

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMMISSION DE LA MOBILITE, DES
ENTREPRISES PUBLIQUES ET DES INSTITUTIONS
FEDERALES

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

Mercredi

08-06-2022

Après-midi

Woensdag

08-06-2022

Namiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de lutttes 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 Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état des lieux préalable aux travaux réalisés par Infrabel à Diepenbeek" (55025979C) 1
Orateurs: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité
- Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les recrutements dans les chemins de fer" (55026210C) 2
Orateurs: **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité
- Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La diversification tarifaire à la SNCB" (55026465C) 2
Orateurs: **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité
- Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La lutte contre l'immigration illégale par le train" (55026634C) 3
Orateurs: **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité
- Débat d'actualité sur la grève du 31 mai et le manque de personnel à la SNCB et questions jointes de 4
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève aux chemins de fer le 31/05 et le service minimum" (55027979C) 4
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains supprimés en raison du manque de personnel à la SNCB et le préavis de grève" (55028015C) 4
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La pénurie persistante de personnel dans les entreprises ferroviaires" (55028016C) 5
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains de pointe en raison du manque de personnel" (55028018C) 5
- Kris Verduyckt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression du train direct Bruxelles-Neerpelt par manque de personnel" (55028058C) 5
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains à la SNCB en raison du manque de personnel" (55028078C) 5

INHOUD

- Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plaatsbeschrijving voorafgaand aan de werken van Infrabel in Diepenbeek" (55025979C) 1
Sprekers: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit
- Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanwervingen in het spoorwezen" (55026210C) 2
Sprekers: **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit
- Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tariefdiversificatie bij de NMBS" (55026465C) 2
Sprekers: **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit
- Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De strijd tegen illegale migratie via de trein" (55026634C) 3
Sprekers: **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit
- Actualiteitsdebat over de staking op 31 mei en het tekort aan personeel bij de NMBS en toegevoegde vragen van 4
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking bij het spoor op 31/05 en de minimale dienstverlening" (55027979C) 4
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afgeschafte treinen door het tekort aan personeel bij de NMBS en de stakingsaanzegging" (55028015C) 4
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het blijvende personeelstekort bij de spoorbedrijven" (55028016C) 5
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het schrappen van piekurtreinen wegens personeelstekorten" (55028018C) 5
- Kris Verduyckt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het schrappen van de rechtstreekse trein Brussel-Neerpelt door personeelstekort" (55028058C) 5
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Afgeschafte treinen bij de NMBS wegens personeelstekorten" (55028078C) 5

<p>- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le suivi de la grève du 31 mai au sein des chemins de fer" (55028305C)</p>	5	<p>- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De grote stakingsbereidheid bij het spoor op 31 mei" (55028305C)</p>	5
<p>- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le problème persistant des suppressions de trains" (55028404C)</p>	5	<p>- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het aanhoudende probleem van afgeschafte treinen" (55028404C)</p>	5
<p>- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains de la SNCB" (55028429C)</p>	5	<p>- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afgeschafte treinen van de NMBS" (55028429C)</p>	5
<p>- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains en Campine en raison des pénuries de personnel" (55028569C)</p>	5	<p>- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Afgeschafte treinen in de Kempen wegens personeelstekorten" (55028569C)</p>	5
<p>- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les retards, les suppressions de trains et le personnel insuffisant à la SNCB et Infrabel" (55028578C)</p>	5	<p>- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Treinvertragingen, afgeschafte treinen en het personeelstekort bij de NMBS en Infrabel" (55028578C)</p>	5
<p>- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les pénuries de personnel à la SNCB et leur impact sur le service offert" (55028583C)</p> <p><i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Josy Arens, Kim Buyst, Marianne Verhaert, Jef Van den Bergh, Joris Vandenbroucke, Jean-Marc Delizée, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, Nicolas Parent</p>	5	<p>- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De personeelstekorten bij de NMBS en hun impact op de dienstverlening" (55028583C)</p> <p><i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Josy Arens, Kim Buyst, Marianne Verhaert, Jef Van den Bergh, Joris Vandenbroucke, Jean-Marc Delizée, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, Nicolas Parent</p>	5
<p>Question de Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire reliant Binche et Bruxelles" (55025948C)</p> <p><i>Orateurs:</i> Laurence Zanchetta, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</p>	14	<p>Vraag van Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorverbinding tussen Binche en Brussel" (55025948C)</p> <p><i>Sprekers:</i> Laurence Zanchetta, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</p>	14
<p>Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rôle de la SNCB pendant l'état d'alerte au smog" (55026709C)</p> <p><i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</p>	15	<p>Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De rol van de NMBS tijdens het smogalarm" (55026709C)</p> <p><i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</p>	15
<p>Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La capacité ferroviaire nécessaire pour Audi Brussels" (55026745C)</p> <p><i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</p>	16	<p>Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nodige spoorcapaciteit voor Audi Brussels" (55026745C)</p> <p><i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</p>	16
<p>Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances causées par un aiguillage à Hasselt" (55026760C)</p> <p><i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</p>	16	<p>Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overlast met een spoorwissel in Hasselt" (55026760C)</p> <p><i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</p>	16

Questions jointes de	17	Samengevoegde vragen van	17
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire transfrontalière Hamont-Weert" (55026761C)	17	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De grensoverschrijdende spoorverbinding Hamont-Weert" (55026761C)	17
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire transfrontalière Hamont-Weert" (55027058C)	17	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De grensoverschrijdende spoorverbinding Hamont-Weert" (55027058C)	17
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison Hamont-Weert" (55027065C)	17	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbinding Hamont-Weert" (55027065C)	17
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau contrat de gestion de la SNCB et la desserte de la gare de Weert" (55027779C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	17	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe beheersovereenkomst met de NMBS en de bediening van het station Weert" (55027779C) <i>Spreekers: Frank Troosters, Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	17
Questions jointes de	19	Samengevoegde vragen van	19
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prise en compte des transfrontaliers dans l'offre d'abonnements" (55026765C)	19	- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aandacht voor grensarbeiders in het abonnementenaanbod" (55026765C)	19
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Flex Abonnement" (55027515C) <i>Orateurs: Olivier Vajda, Josy Arens, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	19	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Flex Abonnement" (55027515C) <i>Spreekers: Olivier Vajda, Josy Arens, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	19
Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La voie 8 de la gare d'Arlon" (55026766C) <i>Orateurs: Olivier Vajda, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	20	Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Spoor 8 in het station Aarlen" (55026766C) <i>Spreekers: Olivier Vajda, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	20
Questions jointes de	21	Samengevoegde vragen van	21
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'agression d'un accompagnateur de train à Ypres" (55026831C)	21	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De agressie op een treinbegeleider in Ieper" (55026831C)	21
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'agression d'un accompagnateur de train à Liedekerke" (55027144C)	21	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De agressie op een treinbegeleider in Liedekerke" (55027144C)	21
- Florence Reuter à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation du nombre d'agressions dans les transports en commun" (55027721C)	21	- Florence Reuter aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het toenemende aantal gevallen van agressie in het openbaar vervoer" (55027721C)	21
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions dans les trains" (55028537C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Florence Reuter, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	21	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Agressie op de trein" (55028537C) <i>Spreekers: Frank Troosters, Florence Reuter, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	21

Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'annulation de la réduction de TVA sur les vélos" (55026848C) <i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	23	Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geschrapte btw-verlaging voor fietsen" (55026848C) <i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	23
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de l'aéroport de Zaventem" (55026862C) <i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	24	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van de luchthaven van Zaventem" (55026862C) <i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	24
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La question des emplois statutaires par rapport au personnel contractuel aux chemins de fer belges" (55026938C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	24	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De statutaire versus contractuele tewerkstelling bij de Belgische spoorwegen" (55026938C) <i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	24
Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet circuit court dans les gares" (55027037C) <i>Orateurs:</i> Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	25	Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ondersteuning van de korte keten via afhaalpunten in stations" (55027037C) <i>Sprekers:</i> Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	25
Questions jointes de	26	Samengevoegde vragen van	26
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train à hydrogène dans le paquet énergétique du gouvernement fédéral" (55027078C)	26	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De waterstoffrein in het energiepakket van de federale regering" (55027078C)	26
- Christophe Bombled à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir des lignes de chemin de fer non électrifiées" (55027175C)	26	- Christophe Bombled aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van de niet-geëlektrificeerde spoorlijnen" (55027175C)	26
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'électrification de la ligne ferroviaire Renaix-Gand" (55027479C) <i>Orateurs:</i> Christophe Bombled, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	26	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De elektrificatie van de spoorlijn Ronse-Gent" (55027479C) <i>Sprekers:</i> Christophe Bombled, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	26
Questions jointes de	27	Samengevoegde vragen van	27
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Côte-Express" (55027142C)	27	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Kust-Express" (55027142C)	27
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le trafic ferroviaire en direction du littoral" (55027788C) <i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	27	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinverkeer naar de kust" (55027788C) <i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	27
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La procédure de départ	29	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De LINDA-vertrekprocedure	29

LINDA de la SNCB" (55027212C) <i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		van de NMBS" (55027212C) <i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	29	Samengevoegde vragen van	29
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les plaintes adressées à Ombudsrail" (55027303C)	29	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De klachten bij Ombudsrail" (55027303C)	29
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le service à la clientèle de la SNCB" (55027484C)	30	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De klantendienst van de NMBS" (55027484C)	30
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport annuel 2021 d'Ombudsrail" (55027485C)	30	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het jaarverslag 2021 van Ombudsrail" (55027485C)	30
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport de l'Ombudsrail" (55027555C) <i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	30	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het rapport van Ombudsrail" (55027555C) <i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	30
Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La discrimination des personnes en situation de handicap pour l'achat de billets de train" (55027507C) <i>Orateurs:</i> Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	32	Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De discriminatie van personen met een handicap bij het kopen van treintickets" (55027507C) <i>Sprekers:</i> Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	32
Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sous-traitance sur le chantier Infrabel à Louvain-La-Neuve" (55027508C) <i>Orateurs:</i> Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	33	Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onderaanneming op de Infrabelwerf te Louvain-La-Neuve" (55027508C) <i>Sprekers:</i> Nicolas Parent, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	33

COMMISSION DE LA MOBILITE,
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
ET DES INSTITUTIONS
FEDERALES

du

MERCREDI 08 JUNI 2022

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 08 JUNI 2022

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 09 par M. Jean-Marc Delizée, président.

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

01 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état des lieux préalable aux travaux réalisés par Infrabel à Diepenbeek" (55025979C)

01.01 Wouter Raskin (N-VA): Au cours de la réunion de la commission du 9 mars 2022, le ministre a confirmé qu'Infrabel établit systématiquement un état des lieux des infrastructures environnantes lors du lancement de travaux.

Puis-je supposer qu'il en a été de même pour les travaux effectués à Diepenbeek? Quelle est la formulation exacte de cet état des lieux dans le devis? Le ministre peut-il expliquer l'état des lieux applicable aux travaux effectués à Diepenbeek? Quelles maisons et infrastructures y figurent, selon quels critères et dans quel périmètre? Comment Infrabel et l'entrepreneur feront-ils le nécessaire pour régler la situation à Diepenbeek?

01.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Des discussions sont actuellement en cours entre Infrabel et la commune de Diepenbeek pour parvenir à une solution équilibrée. C'est pourquoi Infrabel souhaite faire preuve de prudence dans le partage des informations.

En effet, préalablement aux travaux, a été établi un

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.09 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

01 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plaatsbeschrijving voorafgaand aan de werken van Infrabel in Diepenbeek" (55025979C)

01.01 Wouter Raskin (N-VA): In de commissievergadering van 9 maart 2022 bevestigde de minister dat Infrabel bij de start van werken steeds een plaatsbeschrijving van de nabije infrastructuur opmaakt.

Mag ik ervan uitgaan dat dit ook voor de werken in Diepenbeek gebeurde? Hoe luidt de exacte formule daarvan in het bestek? Kan de minister de plaatsbeschrijving voor de werken in Diepenbeek toelichten? Welke huizen en welke infrastructuur werden daarin opgenomen, volgens welke criteria en binnen welke perimeter? Hoe zullen Infrabel en de aannemer het nodige doen om de situatie in Diepenbeek in orde te brengen?

01.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Er lopen momenteel gesprekken tussen Infrabel en de gemeente Diepenbeek om tot een evenwichtige oplossing te komen. Daarom wenst Infrabel voorzichtig om te springen met het delen van informatie.

Voorafgaand aan de werken werd er inderdaad een

état des lieux dont je vous fournirai les détails par écrit. Toutes les habitations situées à proximité du chantier ont été visitées. Il va de soi que l'entrepreneur est tenu de respecter l'ensemble des prescriptions du devis.

Infrabel et l'entrepreneur cherchent toujours, en concertation avec l'administration locale, des solutions équilibrées, par exemple des études complémentaires comme des mesures du bruit.

01.03 Wouter Raskin (N-VA): Les gens sont vraiment dans la misère, car ils vivent dans des maisons fissurées. Je ne demande pas un document complet, mais simplement des précisions sur les travaux. Je déplore que même cela soit trop demander pour Infrabel.

Le ministre peut-il me fournir rapidement les informations écrites?

01.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Elles seront transmises par courriel.

L'incident est clos.

02 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les recrutements dans les chemins de fer" (55026210C)

02.01 Tomas Roggeman (N-VA): Le ministre a récemment plaidé en faveur d'une plus grande diversité des genres au sein du personnel ferroviaire, mais pour un autre aspect – les cadres linguistiques – une base légale existe déjà. Que fera-t-il pour introduire des cadres linguistiques pour les entreprises ferroviaires?

02.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le recrutement est important, également pour le rayonnement de la SNCB et d'Infrabel. J'ai envoyé une lettre à HR Rail pour lui demander de faire le nécessaire pour se conformer à la législation.

