

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

Mercredi

06-12-2023

Après-midi

Woensdag

06-12-2023

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La demande du CCVF de ne pas indexer les tarifs de la SNCB" (55039784C)	1
<i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Questions jointes de	2
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les résultats du groupe de travail technique sur le Dampoort Express" (55039850C)	2
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Dampoort Express" (55040229C)	2
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Dampoort Express" (55040234C)	2
- Egbert Lachaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains de pointe" (55040080C)	2
<i>Orateurs: Joris Vandenbroucke, président du groupe Vooruit, Maria Vindevoghel, Egbert Lachaert, Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Questions jointes de	4
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les grèves et le climat social tendu à la SNCB et chez Infrabel" (55039915C)	4
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'agitation sociale à la SNCB et la grève des cheminots" (55040106C)	4
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève de 48 heures prévue en décembre par le personnel de la SNCB" (55040212C)	4
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève sur le rail du 5 au 7 décembre" (55040236C)	5
<i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Tomas Roggeman, Laurence Zanchetta, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Questions jointes de	7
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation de la gare de Termonde et les travaux d'amélioration promis" (55040016C)	7
- Leen Dierick à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Termonde" (55040135C)	7
<i>Orateurs: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	
Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets ferroviaires à cofinancer avec les régions" (55040086C)	9

INHOUD

Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vraag van het RGCT om de NMBS-tarieven niet te indexeren" (55039784C)	1
<i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Samengevoegde vragen van	2
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De resultaten van de technische werkgroep over de Dampoort Express" (55039850C)	2
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Dampoort Express" (55040229C)	2
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Dampoort Express" (55040234C)	2
- Egbert Lachaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschaffen van piektreinen" (55040080C)	2
<i>Sprekers: Joris Vandenbroucke, voorzitter van de Vooruit-fractie, Maria Vindevoghel, Egbert Lachaert, Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Samengevoegde vragen van	4
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingen en sociale onrust bij de NMBS en Infrabel" (55039915C)	4
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sociale onrust bij de NMBS en de treinstaking" (55040106C)	4
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De 48 urenstaking van het NMBS-personeel in december" (55040212C)	4
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking bij het spoor van 5 tot 7 december" (55040236C)	5
<i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Tomas Roggeman, Laurence Zanchetta, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Samengevoegde vragen van	7
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toestand van het station van Dendermonde en de beloofde verbeteringswerken" (55040016C)	7
- Leen Dierick aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station van Dendermonde" (55040135C)	7
<i>Sprekers: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De cofinanciering van spoorprojecten met de gewesten" (55040086C)	9

Orateurs: Josy Arens, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Sprekers: Josy Arens, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Questions jointes de	10	Samengevoegde vragen van	10
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan de réduction de pesticides d'Infrabel" (55040087C)	10	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het pesticidereductieplan van Infrabel" (55040087C)	10
- Christophe Bombled à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La destruction des végétaux sur les voies ferrées" (55040166C)	10	- Christophe Bombled aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vernietiging van vegetatie op de sporen" (55040166C)	10
Orateurs: Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les défauts de ponctualité sur le rail causés par les accidents de personne" (55040088C)	12	Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problemen met de stiptheid van de treinen als gevolg van persoonsongevallen" (55040088C)	12
Orateurs: Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les subsides au secteur du retrofit" (55040089C)	13	Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De subsidies voor de retrofitsector" (55040089C)	13
Orateurs: Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	13	Samengevoegde vragen van	13
- Ben Segers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réouverture de la gare d'Anvers-Linkeroever" (55040098C)	13	- Ben Segers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De heropening van het station Antwerpen-Linkeroever" (55040098C)	13
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réouverture de petites gares à Anvers" (55040118C)	13	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het heropenen van kleine stations in Antwerpen" (55040118C)	13
Orateurs: Ben Segers, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Ben Segers, Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	14	Samengevoegde vragen van	14
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le système de compensation des retards à la SNCB" (55040117C)	14	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De compensatieregeling voor vertragingen bij de NMBS" (55040117C)	14
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La compensation pour retards" (55040126C)	14	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De compensatie voor vertragingen" (55040126C)	14
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les plaintes relatives au service offert par la SNCB et la modification des règles de compensation" (55040216C)	14	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De klachten over de NMBS-dienstverlening en de aanpassing van de compensatieregeling" (55040216C)	14
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La révision du système de compensations" (55040237C)	14	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herziene compensatieregeling" (55040237C)	14
Orateurs: Frank Troosters, Tomas Roggeman, Jef Van den Bergh, Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Frank Troosters, Tomas Roggeman, Jef Van den Bergh, Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La répartition des moyens du Fonds de sécurité routière" (55040119C)	17	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verdeling van de middelen van het Verkeersveiligheidsfonds" (55040119C)	17
Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	17	Samengevoegde vragen van	17

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les pannes récurrentes des escalators à la gare de Hasselt" (55040154C)	17	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het voortdurend uitvallen van de roltrappen in het station van Hasselt" (55040154C)	17
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les escalators de la gare de Hasselt" (55040160C)	17	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De roltrappen van het station Hasselt" (55040160C)	17
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La traduction de certains panneaux de signalisation" (55040161C)	18	Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanduiding in een andere taal op plaatsnaamborden" (55040161C)	18
<i>Orateurs:</i> Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Josy Arens, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes liés aux trains ICE" (55040228C)	19	Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problemen met de ICE-treinen" (55040228C)	19
<i>Orateurs:</i> Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réduction de l'offre ferroviaire dans la province d'Anvers (question de suivi)" (55040230C)	19	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaling van de dienstregeling in de provincie Antwerpen (opvolgvraag)" (55040230C)	19
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vision d'avenir pour les lignes ferroviaires 25 et 27 (question de suivi)" (55040231C)	20	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomstvisie voor spoorlijnen 25 en 27 (opvolgvraag)" (55040231C)	20
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de Lineas" (55040232C)	21	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van Lineas" (55040232C)	21
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux sur le ring d'Anvers" (55040233C)	21	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan de Antwerpse ring" (55040233C)	21
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport de la SNCB" (55040235C)	23	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS" (55040235C)	23
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La régulation du secteur de l'aviation" (55040242C)	24	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De regulering van de luchtvaartsector" (55040242C)	24
<i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	

Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La lettre d'intention belgo-luxembourgeoise pour le rail" (55040243C) <i>Orateurs: Olivier Vajda, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	25	Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Belgisch-Luxemburgse intentieverklaring voor het spoor" (55040243C) <i>Sprekers: Olivier Vajda, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	25
Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'usage abusif de la directive (UE) 2015/413" (55040244C) <i>Orateurs: Olivier Vajda, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	27	Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het misbruik van richtlijn (EU) 2015/413" (55040244C) <i>Sprekers: Olivier Vajda, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	27
Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le milliard d'Infrabel" (55040245C) <i>Orateurs: Olivier Vajda, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	29	Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het miljard van Infrabel" (55040245C) <i>Sprekers: Olivier Vajda, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	29

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

du

MERCREDI 06 DÉCEMBRE 2023

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

van

WOENSDAG 06 DECEMBER 2023

Namiddag

La discussion des questions est ouverte à 15 h 20 sous la présidence de Mme Kim Buyst.

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

01 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La demande du CCVF de ne pas indexer les tarifs de la SNCB" (55039784C)

01.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le conseil d'administration de la SNCB envisage d'augmenter les tarifs de 5 ou 6 % l'année prochaine. Le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires (CCVF) recommande toutefois de reporter cette hausse tarifaire en raison de la dégradation du service.

Le ministre est-il d'accord pour dire que le service se dégrade? Rejoint-il l'avis du CCVF visant à reporter la hausse tarifaire? Peut-on faire payer plus cher un service en recul? Quelle serait l'incidence de prix encore plus élevés sur le nombre d'usagers du train?

01.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Les défis actuels en matière de prestation de services sont liés à des facteurs externes – et parfois aussi internes –, mais également à l'héritage du passé. Grâce à des investissements massifs dans les chemins de fer et à deux nouveaux contrats de gestion pour Infrabel et la SNCB, la tendance négative s'inverse enfin, mais il faudra du temps avant d'en observer les résultats.

Néanmoins, beaucoup de choses ont déjà changé sur le terrain. Du personnel supplémentaire a été engagé, des investissements sont réalisés dans le réseau ferroviaire et du nouveau matériel roulant est

De behandeling van de vragen vangt aan om 15.20 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Kim Buyst.

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

01 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vraag van het RGCT om de NMBS-tarieven niet te indexeren" (55039784C)

01.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De raad van bestuur van de NMBS overweegt om volgend jaar de tarieven met 5 of 6 % te verhogen. Het Raadgevend Comité voor de treinreizigers (RGCT) adviseert echter om die tariefverhoging uit te stellen omdat de dienstverlening is verslechterd.

Is de minister het eens met de stelling dat de dienstverlening is verslechterd? Sluit hij zich aan bij het advies van het RGCT om de prijsverhoging uit te stellen? Kan men meer geld vragen voor een dienstverlening die achteruitgaat? Welke invloed zou een nog hogere prijs hebben op het aantal treinreizigers?

01.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De huidige uitdagingen op het vlak van de dienstverlening zijn te wijten aan externe – en soms ook interne – factoren, maar ook aan de erfenis uit het verleden. Met massale investeringen in de spoorwegen en twee nieuwe beheerscontracten voor Infrabel en de NMBS is de negatieve trend eindelijk gekeerd, maar het vraagt tijd om daarvan de resultaten te zien.

Toch is er op het terrein al veel veranderd. Er is extra personeel aangeworven, er wordt geïnvesteerd in het spoornet en er wordt nieuw rollend materieel geleverd. Kortom, alles wordt gedaan om de

en cours de livraison. Bref, tout est mis en œuvre pour optimiser le service.

La SNCB a effectivement reçu un avis du CCVF et soumettra une proposition de tarifs lors de la prochaine réunion du conseil d'administration. Conformément au contrat de gestion, le conseil d'administration prendra une décision à cet égard. Ce contrat stipule notamment que les tarifs peuvent être adaptés en fonction de l'index. Les salaires des travailleurs de la SNCB et d'Infrabel sont également indexés. Je continue aussi à défendre cette indexation automatique.

Dans le cadre du contrat de service public, la SNCB prépare une grande réforme des tarifs, en vue d'inciter encore plus de voyageurs à se déplacer en train, en particulier les jeunes, les seniors, les personnes qui éprouvent des difficultés financières, les familles et les petits groupes.

01.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La réalité est très différente de ce que le ministre nous fait miroiter. Les plaintes relatives à des trains supprimés et à des retards atteignent un niveau record.

Il est évident que nous souhaitons également que les salaires des travailleurs soient indexés mais ce n'est pas de cela dont il s'agit aujourd'hui. Il n'est tout de même pas judicieux d'augmenter le prix des tickets à un moment où la qualité du service régresse et où les voyageurs sont mécontents, il me semble. Ce n'est certainement pas ainsi que le ministre attirera de nouveaux voyageurs. J'espère qu'il finira par suivre l'avis du CCVF et qu'il n'approuvera pas cette augmentation de prix.

L'incident est clos.

02 Questions jointes de

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les résultats du groupe de travail technique sur le Dampoort Express" (55039850C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Dampoort Express" (55040229C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Dampoort Express" (55040234C)
- Egbert Lachaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains de pointe" (55040080C)

02.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Sauf décision contraire du ministre, le Dampoort Express de 7 h 47 partira pour la dernière fois de Gand-Dampoort dans deux jours. À partir du 11 décembre,

dienstverlening te optimaliseren.

De NMBS heeft inderdaad een advies van het RGCT ontvangen en zal op de volgende vergadering van de raad van bestuur een tariefvoorstel voorleggen. Conform het beheerscontract zal die raad daarover een beslissing nemen. Het contract bepaalt met name dat de tarieven afhankelijk van de index kunnen worden aangepast. Ook de lonen van de werknemers van de NMBS en Infrabel worden geïndexeerd. Ik blijf die automatische indexering ook verdedigen.

In het kader van het openbardienstcontract bereidt de NMBS een brede hervorming van de tarieven voor, met de doelstelling nog meer reizigers naar de trein te lokken, in het bijzonder jongeren, senioren, financieel kwetsbare mensen, gezinnen en kleine groepen.

01.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De realiteit is helemaal anders dan de minister ons hier voorspiegelt. Er is vandaag een recordaantal klachten over afgeschafte treinen en vertragingen.

Natuurlijk willen wij ook dat de lonen van de werknemers worden geïndexeerd, maar daarover gaat het hier niet. Het is toch geen goed idee om de ticketprijzen te verhogen op een moment dat de dienstverlening achteruitgaat en de reizigers ontevreden zijn? Zo zal de minister zeker geen nieuwe reizigers aantrekken. Ik hoop dat hij alsnog het advies van het RGCT zal volgen en de prijzen niet zal verhogen.

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde vragen van

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De resultaten van de technische werkgroep over de Dampoort Express" (55039850C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Dampoort Express" (55040229C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Dampoort Express" (55040234C)
- Egbert Lachaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschaffen van piektreinen" (55040080C)

02.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Tenzij de minister daarover anders beslist vertrekt binnen twee dagen de Dampoort Express van 7.47 uur voor het laatst uit Gent-Dampoort. Vanaf 11 december

l'unique train direct d'heure de pointe vers Bruxelles sera avancé d'une heure, ce qui complique la vie de la plupart des voyageurs. Les navetteurs ont signé une pétition et le conseil communal de Gand a adopté à l'unanimité une motion visant à maintenir le train d'heure de pointe.

Quelles solutions de substitution le groupe de travail technique dont la mise en place avait été annoncée, a-t-il examinées? Si aucune solution n'est trouvée rapidement, le Dampoort Express reviendra-t-il à l'été et à l'automne 2024? En effet, l'Eurostar reliant Amsterdam et Londres, auquel le Dampoort Express doit laisser la place, serait suspendu au cours de cette période. Toutes les personnes concernées espèrent évidemment une solution plus rapide et surtout plus efficace.

02.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Quel est le résultat de la concertation annoncée?

02.03 Egbert Lachaert (Open Vld): Les navetteurs touchés se plaignent non seulement de l'heure de départ avancée de ce train de pointe très fréquenté, mais également de l'absence d'informations claires. Les autres gares accueillant un nombre comparable de voyageurs à l'embarquement par jour de semaine ont toutes une liaison directe vers Bruxelles aux heures de pointe. Quel est le résultat des travaux du groupe de travail annoncé?

02.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le choix écologique posé par les navetteurs doit être le choix le plus logique. Pour de très nombreux navetteurs, il est impossible de prendre un train à 6 h 45.

Quelles solutions le groupe de travail technique a-t-il étudiées? Quelles sont les prochaines étapes? Est-il exact que lorsque le train international sera temporairement supprimé, dès l'été prochain, ce sillon sera rendu au Dampoort Express qui pourra ainsi circuler à l'heure normale pour les navetteurs?

02.05 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): L'avancement du départ de ce train de pointe très prisé est difficilement conciliable avec mon objectif d'augmenter le nombre d'usagers du train. Le 13 novembre 2023, nous avons tenté de développer une autre solution au cours d'une réunion technique à mon cabinet. La compatibilité de bon nombre de pistes de réflexion avec le cadre légal existant, qui accorde la priorité au trafic international – en l'occurrence l'Eurostar entre Bruxelles et Amsterdam – a été examinée en détail. Une série d'autres possibilités au départ de Saint-Nicolas, Merelbeke ou Gand-Dampoort ont également été étudiées. Il en est ressorti qu'il existe de nombreuses autres solutions au départ ou à destination de Bruxelles

wordt de enige rechtstreekse piekuurtrein naar Brussel met een uur vervroegd, wat voor de meeste reizigers oncomfortabel is. Pendelaars ondertekenden een petitie en de Gentse gemeenteraad ondertekende unaniem een motie om de piekuurtrein te behouden.

