.

La suroccupation a été constatée également à bord des trains S2 Braine-le-Comte-Bruxelles-Leuven du matin et sur l'aller-retour Binche-Bruxelles-Antwerpen central. La SNCB a déjà réagi à ce niveau.

L'occupation plus élevée des trains en automne peut contribuer au ressenti de certains voyageurs concernant l'affluence accrue.

Enfin, l'introduction de la nouvelle liaison directe entre Bruxelles et Paris via Mons n'aura aucun impact sur les trains du service intérieur circulant entre Mons et Bruxelles.

29.03 **Patrick Prévot** (PS): Je suis heureux d'apprendre qu'il y a une augmentation du nombre de voitures sur certaines lignes.

L'incident est clos.

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)**

30.01 **Vincent Scourneau** (MR): Des passionnés du rail m'informent que la locomotive électrique 2160, la toute dernière entièrement construite par l'industrie ferroviaire nationale belge, a récemment fait l'objet d'une vente à un ferrailleur. Cette locomotive pourrait faire l'objet d'un échange symbolique avec une autre locomotive hors service de la série 21. Cet échange permettrait de conserver cet engin dans le patrimoine historique de la SNCB.

Pourriez-vous envisager une telle opération ou sensibiliser les acteurs concernés afin de préserver notre patrimoine ferroviaire?

30.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): La

moet haar activa op een verantwoorde en efficiënte manier beheren. Ze erkent het belang van het spoorwegerfgoed in de geschiedenis van België en heeft bij wet trouwens een opdracht van openbare dienst gekregen met betrekking tot het behoud van het historische erfgoed. Daartoe bewaart ze een collectie rollend materieel die representatief is voor de spoorweggeschiedenis en werkt ze samen met gespecialiseerde instellingen en verenigingen, zoals Train World.

Het is echter om praktische, financiële en logistieke redenen niet mogelijk om al het rollend materieel te behouden. In het geval van locomotief 2160 heeft de NMBS ervoor gekozen om een ander exemplaar van dezelfde serie voertuigen, die in een betere staat verkeert, op te nemen in haar historische collectie, maar ze blijft openstaan voor vormen van samenwerking met verenigingen of gespecialiseerde musea.

30.03 Vincent Scourneau (MR): Misschien kunt u nog een laatste poging ondernemen om de NMBS te sensibiliseren, temeer daar er misschien een andere locomotief aan de schroothandelaar verkocht zou kunnen worden dan de locomotief die ons interesseert.

Het incident is gesloten.

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)

31.01 Wouter Raskin (N-VA): Vandaag verloopt het goederenvervoer per spoor naar het Ruhrgebied via de Montzenroute. Het 3RX-tracé, het alternatieve traject voor de historische IJzeren Rijn, is korter en vlakker, waardoor zwaardere landingen zouden kunnen worden vervoerd, met minder energieverbruik. Er is echter nog steeds onduidelijkheid over de houding van Nederland ten aanzien van het traject van ongeveer 30 km dat over zijn grondgebied loopt.

Is die houding intussen gewijzigd, met het aantreden van de nieuwe regering-Schoof? Hebt u hierover reeds contact gehad met uw Nederlandse ambtgenoot?

31.02 Frank Troosters (VB): Wat is de stand van zaken in dit dossier? Welke stappen zijn er recentelijk nog gezet om het dossier weer vlot te trekken?

31.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De

SNCB doit gérer ses actifs de manière responsable et efficace. Elle reconnaît l'importance du patrimoine ferroviaire dans l'histoire de la Belgique et s'est d'ailleurs vu confier par la loi une mission de service public relative à la conservation du patrimoine historique. À cet effet, elle conserve une collection de matériel roulant représentative de l'histoire ferroviaire et travaille en partenariat avec des institutions et associations spécialisées, comme Train World.

Cependant, tout le matériel roulant ne peut être préservé pour des raisons pratiques, financières et logistiques. Dans le cas de la locomotive 2160, la SNCB a fait le choix d'intégrer dans sa collection historique un autre exemplaire de la même série de véhicules, dans un meilleur état de conservation, mais reste ouverte à des collaborations avec des associations ou les musées spécialisés.

30.03 Vincent Scourneau (MR): 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.

L'incident est clos.