02.03 Tomas Roggeman (N-VA): Il est positif qu'une initiative ait enfin été prise. Espérons que HR Rail parviendra à mettre en pratique cette mission légale.

L'incident est clos.

03 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La diversification tarifaire à la SNCB" (55026465C)

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): Le VDAB a augmenté l'intervention dans le paiement des billets de train des demandeurs d'emploi qui souhaitent se

plaatsbeschrijving opgemaakt, waarvan ik de details schriftelijk zal bezorgen. Alle woningen in de nabijheid van de werf werden bezocht. Uiteraard moet de aannemer alle voorschriften uit het bestek respecteren.

Infrabel en de aannemer zoeken steeds in overleg met het lokale bestuur naar evenwichtige oplossingen, bijvoorbeeld met bijkomende studies zoals geluidsmetingen.

01.03 Wouter Raskin (N-VA): Mensen zitten daar echt in de miserie, met gescheurde huizen. Ik vraag geen integraal document, maar gewoon enige duiding bij de werken. Ik betreur dat zelfs dat te veel is gevraagd voor Infrabel.

Kan de minister mij de schriftelijke informatie snel bezorgen?

01.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ze zal per mail worden doorgestuurd.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanwervingen in het spoorwezen" (55026210C)

02.01 Tomas Roggeman (N-VA): De minister bepleitte onlangs meer genderdiversiteit bij het spoorwegpersoneel, maar voor een ander aspect – de taalkaders – bestaat er nu al een wettelijke grondslag. Wat zal hij ondernemen om taalkaders in te voeren voor de spoorbedrijven?

02.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Aanwervingen zijn, ook voor de uitstraling van de NMBS en Infrabel, belangrijk. Ik heb HR Rail een brief gestuurd met de vraag het nodige te doen om zich aan de wetgeving te conformeren.

02.03 Tomas Roggeman (N-VA): Het is goed dat er eindelijk een initiatief werd genomen. Hopelijk slaagt HR Rail erin die wettelijke opdracht in praktijk te brengen.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tariefdiversificatie bij de NMBS" (55026465C)

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): De VDAB heeft de tussenkomst in de betaling van treintickets van werkzoekenden die gaan solliciteren verhoogd,

rendre à un entretien d'embauche, de sorte qu'ils pourront prochainement se déplacer gratuitement. Dans une réponse antérieure, le ministre a déclaré que différents projets pilotes et différentes études étaient en cours au sujet d'une diversification tarifaire.

Le ministre peut-il fournir des explications sur ce système? Où en est-on en ce qui concerne l'instauration éventuelle d'un système de réservation? Que pense le ministre de la variation régionale des tarifs des titres de transport à la SNCB?

03.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Il ne s'agit pas d'une diversification tarifaire, mais d'une différence au niveau des régimes de remboursement des régions.

L'élaboration d'une diversification tarifaire fait partie des discussions sur le contrat de service public à propos duquel des négociations sont actuellement menées. Il s'agit d'une manière de convaincre les clients de prendre le train plutôt que la voiture. Il est important de pouvoir proposer des tarifs attractifs, mais les répercussions financières pour la SNCB doivent alors être compensées.

La SNCB ne prend pas position sur les services fournis par le VDAB. Par ailleurs, l'offre s'applique à tous les services de l'emploi dans notre pays.

L'essai d'un système de réservation – le Côte-Express de l'été dernier – a confirmé qu'il ne répond pas aux attentes de la majorité des voyageurs. Par conséquent, aucun autre projet n'est prévu.

03.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): La SNCB veut finaliser les discussions sur le contrat de gestion. Le conseil d'administration a déjà donné son accord il y a quinze jours. Lorsque des tarifs différents sont introduits en fonction de l'heure de la journée, les contrôles correspondants doivent être adaptés en conséquence. La contribution du VDAB dans les remboursements est déjà un précédent intéressant et prouve que la décentralisation en termes de tarification et d'autonomie tarifaire peut être très intéressante pour affiner la politique de mobilité.

L'incident est clos.

04 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La lutte contre l'immigration illégale par le train" (55026634C)**

04.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Ces dernières

waardoor ze zich binnenkort gratis kunnen verplaatsen. In een eerder antwoord zei de minister dat er verschillende proefprojecten en studies lopen over een tariefdiversificatie.

Kan de minister het systeem toelichten? Hoe staat het met een eventueel reserveringssysteem? Wat vindt de minister van de gewestelijke variatie in de tarifiering van de vervoersbewijzen bij de NMBS?

03.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Dat is geen tariefdiversificatie, maar een diverse terugbetaling van de gewesten.

De uitwerking van een tariefdiversificatie maakt deel uit van de besprekingen rond het openbaredienstcontract waarover momenteel wordt onderhandeld. Het is een manier om klanten te overtuigen de trein te nemen en de wagen te laten staan. Aantrekkelijke tarieven zijn belangrijk, maar de financiële impact voor de NMBS moet dan worden gecompenseerd.

De NMBS neemt geen positie in over de dienstverlening van de VDAB. Het aanbod geldt overigens voor alle arbeidsbemiddelingsdiensten in ons land.

De test met een reserveringssysteem – de Kust-Express van vorige zomer – heeft bevestigd dat het niet beantwoordt aan de verwachtingen van de meerderheid van de reizigers. Er zijn dan ook geen verdere projecten gepland.

03.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): De NMBS wil de gesprekken over het beheerscontact afronden. De raad van bestuur gaf twee weken geleden al haar goedkeuring. Bij de invoering van verschillende tarifieringen afhankelijk van het uur van de dag, moeten de overeenkomstige controles daarop worden afgestemd. De bijdrage van de VDAB in de terugbetalingen is alvast een interessant precedent en bewijst dat een decentralisatie op het vlak van tarifiering en tariefautonomie zeer interessant kan zijn voor het verfijnen van het mobiliteitsbeleid.

Het incident is gesloten.

04 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De strijd tegen illegale migratie via de trein" (55026634C)**

04.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): De voorbije

années, il y a eu des milliers de constats de migration illégale dans les trains, sur les quais et aux environs des gares. Les chiffres continuent d'augmenter.

Les agents de Securail recevront-ils pour consigne d'être particulièrement attentifs aux indices de transmigratie? Quelles sont les directives en la matière? Le ministre est-il conscient de l'urgence de s'atteler à cette problématique? Quelles actions conjointes avec la ministre de l'Intérieur pouvons-nous espérer? Le ministre prévoit-il également des initiatives transfrontalières?