Welke alternatieven werden er bekeken door de in het vooruitzicht gestelde technische werkgroep? Indien er niet snel een oplossing komt, zal de Dampoort Express dan alsnog terugkeren in de zomer en het najaar van 2024? De Eurostar tussen Amsterdam en Londen, waarvoor de Dampoort Express moet wijken, zou in die periode immers worden opgeschort. Alle betrokkenen hopen natuurlijk op een snellere en vooral een betere oplossing.

02.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Wat is het resultaat van het aangekondigde overleg?

02.03 Egbert Lachaert (Open Vld): De getroffen pendelaars klagen naast het vervroegen van de drukbezette piekuurtrein ook over het uitblijven van duidelijke informatie. Andere stations met een vergelijkbaar aantal opstappende reizigers per weekday hebben alle in de spits een rechtstreekse verbinding naar Brussel. Wat is het resultaat van de aangekondigde werkgroep?

02.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De ecologische keuze van pendelaars moet ook de meest logische zijn. Een trein om 06.45 uur is voor heel veel pendelaars niet haalbaar.

Welke oplossingen heeft de technische werkgroep bestudeerd? Wat zijn nu de volgende stappen? Klopt het dat, wanneer de internationale trein vanaf de zomer tijdelijk niet zou uitrijden, dat slot terug voor de Dampoort Express is en dit op het normale uur voor de pendelaars?

02.05 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het vervroegen van deze erg populaire piekuurtrein valt moeilijk te rijmen met mijn ambitie om meer mensen op de trein te krijgen. Op 13 november 2023 hebben we op mijn kabinet tijdens een technische bijeenkomst een alternatieve oplossing proberen uit te werken. De verenigbaarheid van een heleboel denksproten met het huidige wettelijke kader, dat voorrang geeft aan het internationale verkeer – in casu de Eurostar tussen Brussel en Amsterdam –, werd uitvoerig besproken. Een reeks andere mogelijkheden met vertrek in Sint-Niklaas, Merelbeke of Gent-Dampoort werd ook besproken. Hieruit bleek dat er tal van alternatieven voor reizen van of naar Brussel zijn, met heel vergelijkbare

avec des temps de parcours très similaires, mais avec une correspondance.

La ligne entre Lokeren et Gand-Saint-Pierre, comprenant un arrêt à Gand-Dampoort, sera reprise dans le plan de transport 2023-2026 et sera prolongée jusqu'à Audenarde. Je demande à la SNCB et à Infrabel de tout mettre en œuvre pour trouver une solution à l'absence du train P en provenance de Gand-Dampoort. Entre juin et décembre 2024, les trains Eurostar entre Amsterdam et Londres pourraient effectivement être supprimés. Cette mesure aussi pourrait avoir une incidence positive sur le train de Dampoort. Le cadre légal actuel accorde actuellement la priorité aux trains internationaux par rapport aux trains locaux. Une modification de cette législation devrait être étudiée.

02.06 Joris Vandenbroucke (Vooruit): J'espère tout de même qu'une meilleure solution sera trouvée. Il devrait y avoir au moins un train direct en provenance de Gand-Dampoort vers Bruxelles.

02.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les voyageurs ne demandent pas de remettre sur les rails un train supprimé. Il convient tout simplement de prévoir une liaison ferroviaire directe entre Dampoort et Bruxelles et de la maintenir!

02.08 Egbert Lachaert (Open Vld): Maintenir le train direct de Gand-Dampoort vers Bruxelles est la seule solution satisfaisante. En raison des nombreux retards sur la liaison avec Gand-Saint-Pierre, les voyageurs manquent régulièrement leur correspondance.

La **présidente**: Une audition est prévue au sein de cette commission avec la SNCB, Infrabel et TreinTramBus. Nous maintiendrons la pression, car il est décevant que la SNCB et Infrabel ne trouvent pas de solution. J'attends du ministre qu'il maintienne également la pression.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 55039852C de M. Raskin est transformée en question écrite.

03 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les grèves et le climat social tendu à la SNCB et chez Infrabel" (55039915C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'agitation sociale à la SNCB et la grève des cheminots" (55040106C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM

reistijden, doch met een overstap.

De lijn tussen Lokeren en Gent-Sint-Pieters, met halte in Gent-Dampoort, wordt in het vervoersplan 2023-2026 opnieuw bediend en zal verlengd worden tot Oudenaarde. Ik vraag NMBS en Infrabel om er alles aan te doen om een oplossing te vinden voor de afwezigheid van de P-trein vanuit Gent-Dampoort. Tussen juni en december 2024 zouden de Eurostartreinen tussen Amsterdam en Londen inderdaad opgeschort kunnen worden. Ook dat zou een positieve impact kunnen hebben op de Dampoorttrein. Het huidige wettelijke kader geeft momenteel voorrang aan internationale treinen op lokale. Een wijziging van deze wetgeving zou onderzocht moeten worden.

02.06 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Ik hoop toch dat er een betere oplossing uit de bus komt. Er zou vanuit Gent-Dampoort toch minstens één rechtstreekse trein naar Brussel moeten zijn.

02.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Een afgeschafte trein opnieuw laten rijden is niet wat de mensen vragen. Er moet gewoon een rechtstreekse trein vanuit Dampoort naar Brussel zijn en blijven!

02.08 Egbert Lachaert (Open Vld): De rechtstreekse trein vanuit Gent-Dampoort naar Brussel behouden is de enige bevredigende oplossing. Er zijn heel veel vertragingen op de verbinding met Gent-Sint-Pieters, waardoor de reizigers geregeld hun overstap missen.

De **voorzitster**: Er is in deze commissie een hoorzitting gepland met de NMBS, Infrabel en TreinTramBus. We zullen de druk hoog houden, want het is teleurstellend dat de NMBS en Infrabel geen oplossing vinden. Ik verwacht dat ook de minister de druk hoog houdt.

Het incident is gesloten.

De **voorzitster**: Vraag nr. 55039852C van de heer Raskin wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

03 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingen en sociale onrust bij de NMBS en Infrabel" (55039915C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sociale onrust bij de NMBS en de treinstaking" (55040106C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM

Mobilitéé) sur "La grève de 48 heures prévue en décembre par le personnel de la SNCB" (55040212C)
 - Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM **Mobilitéé) sur "La grève sur le rail du 5 au 7 décembre" (55040236C)**

Mobiliteit) over "De 48 urenstaking van het NMBS-personeel in december" (55040212C)
 - Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM **Mobiliteit) over "De staking bij het spoor van 5 tot 7 december" (55040236C)**

03.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La situation des cheminots est intenable en raison de la pénurie de personnel, de l'insuffisance du financement, de la réglementation inadéquate en matière de congés, de la charge de travail élevée et de l'échec du dialogue social. Les entreprises ferroviaires souhaitent augmenter sans cesse la productivité. Sept grèves du rail ont déjà été menées depuis l'entrée en fonction du ministre. Il ne peut tout de même pas être fier du nombre record de trains supprimés, des hausses de prix et des nombreuses plaintes déposées auprès du service de médiation? Chaque jour, les voyageurs sont de nouveau confrontés au chaos et aux dysfonctionnements dans les gares et à bord des trains.

03.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De situatie voor het spoorpersoneel is onhoudbaar door het personeelstekort, de ondermaatse financiering, de slechte verlofregeling, de hoge werkdruk en de slechte sociale dialoog. De spoorbedrijven willen de productiviteit alsmaar blijven opdrijven. Sinds het aantreden van de huidige minister zijn er al zeven spoorstakingen geweest. Hij kan toch niet trots zijn op het recordaantal geschrapte treinen, op de prijsstijgingen of op de vele klachten bij de ombudsdienst? De treinreizigers worden elke dag opnieuw geconfronteerd met chaos en disfuncties in de stations en op de treinen.

Comment le ministre compte-t-il résoudre les nombreux problèmes du rail? Le PTB demande instamment que soit créée une commission d'urgence avec la CEO de la SNCB, les syndicats et le ministre.

Hoe wil de minister die vele problemen bij het spoor oplossen? De PVDA dringt aan op een noodcommissie met de CEO van de NMBS, de vakbonden en de minister.

03.02 Tomas Roggeman (N-VA): Pour la seconde fois en un mois, une grève est organisée à la SNCB. Les négociations avec les syndicats sont au point mort. Heureusement, le gouvernement précédent a introduit le service minimum, certes en dépit des protestations véhémentes du ministre actuel.

03.02 Tomas Roggeman (N-VA): Al voor de tweede keer in een maand tijd wordt er gestaakt bij de NMBS. De onderhandelingen met de vakbonden zitten muurvast. Gelukkig heeft de vorige regering, weliswaar nog onder luid protest van de huidige minister, de minimale dienstverlening ingevoerd.

Quelles mesures préventives ont été prises pour garantir le service minimum lors de cette grève-ci? Quel est le nombre précis de membres du personnel en grève cette semaine? Comment le système du service minimum sera-t-il évalué?

Welke voorbereidingen zijn er getroffen om de minimale dienstverlening tijdens de huidige staking te garanderen? Hoeveel personeelsleden staken er precies deze week? Hoe wordt het systeem van de minimale dienstverlening geëvalueerd?

03.03 Laurence Zanchetta (PS): Les conditions de travail des travailleurs du rail se dégradent. Des rencontres ont eu lieu entre les directions de la SNCB et d'Infrabel et les représentants syndicaux pour les améliorer de manière structurelle. Or, comme en atteste la grève, les parties ne sont pas tombées d'accord.

03.03 Laurence Zanchetta (PS): De arbeidsomstandigheden van het spoorwegpersoneel gaan erop achteruit. De directies van de NMBS en Infrabel zijn in gesprek gegaan met de vakbondsafgevaardigden om de arbeidsomstandigheden structureel te verbeteren. Zoals men uit de staking kan afleiden, hebben de partijen echter nog geen akkoord bereikt.

Avez-vous été informé de l'état actuel des discussions? Avez-vous récemment rencontré les deux parties? Quelle est votre position quant aux revendications syndicales? Avez-vous rencontré les directions au sujet de mesures visant à améliorer les conditions de travail des cheminots?

Bent u op de hoogte van de huidige stand van de gesprekken? Hebt u onlangs gepraat met beide partijen? Hoe staat u tegenover de eisen van de vakbonden? Hebt u de directies gesproken over de maatregelen die de arbeidsomstandigheden van het spoorwegpersoneel moeten verbeteren?

03.04 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Cette grève n'est certainement pas un élément positif. Elle complique la vie des voyageurs et reflète également l'absence d'accord. En tout état de cause, je ne m'en réjouis pas.

Les membres du personnel doivent communiquer 72 heures avant le début de la grève leur intention d'observer celle-ci ou non. Ensuite, un plan de transport alternatif est élaboré sur la base du nombre de membres du personnel non-grévistes. Ces données sont alors chargées dans le planificateur de voyage de la SNCB. Les informations sont, comme d'habitude, communiquées en ligne, dans les gares et dans les trains ainsi que dans un communiqué de presse.

La réalisation des plans d'entreprise de la SNCB et d'Infrabel est essentielle pour l'avenir et l'emploi du personnel, ainsi que pour l'exécution du contrat de gestion. Toutes les catégories de travailleurs sont concernées, mais le nouveau matériel roulant et la numérisation doivent également apporter des gains d'efficacité.

Il ne m'appartient pas d'intervenir directement dans le dialogue social entre la direction et les syndicats. De nouvelles discussions ont eu lieu depuis la grève du mois de novembre. La direction a proposé plusieurs mesures complémentaires. Au contraire de la CGSP et du SLFP, la CSC a retiré son préavis de grève. La direction défend toute forme de dialogue constructif, mais ce dernier doit toujours se dérouler dans le plus grand respect mutuel.

Le 8 novembre, 27 % du personnel de la SNCB, 19,2 % du personnel d'Infrabel et 2,5 % du personnel de HR-Rail ont participé à la grève. Le 9 novembre, le taux de participation s'élevait respectivement à 26 %, 17 % et 1,78 %. Les pourcentages relatifs à la grève en cours ne seront disponibles que la semaine prochaine.

En qualité de ministre de la Mobilité, j'ai mis le financement nécessaire à la disposition des entreprises publiques ferroviaires afin d'assurer leur avenir et celui de leur personnel. Je demeure convaincu qu'elles sont capables de développer des services ferroviaires de haute qualité et qu'elles feront preuve de l'agilité nécessaire pour réaliser les progrès envisagés. C'est ainsi que nous ferons du train l'épine dorsale de notre mobilité, que nous réduirons la congestion du trafic et que nous répondrons aux défis climatiques.

Président: Jef Van den Bergh.

03.05 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Les

03.04 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Deze staking is zeker geen goede zaak. Het bemoeilijkt het leven van de treinreizigers en het betekent ook dat er geen akkoord is bereikt. Ik word daar alvast niet blij van.

Personeelsleden moeten 72 uur voor het begin van de staking doorgeven of ze al dan niet gaan staken. Vervolgens wordt er op basis van het aantal niet-stakende personeelsleden een alternatief vervoersplan opgesteld. Dat wordt vervolgens in de NMBS-reisplanner geladen. De communicatie gebeurt, zoals gebruikelijk, online, in de stations en op de treinen en via een persbericht.

Het realiseren van de ondernemingsplannen van de NMBS en Infrabel is essentieel voor de toekomst en de tewerkstelling van het personeel, evenals voor het uitvoeren van het beheerscontract. Alle categorieën van werknemers zijn betrokken, maar ook nieuw rollend materieel en de digitalisering moeten voor efficiëntiewinst zorgen.

Het is niet aan mij om rechtstreeks tussenbeide te komen in de sociale dialoog tussen de directie en de vakbonden. Sinds de staking in november hebben er bijkomende besprekingen plaatsgevonden. De directie heeft een aantal aanvullende maatregelen voorgesteld. Het ACV heeft zijn stakingsaanzegging ingetrokken, maar ACOD en VSOA niet. De directie staat achter elke vorm van constructieve dialoog, maar altijd met wederzijds respect.

Op 8 november nam bij de NMBS, Infrabel en HR-Rail respectievelijk 27 %, 19,2 % en 2,5 % van het personeelsbestand aan de staking deel. Op 9 november ging het om 26 %, 17 % en 1,78 %. De cijfers voor de lopende staking zullen pas volgende week beschikbaar zijn.

Als minister van Mobiliteit heb ik de nodige financiering ter beschikking van de openbare spoorwegmaatschappijen gesteld, om die bedrijven en hun personeel een toekomst te verzekeren. Ik blijf erop vertrouwen dat ze hoogwaardige spoordiensten kunnen ontwikkelen en de nodige wendbaarheid aan de dag leggen om de vooropgestelde vooruitgang tot stand te brengen. Zo maken we van de trein de ruggengraat van onze mobiliteit, verminderen we de filedruk en bieden we een antwoord op de klimaatuitdagingen.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

03.05 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Uit

discussions avec le personnel de la SNCB révèlent notamment qu'il est pratiquement impossible de prendre des jours de congé. Souvent, l'horaire est tout simplement intenable pour le personnel. De nombreuses personnes envisagent de démissionner parce que leur travail est trop pénible. C'est aussi votre problème, Monsieur le ministre!

03.06 Tomas Roggeman (N-VA): Cette nouvelle grève est attribuable à de mauvais choix politiques. Le ministre veut encore accroître l'offre ferroviaire alors même que le personnel n'est déjà plus en capacité suffisante pour faire face à la situation actuelle. Plutôt que le budget supplémentaire alloué par le ministre, ce sont des réformes qu'il faudrait mettre en œuvre. Or le ministre ne s'y emploie pas. La position des syndicats ainsi que la politique menée par Ecolo sont deux grands obstacles à la modernisation de notre réseau de chemins de fer. L'électeur pourra déjà éliminer un de ces obstacles l'année prochaine.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55039955C de M. Roggeman est supprimée, vu qu'il a déjà reçu une réponse écrite.