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): Le transport de marchandises par rail vers la région de la Ruhr s'effectue aujourd'hui par la route Montzen. Le tracé 3RX, le trajet de remplacement pour le Rhin de fer historique, est plus court et plus plane, ce qui permettrait de transporter de plus lourdes charges en consommant moins d'énergie. Cependant, la confusion règne toujours en ce qui concerne la position des Pays-Bas à l'égard de ce trajet couvrant environ 30 km sur son territoire.

Cette position a-t-elle évolué entre-temps, depuis l'entrée en fonction du gouvernement Schoof? Avez-vous déjà eu un contact à ce sujet avec votre homologue néerlandais?

31.02 Frank Troosters (VB): Quel est l'état d'avancement de ce dossier? Quelles démarches ont été encore récemment entreprises pour remettre ce dossier à flot?

31.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):

regering heeft verschillende initiatieven genomen om voor het goederenvervoer een modal shift van de weg naar het spoor te verwezenlijken. Ik ga ervan uit dat de volgende regering daarin zal blijven investeren.

In de laatste vergaderingen met de betrokken ministers van Mobiliteit in juni 2023 werd geen overeenstemming bereikt over de volgende stappen in het 3RX-dossier.

Niettemin heb ik met mijn medewerkers en de FOD Mobiliteit voortgewerkt aan een tekst die als basis zou kunnen dienen voor verder overleg. Tijdens diplomatieke contacten met de betrokken landen is het thema besproken. Ik heb het punt enkele keren besproken met Nederlandse vertegenwoordigers, vooral met voormalig staatssecretaris Heijnen. Helaas is het enthousiasme over het project in Nederland niet groot, wellicht ook niet in de nieuwe Nederlandse regering.

Ik heb vele contacten gelegd, elke vergadering met de vijf betrokken ministers bijgewoond en zelfs een non-paper opgesteld, maar de drie landen en twee gewesten moeten meewillen. En Nederland heeft er weinig zin in.

31.04 Wouter Raskin (N-VA): Onder het bewind van staatssecretaris Heijnen was er een sprankeltje hoop, maar ik begrijp dat het structurele overleg nu is stilgevallen. Ik stel voor dat u in afwachting van een nieuwe regering toch voortwerkt aan uw non-paper.

31.05 Frank Troosters (VB): Al jaren slagen we er niet in onze partners te overtuigen van het belang van dit project. Toch mogen we dit dossier niet loslaten.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.37 uur.

Le gouvernement a pris différentes initiatives pour concrétiser le transfert modal de la route vers le train en ce qui concerne le transport de marchandises. Je suppose que le prochain gouvernement continuera à investir dans ce domaine.

Au cours des dernières réunions qui ont rassemblé les ministres concernés de la Mobilité en juin 2023, un consensus n'a pas été atteint en ce qui concerne les prochaines étapes du dossier 3RX.

Néanmoins, j'ai continué de plancher avec mes collaborateurs et le SPF Mobilité sur un texte qui pourrait servir de base à la poursuite de la concertation. Le thème a été abordé lors de contacts diplomatiques avec les États concernés. J'ai discuté ce point à plusieurs reprises avec des représentants néerlandais, principalement avec l'ancienne secrétaire d'État Heijnen. Malheureusement, le projet ne suscite pas beaucoup d'enthousiasme aux Pays-Bas, et probablement pas non plus au sein du nouveau gouvernement néerlandais.

J'ai pris de nombreux contacts, j'ai assisté à toutes les réunions avec les cinq ministres concernés et j'ai même rédigé un document non officiel, mais les trois pays et les deux régions doivent avoir la volonté de participer au projet. Et les Pays-Bas manifestent peu d'intérêt.

31.04 Wouter Raskin (N-VA): Du temps de la secrétaire d'État Heijnen, il y avait une lueur d'espoir, mais je comprends que la concertation structurelle est à présent au point mort. Je suggère que vous poursuiviez la rédaction de votre document non officiel dans l'attente d'un nouveau gouvernement.

31.05 Frank Troosters (VB): Depuis plusieurs années déjà, nous tentons, en vain, de convaincre nos partenaires de l'importance de ce projet. Nous ne pouvons toutefois pas abandonner ce dossier.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 37.