04.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Au même titre que la traite des êtres humains, l'immigration illégale relève des compétences de la police et de la ministre de l'Intérieur, à laquelle je renvoie le membre pour cette question. Ces phénomènes constituent des priorités de la Police des chemins de fer, or cette dernière ne relève pas de mes attributions. La SNCB entretient cependant des contacts avec les services de police et examine la possibilité de prendre des mesures supplémentaires dans le cadre de ses compétences. La SNCB doit transporter les voyageurs munis d'un titre de transport valide et assurer leur sécurité. Le personnel doit téléphoner aux services de police en cas de perturbation de l'ordre public nécessitant l'intervention de la police. Pour des raisons de sécurité, il doit aussi signaler la présence de groupes. La plupart des infractions constatées par le personnel de la SNCB sont liées aux titres de transport. La SNCB et les services de police mènent déjà de nombreuses actions dans ce contexte.

04.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Le maintien de l'ordre dans les trains et aux abords de ceux-ci est en grande partie assuré par le personnel de Securail. Étant donné l'ampleur du problème, il serait judicieux d'organiser une formation en collaboration avec la police fédérale et la Police des chemins de fer. Les initiatives en la matière sont hélas trop peu nombreuses.

L'incident est clos.

La discussion des questions et interpellations est suspendue de 14 h 32 à 15 h 43.

05 **Débat d'actualité sur la grève du 31 mai et le manque de personnel à la SNCB et questions jointes de**

- **Tomas Roggeman** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La grève aux chemins de fer le 31/05 et le service minimum" (55027979C)
- **Maria Vindevoghel** à **Georges Gilkinet** (VPM

jaren waren er ettelijke duizenden vaststellingen van illegale migratie op de treinen, aan de perrons of in de stationsomgevingen. De cijfers blijken te stijgen.

Krijgen Securailbeambten de opdracht om extra aandachtig te zijn voor aanwijzingen van transmigratie? Wat zijn de richtlijnen? Ziet de minister de urgentie in van de aanpak van deze problematiek? Welke acties mogen we verwachten, samen met de minister van Binnenlandse Zaken? Plant de minister ook grensoverschrijdende initiatieven?

04.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Net als mensenhandel is illegale immigratie een zaak voor de politie en de minister van Binnenlandse Zaken, naar wie ik voor deze vraag verwijs. Deze fenomenen zijn prioriteiten van de Spoorwegpolitie en die valt niet onder mijn bevoegdheid. De NMBS houdt wel contact met de politiediensten en onderzoekt mogelijke bijkomende maatregelen binnen haar bevoegdheid. De NMBS moet reizigers met een geldig vervoerbewijs vervoeren en hun veiligheid verzekeren. Het personeel moet de politiediensten bellen in geval van verstoring van de openbare orde waarbij politieoptreden nodig is en moet de aanwezigheid van groepen melden uit veiligheidsoverwegingen. De meeste inbreuken die het NMBS-personeel registreert, houden verband met vervoerbewijzen. Daartegen ondernemen de NMBS en de politiediensten al talrijke acties.

04.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): De ordehandhaving in en om de treinen gebeurt grotendeels door mensen van Securail. Gezien de omvang van het probleem zou een opleiding in samenwerking met de federale politie en de Spoorwegpolitie, een goed idee zijn. Helaas wordt daartoe te weinig initiatief genomen.

Het incident is gesloten.

De behandeling van de vragen en interpellaties wordt geschorst van 14.32 uur tot 15.43 uur.

05 **Actualiteitsdebat over de staking op 31 mei en het tekort aan personeel bij de NMBS en toegevoegde vragen van**

- **Tomas Roggeman** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De staking bij het spoor op 31/05 en de minimale dienstverlening" (55027979C)
- **Maria Vindevoghel** aan **Georges Gilkinet** (VEM

Mobilitéé) sur "Les trains supprimés en raison du manque de personnel à la SNCB et le préavis de grève" (55028015C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La pénurie persistante de personnel dans les entreprises ferroviaires" (55028016C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La suppression de trains de pointe en raison du manque de personnel" (55028018C)

- Kris Verduyckt à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La suppression du train direct Bruxelles-Neerpelt par manque de personnel" (55028058C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La suppression de trains à la SNCB en raison du manque de personnel" (55028078C)

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le suivi de la grève du 31 mai au sein des chemins de fer" (55028305C)

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le problème persistant des suppressions de trains" (55028404C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La suppression de trains de la SNCB" (55028429C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La suppression de trains en Campine en raison des pénuries de personnel" (55028569C)

- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Les retards, les suppressions de trains et le personnel insuffisant à la SNCB et Infrabel" (55028578C)

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Les pénuries de personnel à la SNCB et leur impact sur le service offert" (55028583C)

05.01 Tomas Roggeman (N-VA): Ces derniers mois, l'entreprise ferroviaire nationale a été confrontée à une pénurie de personnel. Les conséquences étaient inévitables: des trains, notamment d'heure de pointe, ont été supprimés, y compris sur les grands axes, faute de personnel suffisant pour en assurer le fonctionnement.

Sur la base de quels critères décide-t-on quels trains doivent être supprimés? La SNCB prend-elle cette décision seule ou en est-il discuté avec le ministre? Pourquoi supprime-t-on justement des trains sur des lignes très fréquentées? Le ministre s'est-il déjà concerté avec la SNCB à ce sujet? Des mesures sont-elles envisagées pour résoudre le problème à brève échéance?

Combien de temps faut-il actuellement pour

Mobiliteit) over "De afgeschafte treinen door het tekort aan personeel bij de NMBS en de stakingsaanzegging" (55028015C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het blijvende personeelstekort bij de spoorbedrijven" (55028016C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het schrappen van piekurtreinen wegens personeelstekorten" (55028018C)

- Kris Verduyckt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het schrappen van de rechtstreekse trein Brussel-Neerpelt door personeelstekort" (55028058C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Afgeschafte treinen bij de NMBS wegens personeelstekorten" (55028078C)

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De grote stakingsbereidheid bij het spoor op 31 mei" (55028305C)

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het aanhoudende probleem van afgeschafte treinen" (55028404C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afgeschafte treinen van de NMBS" (55028429C)

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Afgeschafte treinen in de Kempen wegens personeelstekorten" (55028569C)

- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Treinvertragingen, afgeschafte treinen en het personeelstekort bij de NMBS en Infrabel" (55028578C)

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De personeelstekorten bij de NMBS en hun impact op de dienstverlening" (55028583C)

05.01 Tomas Roggeman (N-VA): De afgelopen maanden kampte het nationale spoorbedrijf met een personeelstekort. De gevolgen daarvan bleven niet uit: treinen en piekurtreinen werden afgeschaft, ook op de grote assen, omdat er niet voldoende personeel beschikbaar was om ze te bemannen.

Op basis van welke criteria wordt er beslist welke treinen geschrapt moeten worden? Neemt de NMBS die beslissing alleen of wordt daarover gesproken met de minister? Waarom worden er net op drukke lijnen treinen geschrapt? Heeft de minister reeds overleg gepleegd met de NMBS over deze kwestie? Worden er maatregelen in het vooruitzicht gesteld om het probleem op korte termijn te verhelpen?