04 Questions jointes de

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation de la gare de Termonde et les travaux d'amélioration promis" (55040016C)**
- **Leen Dierick à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Termonde" (55040135C)**

04.01 Tomas Roggeman (N-VA): Des travaux d'amélioration de l'infrastructure de l'ancienne gare de Termonde sont prévus depuis plus de 10 ans. Ces travaux sont urgents, dès lors que le quai est actuellement inaccessible aux personnes à mobilité réduite et aux utilisateurs de fauteuils roulants. En cas de pluies diluviennes, comme en novembre, le tunnel sous la gare est même inondé complètement.

Le ministre et la SNCB ont déclaré précédemment que les travaux d'amélioration débuteraient en 2024. Le ministre peut-il le confirmer aujourd'hui? Quand les travaux devraient-ils être terminés? Quel budget sera-t-il dégagé pour les travaux d'infrastructure?

En réalité, les plans actuels sont déjà une version allégée des plans initiaux, qui prévoyaient également la rénovation du hall de gare. Ce bâtiment date de la Seconde Guerre mondiale et commence donc à présenter des défauts. Qu'advient-il du bâtiment de la gare à l'avenir? En attendant

gesprekken met NMBS-personeel blijkt onder meer dat vakantiedagen opnemen nagenoeg onmogelijk is. Vaak is de planning voor het personeel gewoon onhoudbaar. Veel mensen denken eraan ontslag te nemen omdat hun job te zwaar is. Dat is toch ook uw zaak, mijnheer de minister!

03.06 Tomas Roggeman (N-VA): Deze nieuwe staking is te wijten aan foute beleidskeuzes. De minister wil het spooraanbod nog opdrijven, terwijl de personeelscapaciteit vandaag al niet volstaat. De minister heeft extra geld uitgetrokken, maar wat er echt nodig is, zijn hervormingen. De minister maakt daarvan echter geen werk. De houding van de vakbonden én het beleid van Ecolo zijn twee grote hinderpalen voor de modernisering van onze spoorwegen. Daarvan kan de kiezer er volgend jaar alvast een wegnemen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55039955C van de heer Roggeman vervalt aangezien hij al een schriftelijk antwoord heeft ontvangen.

04 Samengevoegde vragen van

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toestand van het station van Dendermonde en de belofte verbeteringswerken" (55040016C)**
- **Leen Dierick aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station van Dendermonde" (55040135C)**

04.01 Tomas Roggeman (N-VA): Al meer dan 10 jaar worden er verbeteringswerken aan de oude stationsinfrastructuur in Dendermonde in het vooruitzicht gesteld. Die werken zijn dringend, want vandaag is het perron ontoegankelijk voor minder mobiele mensen en rolstoelgebruikers. Bij overvloedige regenval, zoals in november, loopt de tunnel onder het station zelfs volledig onder water.

De minister en de NMBS hebben eerder verklaard dat de verbeteringswerken zouden starten in 2024. Kan de minister dat vandaag bevestigen? Wanneer moeten de werken voltooid zijn? Welk budget wordt voor de infrastructuurwerken uitgetrokken?

De huidige plannen zijn eigenlijk al een afgeslankte versie van de oorspronkelijke plannen, die ook de vernieuwing van de stationshal omvatten. Dat gebouw dateert van de Tweede Wereldoorlog en begint dus stilaan mankementen te vertonen. Wat wil men in de toekomst doen met het stationsgebouw?

l'achèvement des travaux d'infrastructure, la SNCB prendra-t-elle des mesures transitoires pour éviter que le passage souterrain de la gare ne soit à nouveau inondé?

Présidente: Kim Buyst.

04.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Au cours des prochaines années, la gare de Termonde fera l'objet de nombreux travaux. En 2024, un nouveau pont enjambera le Vondelbeek et, en 2024 et 2025, les parkings à vélos seront rénovés et agrandis. L'étude sur le renouvellement du complexe des quais est attendue d'ici fin 2023. La procédure d'adjudication suivra en 2024 et, en 2025, les travaux pourront commencer. Pour pouvoir maintenir la circulation ferroviaire pendant les travaux, ceux-ci seront échelonnés.

Les quais, notamment, seront rehaussés et rénovés. En vue de l'accessibilité intégrale de la gare, ils seront munis de lignes podotactiles. L'équipement des quais, à savoir les sols, les auvents et les sièges, sera également rénové. L'éclairage, l'installation sonore, les tableaux des horaires, les écrans d'information et les poubelles seront également rénovés. La construction d'une passerelle permettra d'améliorer l'accessibilité. Les quais seront reliés à la passerelle par deux escaliers fixes, un escalator montant et un ascenseur.

La SNCB a inscrit les budgets nécessaires à cette fin dans son plan pluriannuel d'investissement 2023-2032. Les travaux n'ayant pas encore fait l'objet d'une adjudication, le budget précis ne peut pas encore être communiqué.

Bon nombre de régions en Belgique ont été touchées récemment par des inondations. La situation était exceptionnelle. Comme le réchauffement climatique risque toutefois de provoquer davantage de pluies torrentielles de ce type à l'avenir, nous devons en tenir compte dans la politique future, y compris en ce qui concerne l'accueil des voyageurs dans nos gares.

Le problème spécifique de la gare de Termonde est connu. Un sous-sol surélevé a déjà été aménagé dans le tunnel et quatre pompes ont été installées pour évacuer le surplus d'eau. Pour la solution future, on utilisera une passerelle en hauteur. Les désagréments pour les voyageurs seront limités au maximum. Durant les travaux, la transformation des quais se fera par phases. Le trafic ferroviaire sera maintenu durant toute la durée des travaux et les navetteurs continueront à avoir accès aux quais en

Zal de NMBS in afwachting van de voltooiing van de infrastructuurwerken tussentijdse maatregelen nemen om te vermijden dat de onderdoorgang van het station nog eens onder water loopt?

Voorzitster: Kim Buyst.

04.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Er zullen de komende jaren heel wat werken plaatsvinden aan het station van Dendermonde. In 2024 komt er een nieuwe brug over de Vondelbeek en in 2024 en 2025 worden de fietsenstallingen vernieuwd en uitgebreid. De studie over de vernieuwing van het perroncomplex wordt verwacht tegen eind 2023. In 2024 volgt de aanbestedingsprocedure en in 2025 zullen de werken kunnen starten. Om het treinverkeer tijdens de werken mogelijk te houden, zullen ze gefaseerd worden uitgevoerd.

Onder meer de perrons zullen worden verhoogd en vernieuwd. Met het oog op de integrale toegankelijkheid van het station zullen ze worden voorzien van podotactiele lijnen. Ook de perronuitrusting wordt vernieuwd, met nieuwe vloeren, luifels en zijtes. De verlichting, de geluidsinstallatie, de uurregelingstabellen, de informatieschermen en de vuilnisbakken worden eveneens vernieuwd. Met de bouw van een passerelle wordt de toegankelijkheid verbeterd. De perrons worden verbonden met de passerelle via twee vaste trappen, een stijgende roltrap en een lift.

De NMBS heeft daarvoor de nodige budgetten ingeschreven in haar meerjareninvesteringsplan 2023-2032. Aangezien de werken nog niet zijn aanbesteed, kan het precieze budget nog niet worden meegedeeld.

Heel wat regio's in België hadden onlangs te kampen met wateroverlast. Het was een uitzonderlijke situatie. Aangezien de klimaatopwarming in de toekomst echter meer van zulke waterbommen kan veroorzaken, moeten we daarmee in de toekomst rekening houden in het beleid, ook bij het onthaal van reizigers in onze stations.

De specifieke problematiek in het station van Dendermonde is gekend. Er werd al een verhoogde ondergrond in de onderdoorgang aangelegd en er zijn vier pompen geïnstalleerd om overtollig water weg te pompen. Voor de toekomstige oplossing wordt er via een passerelle in de hoogte gewerkt. De hinder voor de reizigers wordt zoveel mogelijk beperkt. Tijdens de werken wordt de verbouwing van de perrons gefaseerd gerealiseerd. Het treinverkeer blijft de hele tijd mogelijk en de pendelaars blijven

service. Le pont qui surplombe la Vondelbeek et les abris pour vélos seront rénovés avant les travaux de rénovation des quais.

Les inondations n'ont pas causé de dégâts; elles ont uniquement nécessité quelques travaux de nettoyage. Pour obtenir une compensation pour les dommages qu'ils ont subis, les voyageurs peuvent s'adresser au service clients.

04.03 **Tomas Roggeman (N-VA):** Je me réjouis que les travaux débutent enfin l'année prochaine. Point besoin de grand luxe ni d'un projet prestigieux mais bien d'une accessibilité de base pour les personnes moins valides et d'avoir les pieds au sec en cas d'intempéries. Un parking vélo sécurisé serait également plus que bienvenu. Le hall de gare lui-même, qui sera centenaire dans 20 ans, gagnerait également à être rénové dans un proche avenir.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 55040084C de M. Raskin est reportée.

05 **Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets ferroviaires à cofinancer avec les régions" (55040086C)**

05.01 **Josy Arens (Les Engagés):** *L'accord de coopération conclu en 2018 entre le fédéral et les entités fédérées définissait l'enveloppe fédérale et régionale du cofinancement ainsi que la liste des projets prioritaires des régions. Parmi ceux-ci, l'Axe Bruxelles-Luxembourg et le P+R de Viville. Un seul projet de cette liste a pu faire l'objet d'accords d'exécution.*

Qu'advient-il de l'accord de coopération? Réservez-vous encore le budget fédéral prévu de 40 millions d'euros en cas d'accord d'exécution d'un des projets en Région wallonne? Qu'en est-il de la réalisation des projets avec la Flandre et la Région bruxelloise?

05.02 **Georges Gilkinet, ministre (en français):** Par l'accord de coopération d'octobre 2018 sur les infrastructures ferroviaires stratégiques, la Région flamande s'est engagée à un financement additionnel de 100 millions d'euros pour onze projets flamands et a conclu un accord de coopération d'exécution à cet effet.

Le Conseil des ministres a approuvé l'actualisation

toegang hebben tot de perrons die in gebruik zijn. De brug over de Vondelbeek en de fietsenstallingen worden nog voor de perronwerken vernieuwd.

Er was geen schade door de wateroverlast, er waren enkel wat schoonmaakwerkzaamheden nodig. Voor compensatie van de door hen geleden schade kunnen reizigers zich richten tot de klantendienst.

04.03 **Tomas Roggeman (N-VA):** Het verheugt me dat de werken volgend jaar eindelijk van start gaan. Er is geen nood aan grote luxe of een prestigieus project, maar wel aan basistoegankelijkheid voor mensen die slecht te been zijn en aan droge voeten bij regenweer. Ook een veilige fietsstalling zou meer dan welkom zijn. De stationshal zelf, die binnen 20 jaar een eeuw oud is, kan binnen afzienbare tijd best ook eens worden bekeken.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55040084C van de heer Raskin wordt uitgesteld.

05 **Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De cofinanciering van spoorprojecten met de gewesten" (55040086C)**

05.01 **Josy Arens (Les Engagés):** *In het samenwerkingsakkoord dat in 2018 gesloten werd tussen het federale beleidsniveau en de deelgebieden werden de federale en gewestelijke cofinancieringsenveloppe en de lijst met de prioritaire projecten van de gewesten vastgelegd. Enkele van die prioritaire projecten zijn de as Brussel-Luxemburg en de park-and-ride van Viville. Voor slechts een project van die lijst konden er uitvoeringsovereenkomsten gesloten worden.*

Wat gebeurt er met dat samenwerkingsakkoord? Reserveert u het geplande federale budget van 40 miljoen euro nog voor het geval er een overeenkomst gesloten wordt voor de uitvoering van een van de projecten in het Waalse Gewest? Hoe zit het met de uitvoering van de projecten met Vlaanderen en het Brusselse Gewest?

05.02 **Minister Georges Gilkinet (Frans):** Het Vlaams Gewest heeft zich in het kader van het samenwerkingsakkoord van oktober 2018 betreffende de strategische spoorweginfrastructuur tot een aanvullende financiering van 100 miljoen euro voor elf Vlaamse projecten verbonden en heeft daartoe een uitvoerend samenwerkingsakkoord gesloten.

De ministerraad heeft de actualisering van die

de ces accords (mise à jour du planning et financement des projets des plans stratégiques pluriannuels 2018-2031 de la SNCB et d'Infrabel). L'actualisation est soumise aux régions.

Dans l'accord de 2018, la Région wallonne a désigné huit projets prioritaires à financer additionnellement par elle pour 32,48 millions d'euros. Par un accord de coopération d'exécution, elle prévoyait un financement additionnel d'1,3 million pour le projet Athus-Mont-Saint-Martin qui n'est plus nécessaire car les travaux sont terminés. Elle ne s'est pas prononcée sur d'autres projets cofinancés grâce à cette économie.

La Région bruxelloise n'a pas désigné de projets qu'elle pourrait financer additionnellement.

Ces financements régionaux additionnels viennent en sus du financement fédéral dans les plans stratégiques d'investissements.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan de réduction de pesticides d'Infrabel" (55040087C)

- Christophe Bombled à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La destruction des végétaux sur les voies ferrées" (55040166C)

06.01 Josy Arens (Les Engagés): En juillet, je vous interrogeais sur l'utilisation du glyphosate par Infrabel. Vous m'aviez répondu que cette priorité figurait dans son contrat de performance mais que, pour le moment, il n'existait pas d'alternative pour désherber le ballast et les chemins de service. Dans son contrat, Infrabel s'engage à réduire son usage des pesticides et devait remplir un plan détaillé pour 2023.

Ce plan vous est-il parvenu? Quels sont ses objectifs et les alternatives proposées? Dans les 18 actions du ministre Clarinval pour réduire les pesticides, je ne vois rien concernant les voies ferrées. Vous engagez-vous à réduire et, *in fine*, supprimer ces pesticides dangereux?

akkoorden goedgekeurd (actualisering van de planning en financiering van de strategische meerjareninvesteringsplannen 2018-2031 van de NMBS en Infrabel). De actualisering wordt ter goedkeuring aan de gewesten voorgelegd.

In het akkoord uit 2018 duidde het Waals Gewest acht prioritaire projecten aan die aanvullend door dat gewest gefinancierd zouden worden voor een bedrag van 32,48 miljoen euro. Door middel van een uitvoerend samenwerkingsakkoord voorzag het Waals Gewest in een aanvullende financiering van 1,3 miljoen euro voor het project Athus-Mont-Saint-Martin, maar die financiering is ondertussen overbodig aangezien de werken al beëindigd zijn. Het Waals Gewest nam geen beslissing over andere projecten die dankzij die besparing voor een cofinanciering in aanmerking zouden komen.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest duidde geen projecten aan voor een eventuele aanvullende financiering.

Deze bijkomende gewestelijke financieringen komen boven op de federale financiering die in de strategische meerjareninvesteringsplannen vastgesteld is.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het pesticidereductieplan van Infrabel" (55040087C)

- Christophe Bombled aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vernietiging van vegetatie op de sporen" (55040166C)

06.01 Josy Arens (Les Engagés): In juli heb ik u een vraag gesteld over het gebruik van glyfosaat door Infrabel. U hebt toen geantwoord dat dit als een prioriteit in het performantiecontract van Infrabel geïdentificeerd werd, maar dat er voorlopig geen alternatief was voor het bestrijden van onkruid op de ballast en de dienstwegen. Infrabel heeft zich in zijn contract ertoe verbonden het gebruik van bestrijdingsmiddelen te verminderen en diende daartoe tegen 2023 een gedetailleerd plan op te stellen.

Hebt u dat plan ontvangen? Welke doelstellingen worden erin geformuleerd en welke alternatieven worden erin voorgesteld? In de 18 acties die minister Clarinval voorgesteld heeft om het gebruik van pesticiden te verminderen, zie ik niets over de spoorwegen. Verbindt u zich ertoe het gebruik van die gevaarlijke pesticiden te beperken en uiteindelijk stop te zetten?

06.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Il était normal que M. Clarinval ne vous ait pas répondu à ce sujet, puisque j'ai la tutelle sur la SNCB et Infrabel. En réduisant jusqu'à suppression complète le glyphosate, les entreprises ferroviaires s'engagent pour l'environnement et la santé. Mon objectif est de protéger les riverains et les cheminots, mais aussi d'endiguer l'effondrement de la biodiversité. Cela doit être une priorité à tous les niveaux de pouvoir.

Lors de l'élaboration du plan, un compromis a été fait entre la sécurité ferroviaire, les techniques de désherbage des voies, leur faisabilité et l'impact sur l'environnement. Les exigences légales sont aussi prises en compte, y compris les approbations européennes pour le glyphosate et l'acide pélargonique.

Je prends très au sérieux la problématique des pesticides dangereux pour la santé et la biodiversité. Avec Infrabel, nous recherchons des alternatives. Infrabel a réduit l'utilisation des pesticides à proximité des zones vulnérables. Un nouveau plan de réduction des pesticides 2024-2026 est en cours d'élaboration avec les autorités régionales. Différentes techniques seront combinées en tenant compte de la sécurité ferroviaire et de l'impact environnemental.

Infrabel est responsable de l'entretien et de la gestion de l'infrastructure ferroviaire, y compris des bernes et des zones adjacentes aux voies. Il faut régulièrement y élaguer la végétation pour ne pas perturber le trafic. Infrabel ne taille les arbres que pendant la saison de coupe, de la moitié de l'automne à la fin de l'hiver.

La configuration du train à eau chaude est un prototype. D'autres développements sont nécessaires pour augmenter la vitesse de travail et automatiser certaines actions.

Infrabel réalise des tests avec différentes techniques alternatives et avec d'autres gestionnaires d'infrastructures afin de partager les meilleures pratiques.

06.03 Josy Arens (Les Engagés): J'insiste pour que le fédéral recherche d'autres systèmes permettant de détruire ce qui doit être détruit. J'ai posé la question au ministre Dermine. Il était d'accord pour que le budget R&D intervienne.

06.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Het is normaal dat minister Clarinval uw vraag over dit onderwerp niet beantwoord heeft, aangezien ik bevoegd ben voor de NMBS en Infrabel. Door het gebruik van glyfosaat te beperken en tot nul te herleiden engageren de spoorwegbedrijven zich voor het milieu en de volksgezondheid. Ik streef er niet alleen naar de omwonenden en het spoorwegpersoneel te beschermen, maar ook de achteruitgang van de biodiversiteit een halt toe te roepen. Dit moet een prioriteit zijn op alle bestuursniveaus.

Bij de opmaak van het plan werd er een compromis tot stand gebracht tussen de veiligheid op het spoor, de technieken voor het onkruidvrij houden van de sporen, en de haalbaarheid en milieu-impact ervan. Ook met de wettelijke vereisten wordt er rekening gehouden, met inbegrip van de Europese goedkeuringen voor glyfosaat en pelargonzuur.

Het probleem van de pesticiden, die schadelijk zijn voor de gezondheid en de biodiversiteit, neem ik zeer ernstig. Samen met Infrabel zoeken we naar alternatieven. Infrabel heeft het gebruik van pesticiden in de buurt van kwetsbare gebieden beperkt. Momenteel wordt er samen met de gewestelijke overheden gewerkt aan een nieuw pesticidereductieplan voor de periode 2024-2026. Daarbij zullen verschillende technieken gecombineerd worden, waarbij rekening gehouden wordt met de veiligheid op het spoor en de milieu-impact.

Infrabel staat in voor het onderhoud en beheer van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van de bermen en de aangrenzende zones naast de sporen. De begroeiing moet er regelmatig gesnoeid worden zodat het treinverkeer niet verstoord wordt. Bomen kapt Infrabel enkel in het kapseizoen: van halverwege de herfst tot het einde van de winter.

De heetwatertrein is een prototype. Er zijn nog aanpassingen nodig zodat er sneller gewerkt kan worden en bepaalde handelingen geautomatiseerd kunnen worden.

Infrabel voert tests uit met verschillende alternatieve technieken en met andere infrastructuurbeheerders om de best practices te delen.

06.03 Josy Arens (Les Engagés): Ik dring erop aan dat de federale overheid naar andere systemen zoekt om te vernietigen wat er vernietigd moet worden. Ik heb de vraag ook aan minister Dermine gesteld. Hij was het ermee eens dat onder meer het

budget voor onderzoek en ontwikkeling hiervoor zou worden aangesproken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les défauts de ponctualité sur le rail causés par les accidents de personne" (55040088C)

07 Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problemen met de stiptheid van de treinen als gevolg van persoonsongevallen" (55040088C)

07.01 Josy Arens (Les Engagés): *Les accidents de personne expliquent une partie des défauts de ponctualité sur le rail. Il faut s'accorder sur un protocole qui évite de bloquer la ligne pendant des heures. Le contrat de performance stipule qu'Infrabel initie, avec l'autorité de tutelle, les démarches utiles afin de conclure des protocoles avec les parquets et les services de police, pour réduire les temps d'intervention et l'impact sur le trafic en cas de heurts de personne.*

07.01 Josy Arens (Les Engagés): *Het gebrek aan stiptheid van de treinen wordt gedeeltelijk verklaard door persoonsongevallen op het spoor. Men moet een protocol afspreken om te voorkomen dat de spoorweg urenlang geblokkeerd wordt. Overeenkomstig het performantiecontract neemt Infrabel, met de steun van de voogdijoverheid, alle nodige stappen om protocollen af te sluiten met het parket en de politiediensten, om de interventietijden en dus de impact op het treinverkeer in geval van een persoonsaanrijding zoveel mogelijk te beperken.*

Où en est ce travail? Combien de retards et suppressions de train en 2022 s'expliquent-ils par ces accidents?

Wat is op dat vlak de stand van zaken? Hoeveel vertragingen en afgeschafte treinen werden er in 2022 door dergelijke ongevallen veroorzaakt?

07.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Nous mettons tout en œuvre pour éviter ces accidents dramatiques. Le contrat de performance entre Infrabel et le gouvernement fédéral consacre un article entier au fait de se trouver sur les voies où et quand on ne le peut pas. Cette problématique sociétale, appelée *trespassing*, dépasse le cadre des responsabilités du seul gestionnaire d'infrastructure, mais a un impact substantiel sur son organisation.

07.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): We stellen alles in het werk om zulke dramatische ongevallen te voorkomen. In het performantiecontract tussen Infrabel en de federale regering wordt er een heel artikel gewijd aan spoorlopen. Dat maatschappelijke probleem, ook wel *trespassing* genoemd, reikt verder dan de verantwoordelijkheden van de infrastructuurbeheerder alleen, maar heeft een grote impact op zijn organisatie.

L'article énonce aussi qu'Infrabel soumet en 2024 au SPF Mobilité un plan de déploiement de mesures de prévention et l'exécute avec les moyens prévus. Infrabel a évidemment débuté le travail, et le suivi du contrat de performance s'opérera en 2024.

In het artikel staat ook dat Infrabel de FOD Mobiliteit en Vervoer in 2024 een plan voor de implementatie van preventieve maatregelen voorlegt en dat de infrastructuurbeheerder dit plan uitvoert met de daarvoor uitgetrokken middelen. Infrabel heeft uiteraard een begin gemaakt met dat werk en de opvolging van het performantiecontract zal in 2024 plaatsvinden.

Infrabel indique qu'en 2022, les accidents de personnes ont généré 90 190 minutes de retard pour les trains de passagers et l'annulation complète ou partielle de 3 324 trains. La sécurité des citoyens aux abords des voies de chemin de fer est une de mes priorités; Infrabel met en place d'importantes campagnes de sensibilisation et investit dans des dispositifs préventifs.

Infrabel deelt mee dat de persoonsongevallen in 2022 tot 90.190 minuten vertraging geleid hebben voor de passagierstreinen en tot de volledige of gedeeltelijke afschaffing van 3.324 treinen. De veiligheid van de burgers in de buurt van de sporen is een van mijn prioriteiten; Infrabel zet grote sensibiliseringscampagnes op touw en investeert in preventiemaatregelen.

07.03 Josy Arens (Les Engagés): C'est catastrophique quand on est dans un train bloqué parce qu'un tel accident vient de se produire. Merci

07.03 Josy Arens (Les Engagés): Het is vreselijk wanneer men zich in een trein bevindt die niet verder kan rijden, omdat er net een persoonsongeval

de prendre en considération cette problématique.

L'incident est clos.

08 Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les subsides au secteur du retrofit" (55040089C)

08.01 Josy Arens (Les Engagés): *Le budget 2024 prévoyait un subside de 2 168 000 euros pour le secteur du retrofitting.*

Pour quelles raisons a-t-il été supprimé?

08.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): En 2022, le gouvernement a créé une aide pour la mise à niveau des wagons de marchandises et les rendre moins bruyants. Il était prévu 2 180 000 euros pour 2022-2023 en vertu de la loi du 20 mai 2022.

La dernière tranche d'aide a été payée cette année. Sa prolongation n'était pas prévue. Ont bénéficié de ce soutien 7 612 wagons de 13 entreprises.

Cofinancé par le gouvernement, ce *retrofit* a modernisé le freinage et rendu silencieux plus de 7 000 wagons. C'est un des moyens d'Infrabel pour réduire le bruit du trafic des trains et améliorer le développement du transport de marchandises.

08.03 Josy Arens (Les Engagés): Bravo pour cette réussite.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de

- Ben Segers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réouverture de la gare d'Anvers-Linkeroever" (55040098C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réouverture de petites gares à Anvers" (55040118C)

09.01 Ben Segers (Vooruit): Il y a deux semaines, l'administration communale d'Anvers a sollicité avec insistance une concertation avec le ministre et la SNCB au sujet d'une éventuelle réouverture des gares d'Anvers-Est et d'Anvers-Ouest.

Cette concertation a-t-elle déjà eu lieu? Où en est l'ouverture d'autres gares du réseau suburbain?

gebeurd is. Dank u dat u zich bekommert om die problematiek.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De subsidies voor de retrofitsector" (55040089C)

08.01 Josy Arens (Les Engagés): *In de initiële begroting 2024 was er een subsidie van 2.168.000 euro opgenomen voor de retrofitsector.*

Waarom werd die subsidie geschrapt?

08.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): In 2022 heeft de regering een steunregeling ingevoerd voor het retrofitten van goederenwagons om de geluidsemissies te reduceren. Voor 2022-2023 werd er een bedrag van 2.180.000 euro geoormerkt conform de wet van 20 mei 2022.

De laatste schijf van de steun werd dit jaar uitbetaald. De steunmaatregel wordt niet verlengd. Met het geld werden 7.612 wagons van 13 ondernemingen geretrofit.

Dankzij deze retrofitoperatie, die mede gefinancierd werd door de Staat, werden de remsystemen voor meer dan 7.000 wagons gemoderniseerd en werden de geluidsemissies gereduceerd. Dat is een van de manieren waarop Infrabel het geluid van de treinen vermindert en de ontwikkeling van het goederenvervoer stimuleert.

08.03 Josy Arens (Les Engagés): Dat is een succes. Bravo!

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van

- Ben Segers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De heropening van het station Antwerpen-Linkeroever" (55040098C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het heropenen van kleine stations in Antwerpen" (55040118C)

09.01 Ben Segers (Vooruit): Twee weken geleden drong het Antwerpse gemeentebestuur aan op overleg met de minister en de NMBS over een mogelijke heropening van de treinstations Antwerpen-Oost en Antwerpen-West.

Heeft dat overleg al plaatsgevonden? Wat is de stand van zaken van de opening van andere voorstadsnetwerkstations?

09.02 Frank Troosters (VB): *En raison de travaux de rénovation, il semble que la liaison prémétro entre la rive gauche et la rive droite à Anvers doive être interrompue pendant quatre mois.*

La SNCB et le ministre lui-même ont-ils déjà été contactés par l'administration de la ville d'Anvers concernant une éventuelle réouverture de la gare d'Anvers-Linkeroever? Quelles mesures le ministre prendra-t-il afin de pouvoir continuer à garantir la mobilité des Anversoïses?

09.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La SNCB a reçu la lettre de l'administration communale d'Anvers. En revanche, aucune lettre ne m'a été adressée. Nous pourrions revenir sur ce point une fois que la SNCB aura répondu à la lettre.

Le nouveau plan de transport prévoit un renforcement du service S vers Anvers et dans sa périphérie. La Vision Rail 2040 prévoit la réalisation d'une étude sur l'offre à long terme. La réouverture de gares doit également être envisagée à cet égard.

09.04 Ben Segers (Vooruit): La réouverture de la gare d'Anvers-Linkeroever est indispensable et doit avoir lieu le plus rapidement possible.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le système de compensation des retards à la SNCB" (55040117C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La compensation pour retards" (55040126C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les plaintes relatives au service offert par la SNCB et la modification des règles de compensation" (55040216C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La révision du système de compensations" (55040237C)

10.01 Frank Troosters (VB): La ponctualité des trains ne cesse de se dégrader et le nombre de suppressions de trains ne fait qu'augmenter. Il est d'autant plus étonnant que la SNCB ait modifié son régime de compensations dans la plus grande discrétion en doublant la durée du retard ouvrant le droit à une compensation et en prévoyant cette dernière uniquement pour les titulaires d'un abonnement de train.

Comment expliquer cette adaptation? Comment les voyageurs en ont-ils été informés? Pourquoi seuls

09.02 Frank Troosters (VB): *Door renovatiewerken zou de premetroverbinding in Antwerpen tussen de linker- en rechteroever vier maanden stil liggen.*

Werden de NMBS en de minister zelf reeds gecontacteerd door het Antwerpse stadsbestuur over een eventuele heropening van het station Antwerpen-Linkeroever? Wat zal de minister ondernemen om de mobiliteit van de Antwerpenaren te kunnen blijven garanderen?

09.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS heeft de brief van het Antwerpse stadsbestuur ontvangen. Naar mij werd er echter geen brief gestuurd. We kunnen hierop terugkomen nadat de NMBS geantwoord heeft op de brief.

Het nieuwe vervoersplan voorziet in een versterking van de S-dienst naar en rond Antwerpen. In het kader van de Spoorvisie 2040 wordt de dienstregeling op lange termijn bestudeerd. Daarbij moet ook de heropening van stations overwogen worden.

09.04 Ben Segers (Vooruit): De heropening van het station Antwerpen-Linkeroever is broodnodig en liefst zo snel mogelijk.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De compensatieregeling voor vertragingen bij de NMBS" (55040117C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De compensatie voor vertragingen" (55040126C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De klachten over de NMBS-dienstverlening en de aanpassing van de compensatieregeling" (55040216C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herziene compensatieregeling" (55040237C)

10.01 Frank Troosters (VB): De stiptheid van de treinen verslechtert alsmaar meer en meer en meer treinen worden afgeschaft. Het is dan ook verrassend dat de NMBS in alle stilte haar compensatieregeling heeft aangepast, waardoor treinen tweemaal zo lang vertraging moeten hebben voor men voor compensatie in aanmerking komt en bovendien dan nog enkel voor de houders van een treinabonnement.

Vanwaar die aanpassing? Hoe werden de reizigers geïnformeerd? Waarom komen enkel de houders

les détenteurs d'un abonnement peuvent-ils prétendre à une compensation? Quelle sera l'incidence de ce nouveau régime sur la confiance des voyageurs vis-à-vis de la SNCB? La communication relative à cette modification est-elle suffisamment claire et accessible aux yeux du ministre? Combien de demandes de compensation ont-elles été introduites en 2023? Parmi celles-ci, combien étaient justifiées? Quel montant total a été versé dans ce cadre?

10.02 Tomas Roggeman (N-VA): L'année passée, le nombre de plaintes déposées auprès d'Ombudsrail pour des retards et des suppressions de trains a augmenté de pas moins de 34 %.

Entre-temps, la SNCB a adapté discrètement son système de compensations: alors qu'auparavant, on pouvait recevoir une compensation à partir de 15 minutes de retard, dorénavant, le seuil s'élève à 30 minutes.