Hoelang duurt het momenteel om vacatures bij de

pourvoir les emplois vacants à la SNCB et chez Infrabel? Combien de membres du personnel supplémentaires sont nécessaires pour réaliser l'offre ferroviaire présentée par le ministre dans sa Vision Rail 2040?

Le 31 mai, une grève a eu lieu pour accroître la pression sur la politique visant à lutter contre les problèmes liés au personnel. Le système du service minimum a permis de faire tout de même circuler les trains dans différentes régions. Combien de membres du personnel ont déclaré au préalable, conformément à la procédure, qu'ils participeraient à la grève? Certains ont-ils également fait grève alors qu'ils ne l'avaient pas annoncé? À l'issue de la grève, les entreprises ferroviaires doivent réaliser une évaluation et en tirer les enseignements pour les futurs préavis de grève. Que nous a enseigné cette évaluation cette fois-ci? Des ajustements sont-ils nécessaires?

A-t-on assisté le jour de la grève à des actions illégales, comme des intrusions sur les voies et des piquets de grève? Que pense le ministre de ce type d'actions, qui n'ont rien à avoir avec l'action syndicale? Quelles sanctions sont recommandées le cas échéant?

05.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): L'action du 31 mai a été la grève la plus importante depuis des années au sein de la SNCB, ce qui démontre l'ampleur des problèmes. C'est justement ce jour-là que le MR a demandé de renforcer davantage le service minimum. Nous ne voulons toutefois pas d'un service minimum, mais d'un service maximum! Nous avons donc seulement besoin de suffisamment de personnel pour pouvoir travailler correctement. En cinq ans, 5 000 emplois ont disparu, dans tous les secteurs possibles des chemins de fer. Il y a bien trop peu de bras pour effectuer tout le travail et la charge de travail est beaucoup trop élevée.

Comment le ministre veillera-t-il à ce que des trains ne doivent plus être supprimés en raison d'un manque de personnel? Le gouvernement investira-t-il davantage dans les chemins de fer? D'après l'ajustement budgétaire proposé, le budget de la SNCB sera même rabaissé de 65 millions d'euros.

Le ministre est-il disposé à accéder à la revendication des syndicats de procéder à 4 000 recrutements supplémentaires? Les entreprises ferroviaires disposent-elles de suffisamment de moyens financiers?

Le ministre a-t-il encore confiance dans le CEO de la SNCB?

NMBS en Infrabel in te vullen? Hoeveel bijkomende personeelsleden zijn noodzakelijk om het spooraanbod te realiseren dat de minister in zijn Spoorvisie 2040 vooropstelt?

Op 31 mei werd er gestaakt om de druk op het beleid te verhogen om de personeelsproblemen aan te pakken. Dankzij het systeem van de minimale dienstverlening konden de treinen in verschillende regio's toch rijden. Hoeveel personeelsleden hebben vooraf gemeld, zoals de procedure vereist, dat ze zouden deelnemen aan de staking? Hebben er ook mensen gestaakt die dat niet hadden aangekondigd? Na de staking moeten bedrijven een evaluatie maken en daaruit lessen trekken voor toekomstige stakingsaanzeggingen. Wat heeft deze evaluatie ons deze keer geleerd? Zijn er bijstellingen nodig?

Zijn er op de stakingsdag ook illegale acties geweest, zoals spoorlopen en blokkades? Hoe denkt de minister over zulke zaken, die niets met sociale actie te maken hebben? Welke straffen zijn in voorkomend geval aangewezen?

05.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De actie van 31 mei was de grootste staking in jaren bij de NMBS, wat aantoont hoe groot de problemen zijn. Net op die dag vroeg de MR om de minimale dienstverlening nog te verstrengen. Wij willen echter geen minimale maar een maximale dienstverlening! Alleen hebben we dan ook genoeg personeel nodig om het werk goed te kunnen doen. In vijf jaar tijd zijn er 5.000 banen verdwenen, in alle mogelijke sectoren van het spoorwezen. Er zijn veel te weinig handen om al het werk te verrichten en de werkdruk ligt veel te hoog.

Hoe zal de minister ervoor zorgen dat er geen treinen meer moeten worden afgeschaft wegens een personeelstekort? Zal de regering bijkomend investeren in het spoor? Uit de voorgestelde begrotingsaanpassing blijkt dat het budget van de NMBS zelfs met 65 miljoen euro wordt verlaagd.

Is de minister bereid in te gaan op de eis van de vakbonden om 4.000 extra aanwervingen te doen? Beschikken de spoorbedrijven daarvoor over voldoende financiële middelen?

Heeft de minister nog vertrouwen in de CEO van de NMBS?

05.03 Frank Troosters (VB): Quelles mesures le ministre ou la direction de la SNCB ont-ils prises depuis notre dernier débat sur la suppression des trains? Comment et quand le service complet sera-t-il à nouveau assuré? Combien d'employés supplémentaires sont-ils nécessaires pour réaliser la Vision Rail 2040 du ministre et assurer les services? En attendant, à combien s'élèvent les dommages financiers pour la SNCB? Quelle est l'incidence sur l'image de la SNCB? Quelles mesures seront-elles prises pour les passagers lésés?

05.04 Josy Arens (Les Engagés): Ce 31 mai, les syndicats du personnel de la SNCB, d'Infrabel et de HR Rail sont partis en grève.

Le suivi de cette grève signifie que les réponses que vous adressez au Parlement et aux représentants des cheminots sont insuffisantes.

Comment avez-vous réagi à cette grève? Avez-vous formulé des propositions aux cheminots? Sont-elles suffisantes selon eux? Les budgets d'exploitation vont-ils être revus à la hausse? Que garantissez-vous au personnel des chemins de fer concernant leur pension? Les conditions d'engagement du personnel vont-elles être facilitées?

05.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Je ne puis ignorer la mauvaise publicité que les chemins de fer font d'eux-mêmes. Les suppressions ont atteint au total pas moins de 4 000 trains en février, 3 700 en mars et 3 800 en avril. Ces chiffres dépassent le double de la normale. Les causes sont connues, à savoir un manque de personnel découlant du gel des recrutements pendant plusieurs années et des mesures d'économie prises par le précédent gouvernement. Quelque 1 300 nouveaux collaborateurs sont nécessaires à court terme et selon Infrabel, la recherche de talents sera dure étant donné que certains profils sont difficiles à trouver et que les personnes engagées doivent encore suivre une formation.

Comment le ministre va-t-il inciter la SNCB à lutter contre ces problèmes de personnel et à réduire autant que possible les effets sur les services proposés? Comment la SNCB va-t-elle essayer d'améliorer la communication relative aux suppressions et aux autres problèmes?

05.06 Marianne Verhaert (Open Vld): Le trafic

05.03 Frank Troosters (VB): Welke maatregelen heeft de minister of de NMBS-directie genomen sinds het vorige debat in commissie over de schrapping van de treinen? Hoe en wanneer wordt er opnieuw voor een volledig aanbod gezorgd? Hoeveel extra personeel is er nodig om Spoorvisie 2040 te kunnen realiseren en de dienstverlening te verzekeren? Hoeveel belooft intussen de financiële schade voor de NMBS? Wat is de impact op het imago van de NMBS? Welke maatregelen komen er voor de gedupeerde reizigers?