Qu'en pense le ministre? Combien de passagers ont-ils demandé une compensation ces dernières années et dans quel pourcentage la compensation a-t-elle été accordée? Quel est le montant total des compensations versées? Combien la SNCB compte-t-elle économiser grâce à cette adaptation? Cette adaptation a-t-elle été discutée avec les organisations de défense des intérêts et des voyageurs?

10.03 Jef Van den Bergh (cd&v): *J'aimerais recevoir, par région ferroviaire, des chiffres actualisés sur les retards et les suppressions de trains.*

Quelles sont les mesures prises pour améliorer la ponctualité, notamment dans la perspective de la mise en œuvre du nouveau plan de transport? Pourquoi le système de compensation des voyageurs concernés est-il plus strict? Ne s'agit-il pas d'un signal inapproprié?

10.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Ce qui me contrarie – en particulier dans le contexte des services insatisfaisants –, c'est que le régime de compensation déjà si compliqué ait été modifié en catimini.

Qu'en pense le ministre, sachant que les retards de trains sont particulièrement nombreux pour l'heure? Pourquoi ce régime a-t-il été instauré sans aucune forme de communication?

10.05 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Depuis le 17 octobre, le régime de compensation en cas de retards de trains a été modifié sur la base de

van een abonnement in aanmerking? Welke impact zal de nieuwe regeling hebben op het vertrouwen van de reizigers in de NMBS? Verloopt de informatieverstrekking over die aanpassing volgens de minister voldoende duidelijk en toegankelijk? Hoeveel compensatieaanvragen werden er in 2023 ingediend? Hoeveel daarvan waren er terecht? Welk bedrag werd er in totaal uitgekeerd?

10.02 Tomas Roggeman (N-VA): Het aantal klachten over vertraagde en afgeschafte treinen bij Ombudsrail steeg het afgelopen jaar met maar liefst 34 %.

Ondertussen paste de NMBS ook in alle stilte de compensatieregeling aan: waar men vroeger vanaf 15 minuten vertraging een vergoeding kon krijgen, is dat nu pas vanaf 30 minuten.

Wat denkt de minister daarvan? Hoeveel reizigers vroegen in de afgelopen jaren een compensatievergoeding aan en in hoeveel procent van de gevallen werd die ook toegestaan? Wat is het totaalbedrag aan uitgekeerde vergoedingen? Hoeveel wil de NMBS met deze aanpassing besparen? Werd ze besproken met de belangen- en reizigersorganisaties?

10.03 Jef Van den Bergh (cd&v): *Graag kreeg ik, per spoorwegregio, actuele cijfers over de treinvertragingen en de afgeschafte treinen.*

Welke maatregelen worden er genomen om de stiptheid te verbeteren, met name met het oog op de implementatie van het nieuwe vervoersplan? Waarom wordt de compensatieregeling voor getroffen reizigers verstrengd? Is dat geen fout signaal?

10.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Het stuit me tegen de borst – zeker tegen de achtergrond van de gebrekkige dienstverlening – dat de zo al ingewikkelde compensatieregeling in alle stilte werd aangepast.

Wat denkt de minister daarvan, nu er zich bijzonder veel treinvertragingen voordoen? Waarom werd die strengere regeling zonder enige vorm van communicatie ingevoerd?

10.05 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Sinds 17 oktober is de regeling voor de compensatie van treinvertragingen aangepast op basis van de

la législation européenne. Le régime mis en place par la SNCB est d'ailleurs plus avantageux que ce qu'impose l'Europe. Selon le règlement européen, un retard de 60 à 120 minutes doit être compensé à raison de 25 % et un retard de plus de 120 minutes à raison de 50 %. La SNCB offre d'emblée une compensation de 100 % pour tout retard de plus d'une heure.

Le montant des compensations était de 540 000 euros en 2018 et de 470 000 euros en 2019; il a ensuite diminué durant la crise du coronavirus, pour se fixer à 160 000 euros en 2020, 74 000 euros en 2021 et 111 000 en 2022. Environ 80 % des demandes sont acceptées. En 2022, 93,5 % des demandes avaient trait à des retards de longue durée.

Désormais, les retards entre 15 et 30 minutes ne feront plus l'objet d'une compensation. Seuls les abonnés pourront encore demander une compensation pour les retards entre 30 et 60 minutes. Bien que l'Europe l'autorise, la SNCB n'introduira pas de seuil minimum de 4 euros. L'entreprise a communiqué sur ce point par le biais de son site internet et de MySNCB. La procédure de demande a été revue et simplifiée, par le biais du compte MySNCB. Il n'est pas nécessaire d'être abonné pour posséder un tel compte. Plus de 90 % des demandes sont introduites par ce canal. Des formulaires de demande papier restent disponibles aux guichets.

Le meilleur moyen de générer des recettes est de s'attaquer aux causes des retards. Il existe une vision à long terme, des investissements ont lieu, le réseau ferroviaire est réparé grâce à un emprunt supplémentaire à hauteur d'un milliard d'euros, les livraisons de matériel ferroviaire progressent et des campagnes de recrutement sont en cours.

10.06 Frank Troosters (VB): On se réfère à l'Europe afin de donner l'impression qu'en Belgique, on est bienveillant et flexible alors qu'en réalité, la prestation de service est en net recul en Belgique. La direction de la SNCB est clairement déconnectée du réel.

10.07 Tomas Roggeman (N-VA): Si un service promis n'est pas fourni, il convient de verser une indemnisation. Point à la ligne. C'est ce qui s'appelle un service après-vente digne de ce nom. Le mauvais traitement que la SNCB réserve aux voyageurs entraînera inévitablement une baisse de popularité. Je ne comprends vraiment pas que la SNCB se fasse remarquer par des montants de compensation qui sont tout de même insignifiants au regard d'un total bilanciel de 12 milliards d'euros.

Europese wetgeving. De regeling van de NMBS is trouwens voordeliger dan wat Europa oplegt. Volgens de Europese verordening moet een vertraging van 60 tot 120 minuten voor 25 % worden gecompenseerd en een vertraging van meer dan 120 minuten voor 50 %. De NMBS geeft meteen een compensatie van 100 % voor een vertraging van meer dan 1 uur.

Het compensatiebedrag bedroeg 540.000 euro in 2018 en 470.000 euro in 2019, om tijdens de coronacrisis te zakken tot 160.000 in 2020, 74.000 in 2021 en 111.000 in 2022. Ongeveer 80 % van de aanvragen wordt aanvaard. In 2022 ging 93,5 % van de aanvragen over langdurige vertragingen.

Voortaan worden vertragingen tussen 15 en 30 minuten niet meer gecompenseerd. Compensaties tussen 30 en 60 minuten kunnen enkel nog door abonnees worden aangevraagd. Hoewel Europa dat toestaat, voert de NMBS geen minimumdrempel van 4 euro in. Hierover is er gecommuniceerd via de website en de MyNMBS-account. De aanvraagprocedure werd vernieuwd en gemakkelijker gemaakt via de MyNMBS-account. Voor een account is geen abonnement nodig. Meer dan 90 % van de aanvragen verloopt via deze weg. Papieren aanvraagformulieren blijven beschikbaar aan de loketten.

De beste manier om inkomsten te verwerven, is de oorzaken van de vertragingen aanpakken. De langetermijnvisie is er, de investeringen gebeuren, het spoornet wordt gerepareerd met een extra lening van 1 miljard, het treinmaterieel wordt stap voor stap geleverd en er lopen aanwervingscampagnes.

10.06 Frank Troosters (VB): Door naar Europa te verwijzen wil men de indruk creëren dat men in dit land welwillend en soepel is, terwijl de dienstverlening er keihard op achteruitgaat. De NMBS-directie is duidelijk wereldvreemd.

10.07 Tomas Roggeman (N-VA): Als een beloofde dienst niet wordt geleverd moet er een vergoeding betaald worden. Punt aan de lijn. Dát is een correcte dienst na verkoop. De slechte behandeling van de reizigers door de NMBS zal de populariteit onvermijdelijk doen dalen. Ik begrijp echt niet dat de NMBS zich laat kennen voor compensatiebedragen die toch niet veel uitmaken op een balanstotaal van 12 miljard euro.

10.08 Jef Van den Bergh (cd&v): Les entreprises ferroviaires s'efforcent de supprimer les problèmes existants, mais l'orientation client de la SNCB demeure un échec. Les règles européennes ne constituent qu'un cadre minimum. Il est tout bonnement décevant que la SNCB détricote un bon système compensatoire.

10.09 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Alors que la SNCB devrait se ranger du côté des navetteurs, elle se réfugie derrière des règles européennes. Nous devrions pourtant être en mesure de jouer un rôle moteur! Par ailleurs, il est tout sauf simple d'introduire une demande de compensation sur l'application. Il est plus que déplorable qu'il n'y ait, en outre, eu aucune communication sur cette modification radicale des règles.

L'incident est clos.

11 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La répartition des moyens du Fonds de sécurité routière" (55040119C)

11.01 Frank Troosters (VB): Une partie des recettes des amendes routières est affectée au Fonds de sécurité routière et une autre au SPF Mobilité pour l'amélioration de la politique pénale. Concrètement, comment cela s'imbriquera-t-il?

11.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les SPF Justice, Intérieur et Mobilité ont élaboré un plan d'action commun. Les investissements dans des radars classiques et dans des radars-tronçons accroissent le nombre de perceptions et de procès-verbaux à traiter. Le SPF Mobilité affectera les moyens supplémentaires à des mesures visant à permettre à la Banque-Carrefour des Véhicules de faire face à l'augmentation des volumes de consultations.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les pannes récurrentes des escalators à la gare de Hasselt" (55040154C)**
 - **Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les escalators de la gare de Hasselt" (55040160C)**

12.01 Frank Troosters (VB): Les escalators de la gare de Hasselt tombent en panne à tout bout de champ.

10.08 Jef Van den Bergh (cd&v): De spoorbedrijven werken hard om de moeilijkheden die er zijn, weg te werken, maar op het vlak van klantgerichtheid blijft de NMBS falen. Europese regels zijn niet meer dan een minimumkader. Dat de NMBS een betere regeling terugschroeft, is zonder meer teleurstellend.

10.09 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Terwijl de NMBS aan de kant van de pendelaar zou moeten staan, verschuilt het bedrijf zich achter Europese regels. Men zou toch een voortrekkersrol kunnen spelen! En zo eenvoudig is een compensatieaanvraag via de app trouwens helemaal niet. Dat er op de koop toe geen communicatie is geweest over een dergelijke drastische aanpassing van de regels, valt zeer te betreuren.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verdeling van de middelen van het Verkeersveiligheidsfonds" (55040119C)

11.01 Frank Troosters (VB): Een deel van de inkomsten van verkeersboetes gaat naar het Verkeersveiligheidsfonds en een deel daarvan wordt aan de FOD Mobiliteit toegewezen voor de verbetering van het strafrechtelijk beleid. Hoe gaat een en ander concreet verlopen?

11.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De FOD's Justitie, Binnenlandse Zaken en Mobiliteit werkten een gezamenlijk actieplan uit. De investeringen in flitscamera's en trajectcontroles zorgen voor een verhoging van het aantal te verwerken onmiddellijke inningen en pv's. De FOD Mobiliteit zal er met de extra middelen voor zorgen dat de Kruispuntdatabank Voertuigen de steeds grotere volumes van raadplegingen aankan.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het voortdurend uitvallen van de roltrappen in het station van Hasselt" (55040154C)**
 - **Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De roltrappen van het station Hasselt" (55040160C)**

12.01 Frank Troosters (VB): Om de haverklap zijn er problemen met de roltrappen in het station van Hasselt.

Le ministre estime-t-il que cela reste acceptable? S'est-il déjà concerté avec la SNCB à ce sujet?

Vindt de minister dat nog aanvaardbaar? Heeft hij hierover al overlegd met de NMBS?

12.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Dans le passé, une attention suffisante n'a pas toujours été consacrée à l'accessibilité des gares. Un arriéré de travail important s'est ainsi accumulé dans ce domaine. Nous avons investi dans de nouveaux escalators à la gare de Hasselt. Malheureusement, les pannes ne peuvent être exclues. Le contrat d'entretien prévoit qu'en cas de panne, une inspection doit être effectuée dans les quatre heures.

12.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Vroeger was er niet altijd afdoende aandacht voor de toegankelijkheid van de stations. Daarom is er op dat vlak nu heel wat achterstallig werk. In het station van Hasselt investeerden we in nieuwe roltrappen. Jammer genoeg zijn pannes niet uit te sluiten. In het onderhoudscontract staat dat een eerste inspectie bij een panne binnen de vier uur moet gebeuren.

J'espère que la situation à la gare de Hasselt s'améliorera rapidement.

Ik hoop dat de situatie in het station van Hasselt vlug zal verbeteren.

12.03 Frank Troosters (VB): L'année passée, les escaliers mécaniques de la gare de Hasselt ont été plus souvent en panne qu'opérationnels. Il faudra tout de même un jour résoudre ce problème!

12.03 Frank Troosters (VB): In het station van Hasselt werkten de roltrappen het voorbije jaar meer niet dan wel. Er moet toch ooit eens een oplossing hiervoor komen!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La traduction de certains panneaux de signalisation" (55040161C)

13 Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanduiding in een andere taal op plaatsnaamborden" (55040161C)

13.01 Josy Arens (Les Engagés): Le conseil communal de ma commune a décidé de dédoubler les noms des villages en français et en luxembourgeois.

13.01 Josy Arens (Les Engagés): De gemeenteraad van mijn gemeente heeft beslist om de dorpsnaam in twee talen op het plaatsnaambord te vermelden, in het Frans en in het Luxemburgs.

Le Code de la route autorise-t-il cette traduction sur les panneaux d'entrée de village, indiquant aussi la limitation de vitesse qui s'y applique? Nous sommes fiers de notre commune multiculturelle et, si la réponse est négative, j'attends que vous nous aidiez à revaloriser cette langue, partie intégrante de notre culture.

Is het volgens het verkeersreglement toegestaan om de plaatsnaam op het aanwijzingsbord aan de ingang van een dorp of gemeente, waarop ook de geldende snelheidsbeperking vermeld staat, te vertalen? Wij zijn trots op onze multiculturele gemeente, en als het antwoord negatief zou zijn, verwacht ik dat u ons helpt die taal, die een integrerend deel is van onze cultuur, te herwaarderen.

13.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Je respecte les langues endogènes. Il est vrai qu'Attert s'écrit Atert en luxembourgeois. Le groupe de travail que j'ai initié pour réformer le Code de la route étudie cette possibilité. Mais cette question incombe davantage à la Région wallonne qu'au Code fédéral de la voie publique. Je vous renvoie donc à Mme Valérie De Bue, ministre wallonne de la Sécurité routière.

13.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Ik heb respect voor de endogene talen. Attert is Atert in het Luxemburgs, dat klopt. De werkgroep die ik opgericht heb voor de hervorming van de wegcode onderzoekt die mogelijkheid. Die kwestie valt echter niet zozeer onder de federale wegcode als wel onder de bepalingen van het Waalse Gewest. Ik verwijs u dan ook naar de Waalse minister van Verkeersveiligheid, mevrouw Valérie De Bue.

13.03 Josy Arens (Les Engagés): L'administration wallonne m'a fait savoir que c'est interdit, ce qui nous irrite. D'autant qu'autrefois, tout était en luxembourgeois. Je rappelle que 50 000 citoyens de la province travaillent à Luxembourg et que le fait

13.03 Josy Arens (Les Engagés): De Waalse administratie heeft me laten weten dat dit verboden is, wat ons ergert, temeer daar vroeger alles in het Lëtzebuergesch was. Ik wil u eraan herinneren dat 50.000 mensen uit de provincie in Luxemburg

d'avoir les noms de villages en luxembourgeois est un élément pour rester concurrentiels au Grand-Duché.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 55040200C de Mme Fonck est reportée. La question n° 55040204C de M. Senesael est supprimée.

14 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes liés aux trains ICE" (55040228C)

14.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Les trains ICE jouent un rôle important dans le cadre du trafic ferroviaire entre la Belgique et l'Allemagne. Cependant, ils ne sont pas fiables et cela ne date pas d'hier. Ce week-end, par exemple, des voyageurs sont restés bloqués pendant des heures dans un train glacial et en panne.

Quels sont les chiffres de la ponctualité des trains ICE? Comment la SNCB et Infrabel évaluent-elles la collaboration avec la Deutsche Bahn (DB)? Une solution sera-t-elle apportée à ce problème de manque de fiabilité?

14.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Le matériel roulant ICE en service est vieillissant. La DB a commandé du nouveau matériel roulant qui sera homologué en Belgique à la mi-2024.

Les chiffres de ponctualité des trains ICE sur le territoire belge peuvent être consultés sur le site de données d'Infrabel.

La SNCB et la DB collaborent efficacement pour améliorer la situation au plus vite. En collaboration avec la DB, la SNCB a élaboré un plan de contingence qui sera mis en œuvre dans les prochaines semaines. Ce plan comprendra également le développement d'un service alternatif pour les voyageurs à bord d'un train ICE défectueux.

L'incident est clos.

15 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réduction de l'offre ferroviaire dans la province d'Anvers (question de suivi)" (55040230C)

15.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Quand les trains supprimés dans la province d'Anvers rouleront-ils à nouveau?

15.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*):

travailler en collaboration avec la SNCB et Infrabel pour que les trains puissent continuer à fonctionner et que les voyageurs puissent continuer à voyager. Le plan de contingence élaboré par la SNCB et la DB aidera à résoudre les problèmes de ponctualité et de fiabilité des trains ICE.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55040200C van mevrouw Fonck wordt uitgesteld. Vraag nr. 55040204C van de heer Senesael vervalt.

14 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problemen met de ICE-treinen" (55040228C)

14.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De ICE-treinen spelen een belangrijke rol in het treinverkeer tussen België en Duitsland. Ze blijken echter al lange tijd onbetrouwbaar te zijn. Dit weekend bijvoorbeeld zaten reizigers urenlang vast in een ijskoude trein met panne.

Hoe zijn de stiptheidscijfers van de ICE-treinen? Hoe beoordelen de NMBS en Infrabel de samenwerking met de Deutsche Bahn (DB)? Komt er een oplossing voor de betrouwbaarheidsproblemen?

14.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Het ingezette ICE-materieel is aan het verouderen. DB heeft nieuw materieel besteld dat midden 2024 gehomologeerd zal zijn in België.

De ICE-stiptheidscijfers op het Belgisch grondgebied kunnen geraadpleegd worden op de datasite van Infrabel.

De NMBS en DB werken goed samen om de situatie zo snel mogelijk te verbeteren. De NMBS heeft in samenwerking met DB een contingentieprogramma opgesteld dat in de komende weken geïmplementeerd zal worden. Daarin wordt ook het uitwerken van een alternatieve dienstverlening voor reizigers die aan boord zijn van een defecte ICE, opgenomen.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaling van de dienstregeling in de provincie Antwerpen (opvolgvraag)" (55040230C)

15.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Wanneer zullen de geschrapte treinen in de provincie Antwerpen opnieuw rijden?

15.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Op

Le 10 décembre 2023 débutera la première phase du nouveau plan de transport. Toutefois, il reste des défis dans certaines régions et sur certaines liaisons. La période du covid a entraîné des problèmes de livraison et a renforcé l'absentéisme et la pénurie de personnel. Les livraisons reprennent leur cours et la SNCB engage massivement du personnel. Le marché de l'emploi est cependant très tendu, en particulier à Anvers. Quoi qu'il en soit, les engagements correspondent au calendrier établi.

Je demande expressément à la SNCB de refaire circuler dès que possible le train S32. La SNCB déplore la situation et évalue constamment son évolution. Moi aussi, je déplore la situation que j'ai fait analyser par le SPF Mobilité. Des concertations sont organisées, à intervalles réguliers, avec la SNCB et Infrabel à ce sujet. La situation actuelle pose des problèmes, tant pour les voyageurs que pour l'application du contrat de service public.

La SNCB doit tout mettre en œuvre afin de s'assurer que ses prestations correspondent à la compensation versée par l'État.

15.03 Jef Van den Bergh (cd&v): La réponse du ministre est plus engagée que la dernière fois où je lui ai posé cette question. Il est malgré tout affligeant de constater que l'offre de la SNBC sera élargie alors que dans certaines régions, l'offre existante n'est même pas honorée.

L'incident est clos.

16 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vision d'avenir pour les lignes ferroviaires 25 et 27 (question de suivi)" (55040231C)

16.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Notre commission organisera prochainement une réunion à propos du Dampoort Express et des conflits entre les trains internationaux et nationaux. Sur la liaison Anvers-Bruxelles également, la capacité limite risque d'être atteinte à présent que les Pays-Bas souhaitent ajouter des trains reliant Amsterdam et Paris.

Quels sont les goulots d'étranglement actuels sur cet axe ferroviaire? Quelles sont les mesures prises au niveau de l'adaptation des infrastructures et de l'organisation de la circulation des trains pour supprimer ces goulots d'étranglement?

16.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Infrabel a mené une étude relative à la capacité de la liaison Bruxelles-Anvers, dans le but d'assurer une

10 december 2023 start de eerste fase van het nieuwe vervoersplan. Toch zijn er in bepaalde regio's en op bepaalde verbindingen nog uitdagingen. De covidperiode leidde tot problemen met de leveringen en tot absentisme en personeelstekort. De leveringen komen weer op gang en de NMBS doet massaal aanwervingen. Vooral in Antwerpen is er echter een grote krapte op de arbeidsmarkt. Toch zitten de aanwervingen op schema.

Ik vraag de NMBS nadrukkelijk om de S32-trein, zodra het mogelijk is, opnieuw te laten rijden. De NMBS betreurt de situatie en evalueert de evolutie voortdurend. Ook ikzelf betreur de situatie, die ik door de FOD Mobiliteit liet analyseren. Ik pleeg daarover ook regelmatig overleg met de NMBS en met Infrabel. De huidige situatie is wel degelijk problematisch, zowel voor de reizigers als voor wat de toepassing van het openbaredienstcontract betreft.

De NMBS moet alles uit de kast halen om ervoor te zorgen dat haar prestaties in lijn zijn met de compensatie die de overheid betaalt.

15.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Uit dit antwoord blijkt meer engagement dan de vorige keer dat ik de minister deze vraag stelde. Het is toch pijnlijk dat het spooraanbod wordt uitgebreid terwijl in sommige regio's het bestaande dienstaanbod gewoon niet eens wordt uitgevoerd.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomstvisie voor spoorlijnen 25 en 27 (opvolgvraag)" (55040231C)

16.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Binnenkort organiseert deze commissie een vergadering over de Dampoort Express en het spanningsveld tussen internationale en nationale treinen. Ook op de verbinding tussen Antwerpen en Brussel dreigt men op de capaciteitsgrenzen te botsen nu Nederland extra treinen tussen Amsterdam en Parijs wil inleggen.

Welke knelpunten zijn er momenteel op deze spooras? Wat wordt er via infrastructuraanpassingen en de organisatie van het treinverkeer gedaan om ze weg te werken?

16.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Infrabel heeft een studie gemaakt over de capaciteit tussen Brussel en Antwerpen met het oog op een

liaison rapide depuis Amsterdam. Je ne dispose pas encore des résultats complets de cette étude.

Les investissements prévus dans le plan pluriannuel d'investissement entraîneront également à l'avenir l'apparition d'une série de points d'attention sur la ligne Bruxelles-Anvers. À l'heure actuelle, les travaux réalisés à Malines influencent la capacité de la ligne en question. Les solutions consistent à réduire les différences de vitesses entre les trains et à réaménager les arrêts. À plus long terme, il convient d'étudier des travaux d'infrastructure, mais les moyens affectés à l'augmentation de la capacité prévus dans le plan pluriannuel d'investissement sont limités et tout n'est pas techniquement possible. Nous devons surtout organiser plus efficacement la circulation ferroviaire, en nous inspirant à cet égard du réseau ferroviaire néerlandais. Je fais confiance à l'expertise de nos entreprises ferroviaires pour relever ce défi.

16.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Je ne pense pas qu'il suffira de procéder çà et là à des ajustements aux trains et aux arrêts. De véritables solutions d'infrastructure, comme un passage souterrain entre les lignes 25 et 25N, sont nécessaires. De tels projets doivent être planifiés rapidement car il faut souvent des années avant que de tels travaux ne puissent commencer.

L'incident est clos.

17 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de Lineas" (55040232C)

17.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Quelle est la situation actuelle chez Lineas? Que lui réservera l'avenir?

17.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je m'efforce de soutenir activement tous les opérateurs du transport ferroviaire de marchandises en Belgique. Je m'emploie actuellement à mettre en œuvre le Plan marchandises qui prévoit 26 mesures. En juin 2023, j'ai déposé un projet de loi visant à soutenir les opérations de triage à Anvers-Nord et demain, je déposerai un projet de loi concernant une nouvelle réduction du coût des sillons.

Le ministre des Finances est compétent pour la Société Fédérale de Participations et d'Investissement, qui est actionnaire de Lineas.

L'incident est clos.

18 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux sur le

snelle verbinding vanuit Amsterdam. Ik beschik nog niet over de volledige resultaten.

Ook door de investeringen van het meerjareninvesteringsplan zal op de lijn Brussel-Antwerpen in de toekomst een aantal aandachtspunten komen. Momenteel beïnvloeden de werken in Mechelen de capaciteit van de betrokken lijn. Oplossingen zijn de snelheidsverschillen aanpassen en stopplaatsen herschikken. Op langere termijn moeten infrastructuurwerken worden onderzocht, maar de middelen voor capaciteitsuitbreiding in het meerjareninvesteringsplan zijn beperkt en niet alles is technisch haalbaar. We moeten het treinverkeer vooral efficiënter organiseren, hierbij geïnspireerd door het Nederlandse spoor netwerk. Ik vertrouw op de expertise van onze spoorbedrijven om deze uitdaging aan te gaan.

16.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Ik denk niet dat men er zal geraken door hier en daar wat te schuiven met treinen en haltes. Er zijn echte infrastructurele oplossingen nodig, zoals een ondergrondse overgang tussen 25 en 25N. Zulke zaken moeten snel worden gepland want het duurt vaak jaren voor dit soort werken kunnen starten.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De toekomst van Lineas" (55040232C)

17.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Wat is de huidige situatie bij Lineas? Wat brengt de toekomst?

17.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik tracht alle operatoren in het goederenvervoer per spoor in België actief te ondersteunen. Ik ben bezig met de uitwerking van het goederenplan met 26 maatregelen. In juni 2023 heb ik een wetsontwerp ingediend om de rangeeractiviteiten in Antwerpen-Noord te ondersteunen en vandaag dien ik een wetsontwerp in met betrekking tot een verdere verlaging van de kosten van treinpaden.

De minister van Financiën is bevoegd voor de Federale Participatiemaatschappij die aandeelhouder van Lineas is.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De werken aan de

ring d'Anvers" (55040233C)

18.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Les travaux pour la liaison de l'Oosterweel influenceront dans une large mesure sur la mobilité à Anvers et dans la périphérie. Ces travaux pourraient renforcer le rôle du train en tant qu'alternative attrayante.

La SNCB va-t-elle fournir des efforts en vue de contribuer à l'amélioration de la mobilité? Des trains supplémentaires seront-ils par exemple prévus? La ligne circulaire sera-t-elle rouverte au trafic voyageurs? Des trains de voyageurs pourront-ils desservir le réseau ferroviaire marchandises du port?

18.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Dans le nouveau plan de transport, l'accent est mis sur l'offre ferroviaire dans les grandes villes, avec une augmentation du nombre de liaisons périurbaines et entre les villes durant le week-end. La desserte de la ligne circulaire ou de lignes du port d'Anvers par des trains de voyageurs n'est pas à l'ordre du jour. Nous voulons réduire le nombre de camions sur les routes en faisant doubler le transport ferroviaire de marchandises d'ici 2030. À cet égard, le port d'Anvers constitue un partenaire capital.

Les travaux de l'Oosterweel offrent de réelles possibilités au transport ferroviaire. La SNCB est un membre consultatif du conseil de la région de transport d'Anvers et participe aux réunions du groupe de travail Toekomstverbond. Récemment, la SNCB a été invitée par Lantis à participer au groupe de projet Impactmanagement.

L'offre ferroviaire à Anvers et dans la périphérie s'est fortement accrue au cours des dix dernières années. Nous poursuivons sur cette lancée.

Infrabel se concerte avec Lantis sur les travaux d'infrastructure à proximité des passages à niveau. Des accords de coopération ont été conclus à ce sujet.

La réalité locale est prise en compte dans les décisions de rendre les parkings de la SNCB payants. Dans les zones urbaines, la gratuité peut avoir un effet d'aspiration et nuire à la mobilité et à l'environnement. Dans les zones rurales, la situation est différente.

18.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Il est regrettable que les grands parkings de covoiturage autour d'Anvers ne soient pas plus éloignés. L'étape suivante pourrait consister à construire des parkings de covoiturage à 20 km de la ville, avec une liaison ferroviaire régulière et rapide. Le seuil pour utiliser

Antwerpse ring" (55040233C)

18.01 Jef Van den Bergh (cd&v): De Oosterweelwerken zullen de komende jaren een grote invloed hebben op de mobiliteit in en rond Antwerpen. De werken kunnen de rol van de trein als aantrekkelijk alternatief versterken.

Zal de NMBS inspanningen leveren om de mobiliteit te helpen verbeteren? Wordt er bijvoorbeeld in extra treinen voorzien? Wordt het ringspoor opnieuw ingeschakeld voor reizigersvervoer? Kunnen er reizigerstreinen worden ingezet op het goederenspoornet in de haven?

18.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): In het nieuwe vervoersplan ligt de nadruk op het spooraanbod in de grote steden, met meer voorstedelijke treinen en met meer treinen tussen de steden in het weekend. De bediening van het ringspoor of het inleggen van reizigerstreinen in de haven van Antwerpen liggen niet op tafel. Met een verdubbeling van het goederenvervoer per spoor tegen 2030 willen we het aantal vrachtwagens op de weg verminderen. De haven van Antwerpen is ter zake een cruciale partner.

De Oosterweelwerken bieden de nodige kansen voor het spoorvervoer. De NMBS is adviserend lid van de vervoersregioraad van Antwerpen en neemt deel aan de taskforce Toekomstverbond. Onlangs is de NMBS door Lantis uitgenodigd voor de projectgroep Impactmanagement.

Het treinaanbod in en rond Antwerpen is de laatste tien jaar gevoelig verhoogd. We gaan op deze lijn verder.

Infrabel overlegt met Lantis over de infrastructuurwerken nabij spoorkruisingen. Daarover zijn er samenwerkingsovereenkomsten.

Bij beslissingen over het betalend maken van NMBS-parkings wordt rekening gehouden met de lokale realiteit. In stedelijk gebied kan een gratis parking een aanzuigefect hebben en nadelig zijn voor de mobiliteit en het milieu. In landelijke gebieden ligt dat anders.

18.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Het is jammer dat de grote carpoolparkings rond Antwerpen niet verder liggen. Een volgende stap zou erin kunnen bestaan om op 20 km van de stad carpoolparkings aan te leggen, inclusief een vlotte treinverbinding. De drempel om van die parkings gebruik te maken, mag

ces parkings ne doit pas être trop élevé. En rendant le parking de Noorderkempen payant, par exemple, c'est précisément le résultat qu'on a obtenu.

L'incident est clos.

19 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport de la SNCB" (55040235C)

19.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Les nombreux retards et suppressions de train, auxquels s'ajoute une grève, entraînent une réduction structurelle des services offerts par la SNCB. Dans le même temps, l'offre sera étendue à partir du week-end prochain, ce qui est en soi déjà difficile à entendre. Mais je me demande également si la pression – le "stretch" dont parle la CEO, Mme Dutordoir – ne sera pas encore plus grande à la suite de l'élargissement de l'offre, avec pour conséquence davantage encore de trains supprimés ou en retard.