05.04 Josy Arens (Les Engagés): Op 31 mei jongstleden hebben de vakbonden van het personeel van de NMBS, Infrabel en HR Rail gestaakt.

De stakingsbereidheid was groot, wat betekent dat de antwoorden die u het Parlement en de vertegenwoordigers van het spoorwegpersoneel biedt niet toereikend zijn.

Wat was uw reactie op die staking? Hebt u voorstellen gedaan aan het spoorwegpersoneel? Zijn ze volgens hen toereikend? Zullen de exploitatiebudgetten opgetrokken worden? Welke garanties kunt u het spoorwegpersoneel bieden met betrekking tot hun pensioen? Zullen de voorwaarden om personeel te kunnen aanwerven verbeterd worden?

05.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Ik kan echt niet naast de slechte reclame kijken die de spoorwegen voor zichzelf maken. In februari werden er liefst 4.000 treinen afgeschaft, in maart 3.700 en in april 3.800. Dat is meer dan het dubbele van normaal. De oorzaken zijn gekend: personeelstekort door de jarenlange aanwervingsstop en de besparingen van de vorige regering. Op korte termijn zijn er 1.300 nieuwe medewerkers nodig, al zal die zoektocht volgens Infrabel niet meevallen. Bepaalde profielen zijn immers moeilijk te vinden en wie aangeworven wordt, moet nog eerst een opleiding volgen.

Hoe zal de minister de NMBS ertoe aanzetten om de personeelsproblemen aan te pakken en ervoor te zorgen dat die in de tussentijd een zo klein mogelijke impact hebben op de spoordienst? Hoe zal de NMBS de communicatie over de afschaffingen en over alle andere problemen trachten te verbeteren?

05.06 Marianne Verhaert (Open Vld): Het

ferroviaire – en particulier vers et depuis la Campine – n'est pas fiable. Un nombre considérable de trains est annulé et la communication à cet égard est mauvaise. Il arrive que des voyageurs attendent sur un quai un train qui n'arrive jamais et ce, sans aucune communication. Si le train arrive, c'est souvent avec du retard. La Campine ressemble de plus en plus à un musée ferroviaire en mouvement, avec des trains de plus de 50 ans. Le ministre prend-il cette région au sérieux?

Nous savons que la SNCB fait face à un énorme manque de personnel. Toutefois, ces problèmes semblent se répercuter principalement sur la Campine, mais aussi sur la région du nord du Limbourg. Combien de temps durera la suppression temporaire des services à la Campine?

Comment le ministre soutiendra-t-il la politique d'activation? Comment veillera-t-il à ce que les postes vacants soient pourvus? Les trains qui circulent seront-ils prolongés?

05.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Cette question est déjà la quatrième ou la cinquième que je pose au ministre à ce sujet. Initialement, les problèmes de personnel entraînaient des suppressions de trains inattendues et contraignaient les voyageurs à attendre de voir si le train circulerait ou non. Par la suite, même avec des suppressions structurelles, il a encore été nécessaire de supprimer presque quotidiennement des trains parce que des accompagnateurs de train ou des conducteurs ne s'étaient pas présentés au travail et que ces absences n'étaient pas prévues. L'objectif louable d'organiser une offre plus limitée mais plus solide et plus fiable n'a clairement pas encore été atteint. La situation reste critique alors même que 200 nouveaux accompagnateurs de train ont été engagés et qu'ils devaient permettre de résoudre le problème à partir de la fin mai.

Quand les chemins de fer auront-ils engagé suffisamment de personnel? Quel est le taux d'absentéisme du personnel de bord? Le rail ne pourra jamais devenir la colonne vertébrale de notre mobilité si ces problèmes persistent. Actuellement, les services offerts ne répondent absolument pas aux attentes des clients. Le voyageur pourrait-il recevoir une forme de compensation?

05.08 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Le ministre et les travailleurs de notre entreprise ferroviaire sont manifestement attachés aux chemins de fer et le gouvernement a une vision claire et ambitieuse. Nous sommes donc sur la bonne voie au niveau des principes et des ambitions, mais nous sommes

treinverkeer – zeker naar en vanuit de Kempen – is onbetrouwbaar. Er worden enorm veel treinen afgeschafte en daarover wordt dan ook nog slecht gecommuniceerd. Mensen staan soms op een perron zonder dat de trein verschijnt en zonder dat er iets over wordt gezegd. Verschijnt de trein wel, dan is dat vaak met vertraging. De Kempen heeft steeds meer weg van een rijdend spoorwegmuseum met treinen die meer dan 50 jaar oud zijn. Neemt de minister deze regio wel ernstig?

We weten dat de NMBS kampt met een enorm personeelstekort. Die problemen lijken echter vooral afgewenteld te worden op de Kempen, maar ook op de regio Noord-Limburg. Hoe lang zal de tijdelijke schrapping van de dienstverlening in de Kempen nog duren?

Hoe zal de minister zijn schouders onder het activeringsbeleid zetten? Hoe wil hij ervoor zorgen dat vacatures ingevuld geraken? Worden de treinen die wel rijden, verlengd?

05.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is al de vierde of de vijfde keer dat ik de minister hierover moet ondervragen. Wegens de personeelsproblemen werden er aanvankelijk treinen onverwacht geschrapt en moest de reiziger maar afwachten of de trein reed of niet. Daarna is overgeschakeld naar structurele schrappingen ten gevolge van de personeelstekorten, maar ook dan werden er bijna elke dag treinen geschrapt omdat treinbegeleiders of -bestuurders onverwacht niet kwamen opdagen. Een beperkter, maar standvastiger en betrouwbaarder aanbod is een goede doelstelling, maar die werd duidelijk nog niet bereikt. Er werden 200 nieuwe treinbegeleiders aangeworven die vanaf eind mei de situatie zouden oplossen, maar ook dat is nog niet het geval.

Wanneer zal er voldoende personeel zijn ingestroomd? Wat is de absentiegraad van het treinpersoneel? Op deze manier kan het spoor nooit de ruggengraat van onze mobiliteit worden. De dienstverlening voldoet tegenwoordig absoluut niet aan de verwachtingen van de klanten. Kan de reiziger daarvoor enige tegemoetkoming genieten?

05.08 Joris Vandenbroucke (Vooruit): De minister en de werknemers van ons spoorwegbedrijf hebben duidelijk een groot hart voor het spoor en de regering heeft een duidelijke en ambitieuze visie. Principieel en qua ambities zitten we dus goed, maar helaas hebben we te maken met een grote

malheureusement confrontés à un décalage important entre le service efficace souhaité et ce qui peut effectivement être réalisé. Cette situation est due en grande partie aux pénuries chroniques de personnel. Les syndicats ont déclaré que des mesures spécifiques ont déjà été convenues avec la direction en 2019, dont la possibilité de compléter proactivement les besoins en personnel en fonction du plan de transport. De toute évidence, cela ne fonctionne pas, comme en témoigne – à titre d'illustration – la suppression des deux trains de pointe directs entre Bruxelles et Neerpelt depuis le 23 mai. Comment et d'ici quand le ministre concrétisera-t-il, pour les voyageurs ferroviaires, ces ambitions et les investissements supplémentaires prévus?