Qu'en est-il de l'absentéisme? Quel est l'état actuel du cadre du personnel? Quel est le pourcentage de matériel disponible aujourd'hui? Combien de kilomètres supplémentaires devront être parcourus à partir de la semaine prochaine? Quelles seront les répercussions sur les voyageurs?

19.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Fin octobre, le taux d'absentéisme global était de 8,21 %, dont 7,25 % en raison d'absences dues à une maladie ou à un accident survenu dans la sphère privée et 0,96 % en raison d'accidents du travail.

En ce qui concerne les recrutements, l'objectif pour cette année était fixé à 1 600 recrutements, dont 1 300 pour un emploi ayant une incidence directe sur la mise en œuvre du plan de transport, le service aux voyageurs et leur sécurité. Entre-temps, plus de 1 500 nouveaux collaborateurs sont déjà entrés en service. La SNCB prévoit d'atteindre l'objectif de 1 600 recrutements d'ici janvier 2024. Cette année, 300 nouveaux collaborateurs sont déjà entrés en service dans les ateliers et 50 autres entreront en service prochainement. Il reste 91 personnes à recruter. À cela s'ajoutent les besoins de recrutement supplémentaires pour 2024. La SNCB développe des actions très diverses à cet égard.

Le taux d'immobilisation comprend le matériel roulant qui, pour différentes raisons, n'est pas disponible pour l'exploitation. En novembre 2023, ce taux s'élevait à 14 %. Pour garantir un matériel roulant de qualité, un plan d'action spécifique prévoyant des actions techniques, organisationnelles et transversales a été mis en

niet te hoog worden gelegd. Door de parking Noorderkempen betalend te maken, heeft men dat bijvoorbeeld net wel gedaan.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS" (55040235C)

19.01 Jef Van den Bergh (cd&v): De talrijke treinvertragingen en afgeschafte treinen, met nog een staking erbovenop, komen neer op een structurele afschaling van de NMBS-dienstverlening. Tegelijk wordt het aanbod vanaf volgend weekend uitgebreid. Dat op zich ligt al moeilijk. Bovendien vraag ik me af of de druk – de zogenaamde *stretch* waarover CEO Dutordoir het heeft – door de uitbreiding van het aanbod niet nog wordt vergroot, waardoor er eens te meer treinen moeten worden geschrapt of vertraging oplopen.

Hoe zit het met het absentéisme? Hoe staat het met de invulling van het personeelskader? Welk percentage van het materiaal is vandaag beschikbaar? Hoeveel extra kilometers zullen er vanaf volgende week moeten worden gereden? Wat wordt daarvan de impact op de reizigers?

19.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Het globale absentéismepercentage bedroeg eind oktober 8,21 %, waarvan 7,25 % te wijten was aan ziekteverzuim of een privéongeval en 0,96 % aan een arbeidsongeval.

Inzake aanwervingen lag de doelstelling voor dit jaar op 1.600 aanwervingen, waarvan 1.300 voor een job met een rechtstreekse impact op de uitvoering van het vervoersplan, de service aan en de veiligheid van de reizigers. Intussen zijn er al meer dan 1.500 nieuwe medewerkers gestart. De NMBS verwacht dat tegen januari 2024 de 1.600 aanwervingen zullen worden gehaald. Dit jaar zijn er al 300 nieuwe medewerkers voor de werkplaatsen gestart en 50 zullen op korte termijn starten. Er moeten nog 91 mensen worden gevonden. Daarbij komen nog de extra aanwervingsbehoeften voor 2024. De NMBS ontwikkelt in dat verband zeer uiteenlopende rekruteringsacties.

Het immobilisatiepercentage behelst het rollend materieel dat om uiteenlopende redenen niet beschikbaar is voor exploitatie. Het bedroeg in november 2023 14 %. Om kwalitatief rollend materieel te garanderen werd een specifiek actieplan opgesteld met technische, organisatorische en transversale acties. Al die acties

place. Toutes ces actions contribueront également à améliorer la disponibilité. De même, la poursuite de la mise en oeuvre du projet de maintenance intégrée (Timetable Integrated Maintenance, TIM) contribuera à diminuer l'indisponibilité du matériel roulant.

La production annuelle s'élève à 83,3 millions de trains-kilomètres par an en 2023. En 2024, elle s'élèvera à 84,9 millions de trains-kilomètres par an, soit une hausse de 1,9 %. La production annuelle en 2025 se montera à 87,5 millions de trains-kilomètres par an, soit une augmentation de 3 % par rapport à 2024. La production annuelle en 2026 sera de 89,5 millions de trains-kilomètres, soit une progression de 2,3 % par rapport à 2025.

La production de trains-kilomètres sera essentiellement élargie le week-end, le vendredi et le samedi soir et cette extension concernera surtout les services périurbains et des liaisons dans des zones connaissant une faible congestion durant la semaine. Cette offre ferroviaire supplémentaire vise précisément à améliorer les services et à accroître le niveau de satisfaction des voyageurs.

19.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Les nouvelles entrées en service doivent bien sûr être comparées aux départs. Dans le district dont fait partie Anvers, le décompte entre engagements et départs est proche de zéro.

Les nouvelles positives sur la disponibilité du matériel ne concordent pas avec mes informations. J'espère que l'indisponibilité du matériel restera à un niveau suffisamment faible.

L'incident est clos.

20 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La régulation du secteur de l'aviation" (55040242C)

20.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La dérégulation et la "ryanairisation" du secteur aérien ont un énorme impact sur les conditions de travail. L'épuisement du personnel représente un danger croissant sur le plan de la sécurité. Apparemment, le respect de la réglementation en matière de travail est très peu contrôlé.

La Direction générale du Transport aérien (DGTA) dispose-t-elle de personnel en suffisance pour veiller à la sécurité? Cette direction surveille-t-elle également les conditions de travail du personnel de la navigation aérienne?

20.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):

zullen tevens bijdragen tot een verbetering van de beschikbaarheid. Ook de verdere implementatie van Timetable Integrated Maintenance (TIM) zal bijdragen tot een vermindering van de onbeschikbaarheid van het rollend materieel.

De jaarlijkse productie in 2023 bedraagt 83,3 miljoen treinkilometer per jaar. In 2024 zal ze 84,9 miljoen treinkilometer per jaar bedragen, dus 1,9 % meer. De jaarlijkse productie in 2025 zal 87,5 miljoen treinkilometer per jaar bedragen, met andere woorden 3 % meer dan in 2024. De jaarlijkse productie in 2026 zal 89,5 miljoen treinkilometer bedragen, dus 2,3 % meer dan in 2025.

Het overgrote deel van de productie-uitbreiding zal plaatsvinden in het weekend, op vrijdag- en zaterdagavond, op voorstedelijke diensten en in gebieden met weinig congestie tijdens de week. De bedoeling van dit extra treinaanbod is net om de dienstverlening te verbeteren en de reizigerstevredenheid te vergroten.

19.03 Jef Van den Bergh (cd&v): De nieuwe indienstnemeningen moeten natuurlijk worden afgezet tegen de personeelsuitstroom. In het district waarvan Antwerpen deel uitmaakt, staat de teller daardoor vrijwel op nul.

Het positieve nieuws over de beschikbaarheid van het materieel strookt alvast niet met wat ik daarover had opgevangen. Ik hoop dat de onbeschikbaarheid hoe dan ook op een voldoende laag niveau blijft.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De regulering van de luchtvaartsector" (55040242C)

20.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De deregulering en de 'ryanairisering' van de luchtvaartsector hebben een enorme impact op de arbeidsomstandigheden. Door oververmoeidheid van het personeel komt de veiligheid steeds meer in het gedrang. Er zou zeer weinig controle zijn op de naleving van de arbeidsreglementering.

Is er wel voldoende personeel bij het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) om toe te zien op de veiligheid? Ziet die dienst ook toe op de arbeidsomstandigheden van het luchtvaartpersoneel?

20.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De

Le SPF Mobilité a lancé une procédure de recrutement pour renforcer la DGTA. Actuellement, 25 postes sont vacants. L'arrêté royal Fast Lane de la ministre de la Fonction publique vise à recruter rapidement 10 experts en aéronautique.

La DGTA n'a pas connaissance de plaintes émanant de membres du personnel de Brussels Airlines. Cependant, la fatigue des pilotes est un phénomène qui doit être abordé. On en a encore parlé aujourd'hui lors du Conseil européen Transports. Des normes sociales et environnementales élevées dans le domaine des transports et de l'aviation constituent une priorité pour la prochaine présidence belge de l'UE.

20.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Donner la priorité à la sécurité, c'est aussi accorder une attention suffisante au personnel.

L'incident est clos.

21 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La lettre d'intention belgo-luxembourgeoise pour le rail" (55040243C)

21.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Vous avez récemment signé une lettre d'intention avec votre homologue luxembourgeois pour sceller la collaboration ferroviaire entre nos deux pays en veillant à réduire le temps de trajet entre Luxembourg et Bruxelles. De plus, des avancées résultent de l'étude conjointe des CFL et de la SNCB, avec un nouvel arrêt Hollerich qui offrira un accès direct au centre d'affaires et centre-ville sans passer par la gare centrale; une offre rapide, dès décembre 2026, de trois allers-retours vers Luxembourg, et, dès 2024, la liaison entre Luxembourg et Arlon sera prolongée jusqu'à Libramont.

Quel a été le taux de participation à cette enquête? Cette consultation sera-t-elle répétée?

Les réalisations prévues dans la lettre d'intention concernent surtout l'axe 3, entre Libramont et Luxembourg, mais il existe deux autres entrées vers le Grand-Duché: Gouvy-Trois Vierges et la ligne Athus-Meuse. Ira-t-on plus loin que de nouvelles études de potentiel pour celles-ci? Qu'a révélé l'enquête auprès de la population? Comment s'organise la collaboration avec le Grand-Duché de Luxembourg?

FOD Mobiliteit heeft een wervingsprocedure opgestart om het DGLV te versterken. Momenteel zijn er 25 openstaande vacatures. Het Fast Lane-KB van de minister van Ambtenarenzaken heeft het doel om 10 luchtvaartdeskundigen op een snelle manier aan te werven.

Het DGLV is niet op de hoogte van klachten van het personeel van Brussels Airlines. Vermoeidheid bij de piloten is echter een fenomeen waarvoor we aandacht moeten hebben. Er werd hierover vandaag nog gesproken op de Europese Transportraad. Hoge sociale en milieustandaarden in de transportsector en de luchtvaart zijn een prioriteit voor het komende Belgische EU-voorzitterschap.

20.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De veiligheid hoog in het vaandel dragen is ook voldoende aandacht hebben voor het personeel.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Belgisch-Luxemburgse intentieverklaring voor het spoor" (55040243C)

21.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Recent ondertekende u samen met uw Luxemburgse ambtgenoot een intentieverklaring om de samenwerking tussen onze beide landen op het vlak van de spoorwegen te bezegelen en daarbij in het bijzonder toe te zien op een vermindering van de reistijd tussen Luxemburg en Brussel. De gezamenlijke studie van de CFL en de NMBS heeft bovendien al tot een aantal toekomstige verbeteringen geleid, zoals de nieuwe halte Hollerich, waardoor de reizigers rechtstreeks toegang krijgen tot het bedriijvencentrum en het stadscentrum zonder via het centraal station te moeten passeren, het inleggen vanaf december 2026 van drie snelle treinverbindingen naar Luxemburg (heen en terug), en het doortrekken vanaf 2024 van de verbinding Luxemburg-Aarlen tot Libramont.

Hoeveel mensen hebben deze enquête beantwoord? Zal die bevraging herhaald worden?

De in de intentieverklaring vermelde projecten hebben voornamelijk betrekking op as 3, tussen Libramont en Luxemburg, maar er zijn nog twee andere toegangslijnen tot het Groothertogdom: de verbinding Gouvy-Trois Vierges en de lijn Athus-Meuse. Zal het daarbij niet bij een nieuwe potentieelstudie blijven? Wat heeft de volksbevraging aan het licht gebracht? Hoe verloopt de samenwerking met het Groothertogdom

Luxemburg?

21.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Mes engagements pris avec mon ancien homologue François Bausch reflètent notre ambition pour le train. Ils ont été formalisés dans une lettre d'intention. Un groupe de suivi a été constitué pour surveiller leur mise en œuvre au-delà des législatures luxembourgeoise et belge. Il doit se réunir au moins deux fois par an.

Dans ce cas-ci, chaque pays assure ses engagements via le financement de ses entreprises ferroviaires, au travers, pour la Belgique, des contrats de service public, des contrats de performance et des plans pluriannuels d'investissements. Il n'était donc pas nécessaire de conclure un accord de coopération bilatéral. Mais il y a des engagements concrets, comme ceux que vous avez relevés.

Je confirme la volonté de prolongement d'un deuxième train Arlon-Luxembourg, offrant deux trains/heure sans rupture de charge à moyen terme. L'idée est d'aller jusqu'à Libramont avec un train à haut niveau de service, avec des parkings sur toutes les gares en amont. À plus long terme, l'objectif est de développer une offre ferroviaire de type suburbain/desserte omnibus à haute fréquence, permettant un accès rapide à la métropole luxembourgeoise depuis la zone frontalière. En effet, Luxembourg est fort embouteillée du fait des nombreux navetteurs.

La SNCB mettra gratuitement ses parkings à proximité des gares des trois lignes concernées à disposition des abonnés sur un trajet Belgique-Luxembourg.

L'accord du nouveau gouvernement luxembourgeois confirme ses ambitions ferroviaires. J'ai rencontré sa nouvelle ministre de la Mobilité qui m'a confirmé honorer la lettre d'intention et poursuivre dans cette voie.

Pour les relations ferroviaires du service public transfrontalier (PSO), chaque pays assume les coûts d'exploitation des km parcourus sur son territoire et bénéficie des recettes du trafic passager. Les opérateurs se mettent d'accord sur qui preste quel service et, le cas échéant, les services sont refacturés. Des trains SNCB et CFL pourront donc opérer sur la même ligne.

21.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Frans*): De verbintenissen die ik samen met mijn vroegere ambtgenoot François Bausch aangegaan ben, weerspiegelen onze ambitie voor het spoor. Ze werden vastgelegd in een intentieverklaring. Er werd een opvolgingsgroep opgericht, die moet toezien op de implementatie van die verbintenissen na het einde van de Luxemburgse en de Belgische legislatuur. Die groep moet minstens twee keer per jaar bijeenkomen.

In dit geval komt elk land zijn verbintenissen na via de financiering van zijn spoorwegbedrijven. In België verloopt dat via openbaredienstcontracten, performantiecontracten en meerjareninvesteringsplannen. Het was dus niet nodig om een bilateraal samenwerkingsakkoord te sluiten. Er zijn echter wel degelijk concrete engagementen, zoals diegene waarnaar u verwezen hebt.

Ik kan bevestigen dat het de bedoeling is om een tweede trein Aarlen-Luxembourg te verlengen tot Libramont, waardoor er op middellange termijn twee treinen per uur zullen rijden, zonder overstap. Tot Libramont zal er een *high service level* trein rijden, met parkings aan elk vorig station. Op langere termijn willen we een frequenter randstedelijk treinaanbod/stoptreinaanbod ontwikkelen, waarmee men snel vanuit het grensgebied naar de Luxemburgse hoofdstad spoort. Door het vele pendelverkeer slibben de wegen naar Luxemburg dicht.

De NMBS zal haar stationsparkings langs de drie lijnen in kwestie kosteloos ter beschikking stellen van de reizigers die een abonnement hebben op een traject België-Luxembourg.

In het akkoord van de nieuwe Luxemburgse regering worden de spoorwegambities van het land bevestigd. Ik heb de nieuwe minister van Mobiliteit ontmoet, die me bevestigd heeft dat ze de letter of intent in acht zal nemen en de ingeslagen weg verder zal bewandelen.

Wat de grensoverschrijdende spoorwegverbindingen betreft die via een openbaredienstverplichting aangeboden worden (PSO), draagt elk land de exploitatiekosten voor de kilometers die op zijn grondgebied afgelegd worden en krijgt het de ontvangsten uit het reizigersverkeer. De operatoren spreken af wie er welke dienst levert en indien nodig worden de diensten doorgefactureerd. Treinen van de NMBS en CFL zullen dus op dezelfde lijn kunnen rijden.

Le nouveau projet Connecting Europe Facility (CEF) démarre en janvier. Des contacts sont en cours avec les Luxembourgeois et tout se présente bien, sauf un risque de diminution du budget européen, auquel je m'oppose.

La Commission européenne a publié fin novembre l'Implementing Act confirmant l'objectif de rendre encore plus attractif cet axe international. C'est un atout pour être sélectionné dans le prochain appel à propositions "CEF" dont les résultats seront connus en juin.

L'enquête que vous évoquez sera traitée lors du prochain CA de la SNCB. Par ailleurs, outre l'axe 3, on a doublé la fréquence entre Liège et Gouvy puis Luxembourg. Concernant la liaison directe entre Virton et Luxembourg, des perspectives se dégagent avec le nouveau gouvernement luxembourgeois.

21.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): J'ai conscience de l'ampleur du travail préparatoire pour doubler d'ici à 2040 les navetteurs quotidiens entre les deux pays. Actuellement, seuls 7 % des 51 000 travailleurs frontaliers belges utilisent le train, avec les conséquences en termes d'embouteillages et d'émissions.

Cette lettre d'intention est une avancée pour les navetteurs du Sud du pays et pour la très importante liaison européenne entre Bruxelles et Luxembourg, d'autant qu'elle vaut pour les gouvernements qui suivront, aussi au Grand-Duché de Luxembourg où la majorité vient de changer. Un accès direct sans rupture de charge entre Virton en Gaume et le Grand-Duché de Luxembourg est aussi essentiel.

J'espère aussi, Monsieur le ministre, que vous vous succéderez dans cette fonction.

L'incident est clos.

22 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'usage abusif de la directive (UE) 2015/413" (55040244C)

22.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): La directive (UE) 2015/413, également appelée *Cross border enforcement*, permet aux pays membres d'échanger les données des propriétaires de

Het nieuwe project Connecting Europe Facility (CEF) gaat in januari van start. Er zijn contacten aan de gang met de Luxemburgse overheden en een en ander ziet er goed uit, behalve dat er een gevaar bestaat dat het Europese budget wordt teruggeschroefd, waartegen ik me zal verzetten.

De Europese Commissie heeft eind november de Implementing Act gepubliceerd, en zodoende de doelstelling bekrachtigd om die internationale spoorweg nog aantrekkelijker te maken. Dat is een troef om geselecteerd te worden in het kader van de volgende oproep tot CEF-voorstellen, waarvan de resultaten in juni bekend zullen zijn.

De enquête waarnaar u verwijst zal tijdens de volgende vergadering van de raad van bestuur van de NMBS worden besproken. Naast spoorweg 3 werd de frequentie tussen Luik en Gouvy en vervolgens Luxemburg verdubbeld. Wat de rechtstreekse verbinding tussen Virton en Luxemburg betreft, dienen er zich met de nieuwe Luxemburgse regering perspectieven aan.

21.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Ik ben er me van bewust dat het voornemen om het aantal dagelijkse pendelaars tussen de twee landen tegen 2040 te verdubbelen veel voorbereidend werk vergt. Momenteel maakt slechts 7 % van de 51.000 Belgische grensarbeiders gebruik van de trein, met alle gevolgen van dien op het gebied van opstoppen en luchtvervuiling.

Die intentieverklaring betekent een stap vooruit voor de pendelaars in het zuiden van het land en voor de zeer belangrijke Europese verbinding tussen Brussel en Luxemburg, temeer daar ze de toekomstige regeringen, ook in het Groothertogdom Luxemburg waar er zopas een andere meerderheid aan de macht gekomen is, bindt. Een ander belangrijk punt is een rechtstreekse verbinding tussen Virton in de Gaume en het Groothertogdom Luxemburg zonder overstap.

Ik hoop ook, mijnheer de minister, dat u zichzelf zult opvolgen in deze functie.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het misbruik van richtlijn (EU) 2015/413" (55040244C)

22.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Op grond van de richtlijn (EU) 2015/413, ook wel de *Cross-Border Enforcement*-richtlijn genoemd, kunnen de lidstaten gegevens van de eigenaars van nummerplaten

plaques d'immatriculation afin de lutter contre les excès de vitesse commis en dehors du pays d'origine.

Il me revient que l'objectif de cette directive serait détourné pour solliciter les données personnelles de voyageurs belges en vue du recouvrement des droits d'accès à la zone réglementée de Londres et ce, par une société privée qui passerait par un intermédiaire italien.

Confirmez-vous ce phénomène? Quelles suites avez-vous données à ce dossier? Connaissez-vous d'autres exemples d'abus de la directive 2015/413? Quelle initiative avez-vous prise ou allez-vous prendre?

22.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Nous avons à nouveau été confrontés à une consultation abusive de la DIV au profit d'une entreprise anglaise, et nous avons pris les mesures pour y réagir. Euro Parking Collection plc a reçu, via le point de contact national italien, les données des titulaires de plaques d'immatriculation belges afin de leur adresser une sollicitation de recouvrement d'une amende relative à la zone de basses émissions de Londres. Or le Royaume-Uni ne fait plus partie de l'Europe et ne peut plus utiliser la directive *Cross border*. De plus, jusqu'à présent, on ne peut avoir accès à ces données pour des infractions environnementales. Ceci pourrait changer dans le cadre de la révision de la directive.

Il est étonnant qu'un point de contact italien consulte la DIV pour fournir des données à une société anglaise. J'ai donc sollicité l'Autorité italienne de protection des données d'identifier les auteurs des consultations illégales et les contrevenants.

En vertu du traité EUCARIS, le SPF Affaires étrangères mène des échanges diplomatiques avec ses homologues des États impliqués. J'ai également demandé à la Commission européenne d'intervenir auprès de l'Italie en insistant pour que l'Italie évite d'autres consultations illégales.

J'attends les résultats de l'enquête italienne, des discussions diplomatiques et de la Commission pour prendre d'autres mesures.

Le site du SPF Mobilité précise aussi de ne pas verser à la société Europarking la somme réclamée

uitwisselen om snelheidsovertredingen die in het buitenland begaan werden te bestrijden.

Naar verluidt wordt die richtlijn oneigenlijk gebruikt om persoonsgegevens van Belgische reizigers op te vragen, zodat de tol voor de lage-emissiezone in Londen geïnd kan worden door een privébedrijf, dat daarvoor met een Italiaanse intermediair zou samenwerken.

Kunt u dat bevestigen? Welk gevolg hebt u aan dat dossier gegeven? Kent u andere voorbeelden waarbij er misbruik gemaakt wordt van de richtlijn (EU) 2015/413? Welk initiatief hebt u genomen of zult u nemen?

22.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): We werden opnieuw geconfronteerd met een onrechtmatige raadpleging van de DIV ten behoeve van een Engels bedrijf en hebben maatregelen genomen om daar gepast op te reageren. Het bedrijf Euro Parking Collection plc kreeg via het Italiaanse nationale contactpunt de gegevens van de houders van Belgische kentekenplaten in handen, om hun een betalingsverzoek te sturen voor een boete die ze in de Londense lage-emissiezone opgelopen hadden. Het Verenigd Koninkrijk maakt echter geen deel meer uit van de Europese Unie en kan zich dus niet langer beroepen op de Cross Border Enforcementrichtlijn. Bovendien is de toegang tot die gegevens in geval van milieuovertredingen tot op heden niet toegestaan. Dat zou in het kader van de herziening van de richtlijn kunnen veranderen.

Het is vreemd dat een Italiaans contactpunt de DIV raadpleegt om gegevens aan een Engels bedrijf te verstrekken. Derhalve heb ik de Italiaanse gegevensbeschermingsautoriteit gevraagd de daders die die gegevens op illegale wijze geraadpleegd hebben en de overtreeders op te sporen.

In het kader van het EUCARIS-verdrag wisselt de FOD Buitenlandse Zaken op diplomatiek niveau informatie uit met de andere ministeries van Buitenlandse Zaken in de betrokken landen. Ik heb ook aan de Europese Commissie gevraagd Italië hierop aan te spreken en erop aan te dringen dat dat land verdere illegale raadplegingen zou voorkomen.

Ik wacht op de resultaten van het Italiaans onderzoek, van het diplomatiek overleg en van de interventie van de Commissie alvorens verdere maatregelen te nemen.

Op de website van de FOD Mobiliteit staat ook dat men het bedrag dat door Euro Parking Collection

suite à la consultation illégale des données personnelles.

Nous allons faire évoluer la base de données, afin que chaque personne qui la consulte soit identifiée et motive sa consultation. La directive *Cross border* est un progrès pour la sécurité routière, mais la protection de la vie privée doit être assurée.

22.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): La sécurité routière et la protection des données personnelles sont importantes. Il faut être prudent, car ces données risquent d'être utilisées par une entreprise privée en dehors de l'UE. Il est positif que vous ayez consulté l'Autorité italienne de protection des données.

L'incident est clos.

23 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le milliard d'Infrabel" (55040245C)

23.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Votre ambition pour le rail a contaminé Infrabel, qui a obtenu un prêt d'un milliard d'euros de l'Agence Fédérale de la Dette. Ce montant s'ajoute aux 16,4 milliards investis par l'État pour 2023-2032.

Ce prêt contribuera à finaliser le RER wallon, améliorera les liaisons inter-cités et accélérera la connexion entre Bruxelles et le Luxembourg. Des voies d'évitement pour des trains de marchandises plus longs seront aussi financées. Une première tranche de 800 millions, disponible dès 2025, permettra à Infrabel de relever le défi du transfert modal.

Quel est le calendrier d'exécution de l'emprunt et des travaux? Qu'en est-il des modalités de remboursement?

Président: Jef Van den Bergh.

23.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Je suis heureux d'avoir convaincu Infrabel et le gouvernement de l'opportunité de cet emprunt, qui accélérera des travaux d'investissement. Le contrat de performance prévoit que si l'emprunt est conclu, Infrabel est tenu de réaliser le module 2 du plan pluriannuel d'investissement. Le détail de l'attribution par projet figure dans l'annexe 4 du contrat de performance.

naar aanleiding van de illegale raadpleging van persoonsgegevens gevorderd wordt niet aan dat bedrijf moet betalen.

Wij zullen de databank nog verder ontwikkelen opdat iedereen die ze raadpleegt geïdentificeerd zou worden en zou motiveren waarom hij ze raadpleegt. De crossbordersrichtlijn houdt een vooruitgang in voor de verkeersveiligheid, maar de bescherming van de privacy moet worden gegarandeerd.

22.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): De verkeersveiligheid en de bescherming van de persoonsgegevens zijn allebei belangrijk. Voorzichtigheid is geboden, want die gegevens dreigen door een privébedrijf van buiten de EU te worden gebruikt. Het is een goede zaak dat u de Italiaanse gegevensbeschermingsautoriteit hebt geraadpleegd.

Het incident is gesloten.

23 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het miljard van Infrabel" (55040245C)

23.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Met uw ambitie voor het spoor hebt u Infrabel aangestoken. De infrastructuurbeheerder heeft een lening van 1 miljard euro bij het Federaal Agentschap van de Schuld afgesloten. Dat bedrag komt boven op de 16,4 miljard die de Staat investeert voor 2023-2032.

Met die lening zal het Waalse GEN voltooid kunnen worden, zullen de intercityverbindingen verbeterd kunnen worden en zal de reistijd op de treinverbinding Brussel-Luxemburg verkort kunnen worden. Tevens zullen er uitwijksporen voor langere goederentreinen worden gefinancierd. In 2025 zal er een eerste schijf van 800 miljoen euro beschikbaar zijn, waarmee Infrabel de uitdaging van de modal shift zal kunnen aangaan.

Wat is het tijdspad met betrekking tot de lening en de werkzaamheden? Hoe zit het met de terugbetalingsmodaliteiten?

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

23.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Ik ben blij dat ik Infrabel en de regering ervan heb kunnen overtuigen dat deze lening opportuun is, want ze zal het mogelijk maken om de investeringswerken te versnellen. Het performantiecontract bepaalt dat als de lening gesloten wordt, Infrabel verplicht is module 2 van het meerjareninvesteringsplan te realiseren. Meer details inzake de toekenning per project vindt u in bijlage 4 bij het

performantiecontract.

Le module 2 vise notamment à terminer le RER entre Ottignies et Nivelles, l'axe 3, la ligne 50A, le maintien de capacité, le désenclavement du réseau, et des travaux dans les ports et d'accessibilité dans les gares.

Les fonds seront disponibles à partir de 2025 en activant une première tranche de 800 millions d'euros. Le gestionnaire d'infrastructure ne paiera que les intérêts jusqu'en 2030, et ensuite ceux-ci ainsi que la charge de l'emprunt. Cet argent supplémentaire accélérera l'achèvement de chantiers ferroviaires emblématiques et améliorera l'offre des trains de marchandises et de voyageurs. Cet emprunt complète les financements supplémentaires fédéraux dégagés depuis le début de la législature.

En outre, Infrabel proposera sa candidature pour les fonds du prochain *Connecting Europe Facility*. Le PPI 2023-2032 prévoit 42,5 millions d'euros de subsides européens pour différents projets. Le gestionnaire d'infrastructure suit les appels d'offres et reçoit le soutien de l'administration et de mon cabinet pour préparer ses dossiers.

Après des années de sous-investissement et de budgets amputés, nos entreprises ferroviaires sont inscrites dans une trajectoire de financement ambitieuse et sécurisées pour l'avenir. De nouveaux investissements feront du train l'élément phare de la mobilité de demain, ce qui me réjouit.

23.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Cette action est le résultat de ce que vous avez apporté au rail avec ce gouvernement. J'espère que ces chantiers aboutiront dans un délai raisonnable.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 09.

Module 2 is met name gericht op de voltooiing van het GEN tussen Ottignies en Nijvel, de as 3, lijn 50A, het behoud van de capaciteit, de ontsluiting van het net, werken in de havens en werken voor een betere toegankelijkheid van de stations.

De middelen zullen beschikbaar zijn vanaf 2025 met de activering van een eerste schijf van 800 miljoen euro. Tot 2030 betaalt de infrastructuurbeheerder alleen de rente, daarna de rente en het bedrag van de lening zelf. Met dat extra geld kunnen belangrijke spoorwegwerkzaamheden sneller voltooid worden en kan het aanbod van goederen- en reizigerstreinen verbeterd worden. Die lening is een aanvulling op de bijkomende federale financiering die sinds het begin van de regeerperiode uitgetrokken werd.

Daarnaast zal Infrabel zijn financieringsaanvraag indienen in het kader van de volgende Connecting Europe Facility. Het Meerjareninvesteringsplan 2023-2032 voorziet in 42,5 miljoen euro aan Europese subsidies voor verschillende projecten. De infrastructuurbeheerder volgt de aanbestedingen op en krijgt ondersteuning van de administratie en mijn kabinet om zijn dossiers voor te bereiden.

Na jaren van onderinvesteringen en ingekrompen budgetten wordt er voor onze spoorbedrijven nu een ambitieus financieringstraject uitgestippeld waardoor hun toekomst verzekerd is. Dankzij nieuwe investeringen worden de spoorwegen de hoeksteen van de mobiliteit van morgen, wat me ten zeerste verheugt.

23.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Dit is het resultaat van het spoorbeleid dat u samen met de regering gevoerd hebt. Ik hoop dat die werken binnen een redelijke termijn zullen kunnen worden afgerond.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.09 uur.