05.09 Jean-Marc Delizée (PS): Je vais intervenir en lieu et place de Mme Bonaventure, retenue par le travail législatif en commission des Affaires sociales.

Depuis trois mois, le nombre de trains supprimés est en hausse et la ponctualité se dégrade. Vous avez hérité d'un département saccagé par une politique d'austérité aveugle menée sur le dos des cheminots. Le recrutement de ces derniers forme un cercle vicieux: moins il y en a, plus les conditions de travail sont difficiles, faisant fuir les candidats.

Comment expliquez-vous ces suppressions de trains de plus en plus nombreuses et ces retards? Voyez-vous un lien avec le nombre insuffisant de cheminots? Que feront Infrabel et la SNCB pour rendre son attrait à la fonction de cheminot?

05.10 Georges Gilkinet, ministre (en français): Votre frustration de voir des trains supprimés ou des postes non remplis est aussi grande que ma volonté de changer les choses. Engager et former du personnel prend du temps, tout comme les négociations au gouvernement autour de la Vision 2040 et les contrats de service public que je présenterai mercredi prochain.

Le gouvernement veut faire du train la colonne vertébrale de la mobilité de demain. La difficulté ponctuelle que vous évoquez est due à un manque de personnel et un nombre de malades plus élevé que dans d'autres dépôts. Nous procédons à des recrutements et à la formation de travailleurs pour remettre en service les trains immobilisés.

(En néerlandais) Le personnel des entreprises

discrepancie tussen de gewenste vlotte dienstverlening en dat wat er effectief kan worden gerealiseerd. Dat is grotendeels te wijten aan chronische personeelstekorten. De vakbonden hebben gezegd dat er al in 2019 specifieke maatregelen waren afgesproken met de directie, waaronder een proactieve aanvulling van de personeelsbehoeften in functie van het transportplan. Daar slaagt men duidelijk niet in, getuige – bij wijze van illustratie – de afschaffing van de twee rechtstreekse piekurtreinen tussen Brussel en Neerpelt vanaf 23 mei. Hoe en tegen wanneer zal de minister die ambities en de geplande extra investeringen concreet vertalen voor de treinreizigers?

05.09 Jean-Marc Delizée (PS): Ik zal hier het woord nemen namens mevrouw Bonaventure, die nog in de commissie Sociale Zaken bezig is met wetgevend werk.

Sinds drie maanden stijgt het aantal afgeschafte treinen en gaat de stiptheid achteruit. U hebt een departement geërfd dat zwaar te lijden heeft gehad onder een rücksichtslos besparingsbeleid over de ruggen van het spoorwegpersoneel. De aanwerving van spoorwegpersoneel is een vicieuze cirkel: hoe minder personeel, hoe moeilijker de arbeidsomstandigheden, en des te minder aantrekkelijk is het voor kandidaten om bij de spoorwegen te gaan werken.

Hoe verklaart u dat er steeds meer treinen afgeschafte worden en niet op tijd rijden? Ziet u een verband met het tekort aan personeel? Wat zullen Infrabel en de NMBS doen om het beroep van spoorwegbeambte weer aantrekkelijk te maken?

05.10 Minister Georges Gilkinet (Frans): Uw frustratie over de afgeschafte treinen en de niet-gevulde vacatures is recht evenredig aan mijn vastberadenheid om veranderingen door te voeren. De aanwerving en de opleiding van personeel vergen tijd, net zoals de regeringsonderhandelingen over Spoorvisie 2040 en over de openbardienstcontracten, die ik u volgende week woensdag in hoofdlijnen zal voorstellen.

De regering wil van de trein de ruggengraat van de mobiliteit van morgen maken. Het specifieke probleem waarover u het hebt, is te wijten aan een personeelstekort en een hoger aantal zieken dan in andere depots. Wij maken werk van de aanwerving en de opleiding van werknemers om de uitgevallen treinen weer in dienst te stellen.

(Nederlands) Het personeel van de spoorbedrijven

ferroviaires constitue la pierre angulaire du service aux voyageurs. La Vision du rail 2040 et les deux contrats actuellement en négociation avec la SNCB, à savoir le contrat de service public et le contrat de performance, ont pour objectif de doter le rail, les voyageurs et le personnel d'une perspective à long terme et de mettre les moyens nécessaires à disposition. Je partage donc la préoccupation et le mécontentement concernant les problèmes de personnel actuels et leur impact sur le service. Ce sont les voyageurs qui en font les frais et c'est une mauvaise publicité pour le rail.

J'ai demandé à la SNCB quelles étaient les possibilités d'amélioration à court terme. En ces temps de hausse des prix des carburants, le train est notre allié.

L'offre de trains pendant la grève de la semaine dernière a été déterminée, conformément à la loi, sur la base des intentions de grève. Globalement, un quart des trains a circulé, dont 1 train IC sur 3 et 1 train S et L sur 5. La plupart des trains P n'ont pas circulé. Dans les provinces de Liège, Luxembourg et Namur, pas un seul train n'a circulé, en raison du manque de personnel dans les cabines de signalisation.

La SNCB et Infrabel recruteront environ 1 300 agents en 2022, dont 1 100 pour des métiers ferroviaires spécifiques. Ces recrutements devraient permettre de garantir le service ferroviaire prévu. Au cours des quatre premiers mois de 2022, 139 nouveaux accompagnateurs de train ont commencé leur formation et leur certification, ce qui est de nature à réduire la pression sur le personnel opérationnel. À partir de ce mois-ci, ils seront progressivement déployés comme chefs de bord. Les mois suivants, les accompagnateurs de train restants seront recrutés.

L'incidence sur le personnel jusqu'en 2040 n'a pas encore été calculée. La SNCB se concentre à juste titre sur les dix prochaines années, période qui sera incluse dans le contrat de service public. Le plan d'entreprise comprend une estimation du personnel supplémentaire nécessaire pour augmenter l'offre de trains, en plus des gains d'efficacité. Le personnel qui part à la retraite doit également être remplacé.

(En français) À la SNCB comme à Infrabel, il faut pouvoir recruter les nouveaux agents dans des carrières passionnantes et diverses, avec une sécurité d'emploi et des possibilités d'évolution et de formation permanente. Mais il est plus difficile de trouver des candidats dans certaines régions, et cela ne concerne pas que la SNCB et Infrabel.

forme de la pierre angulaire de la prestation de service aux voyageurs. De la Vision du rail 2040 et des deux contrats actuellement en négociation avec la NMBS, à savoir le contrat de service public et le contrat de performance, ont pour objectif de doter le rail, les voyageurs et le personnel d'une perspective à long terme et de mettre les moyens nécessaires à disposition. Je partage donc la préoccupation et le mécontentement concernant les problèmes de personnel actuels et leur impact sur le service. Ce sont les voyageurs qui en font les frais et c'est une mauvaise publicité pour le rail.

J'ai demandé à la NMBS quelles étaient les possibilités d'amélioration à court terme. En ces temps de hausse des prix des carburants, le train est notre allié.

L'offre de trains pendant la grève de la semaine dernière a été déterminée, conformément à la loi, sur la base des intentions de grève. Globalement, un quart des trains a circulé, dont 1 train IC sur 3 et 1 train S et L sur 5. La plupart des trains P n'ont pas circulé. Dans les provinces de Liège, Luxembourg et Namur, pas un seul train n'a circulé, en raison du manque de personnel dans les cabines de signalisation.

La NMBS et Infrabel recruteront environ 1 300 employés en 2022, dont 1 100 pour des métiers ferroviaires spécifiques. Ces recrutements devraient permettre de garantir le service ferroviaire prévu. Au cours des quatre premiers mois de 2022, 139 nouveaux accompagnateurs de train ont commencé leur formation et leur certification, ce qui est de nature à réduire la pression sur le personnel opérationnel. À partir de ce mois-ci, ils seront progressivement déployés comme chefs de bord. Les mois suivants, les accompagnateurs de train restants seront recrutés.

L'impact sur le personnel jusqu'en 2040 n'est pas encore calculé. La NMBS se concentre à juste titre sur les dix prochaines années, période qui sera incluse dans le contrat de service public. Le plan d'entreprise comprend une estimation du personnel supplémentaire nécessaire pour augmenter l'offre de trains, en plus des gains d'efficacité. Le personnel qui part à la retraite doit également être remplacé.

(Frans) Zowel bij de NMBS als bij Infrabel moet men nieuwe medewerkers kunnen rekruteren voor boeiende en diverse loopbanen, met een grote werkzekerheid en mogelijkheden om door te groeien en zich continu bij te scholen. Het is echter moeilijker om in bepaalde regio's geschikte kandidaten te vinden, en dat geldt niet alleen voor

de NMBS en Infrabel.

(En néerlandais) Il est difficile de donner une durée moyenne de la procédure de recrutement, vu qu'elle dépend des catégories professionnelles et des épreuves de recrutement à passer. Les personnes qui sont recrutées lors des Job Days peuvent généralement déjà commencer à travailler à la SNCB après quelques semaines. Lorsque plusieurs épreuves ou plusieurs examens médicaux sont nécessaires, la procédure peut prendre quelques mois. Les offres d'emploi pour des métiers en pénurie, tels que des techniciens, peuvent parfois rester ouvertes longtemps en raison de la pénurie actuelle sur le marché de l'emploi.

Un conducteur de train et un accompagnateur de train sont nécessaires pour qu'un train puisse circuler. Si une région déterminée connaît de nombreuses absences, la SNCB n'a d'autre choix que de supprimer certains trains. Ce problème se pose principalement dans quelques grands dépôts du district nord-est, comme à Anvers.

(En français) Je précise que ce sont des trains P dont la mise en service n'est pas annoncée et qu'au minimum trois trains sur quatre sont assurés, notamment pour les connexions vers Bruxelles.

(En néerlandais) La SNCB a redistribué la charge de travail en apportant des modifications à l'organisation interne pour éviter le plus possible des suppressions supplémentaires. Ce processus est suivi en temps réel.

Au cours des Job Days, les personnes intéressées peuvent se familiariser avec les aspects attrayants d'un emploi au sein des chemins de fer: elles peuvent travailler à proximité de leur domicile, dans une ambiance conviviale, etc. L'on développe également des solutions en vue de la mobilité du futur. Le 18 juin 2022, un Job Day est prévu pour les techniciens dans l'atelier d'Ostende. De plus amples informations à ce sujet sont disponibles sur le site internet de la SNCB.

(En français) Infrabel Academy forme aux profils en pénurie des candidats, quelle que soit leur formation.

Infrabel recherche notamment des agents de maintenance, des techniciens électromécaniciens et mécaniciens, des soudeurs et des ingénieurs.

(En néerlandais) Depuis octobre 2020, je mets tout en oeuvre pour remettre le train sur les rails. Au cours de cette législature, le gouvernement a déjà débloqué 1,7 milliard d'euros supplémentaires pour

(Nederlands) De gemiddelde doorlooptijd bij aanwervingen is moeilijk te geven, aangezien die afhangt van de beroepscategorieën en de aanwervingsproeven die moeten worden afgelegd. Mensen die tijdens Job Days worden aangeworven, kunnen meestal al na enkele weken starten bij de NMBS. Wanneer meerdere proeven of medische onderzoeken nodig zijn, kan het enkele maanden duren. Vacatures voor knelpuntberoepen, zoals technici, kunnen in de huidige krappe arbeidsmarkt soms lang openstaan.

Een treinbestuurder en treinbegeleider zijn noodzakelijk om een trein te kunnen laten rijden. Als er in een bepaalde regio veel afwezigheden zijn, kan de NMBS niet anders dan bepaalde treinen te schrappen. Dat probleem doet zich vooral voor in enkele grotere depots in het district Noordoost, zoals Antwerpen.

(Frans) Ik wil preciseren dat het P-treinen betreft die geschrapt worden, en dat dat vooraf wordt aangekondigd, en dat er drie treinen op vier rijden, met name op de verbindingen met Brussel.

(Nederlands) De NMBS heeft door wijzigingen in de interne organisatie de werklust herverdeeld om bijkomende afschaffingen zoveel mogelijk te vermijden. Een en ander wordt realtime opgevolgd.

Tijdens de Job Days kunnen geïnteresseerden kennismaken met de aantrekkelijke aspecten van een job bij de spoorwegen: mensen kunnen dicht bij huis werken, met fijne collega's enz. Ook werkt men mee aan oplossingen voor de mobiliteit van de toekomst. Op 18 juni 2022 is er een Job Day gepland voor technici in de werkplaats van Oostende. Meer info hierover is terug te vinden op de website van de NMBS.

(Frans) Infrabel Academy biedt opleidingen aan voor de profielen waarvoor er te weinig kandidaten zijn, ongeacht de vooropleiding van de betrokkenen.

Infrabel zoekt meer bepaald vakbedienden, technici-elektromecaniciens en mecaniciens, lassers en ingenieurs.

(Nederlands) Sinds oktober 2020 werp ik mijn volle gewicht in de schaal om de trein opnieuw op de rails te zetten. De regering heeft tijdens deze legislatuur reeds meer dan 1,7 miljard euro extra

le rail.

(En français) Ces investissements bénéficient au personnel, à la SNCB et à Infrabel.

Les syndicats soutiennent notre ambition ferroviaire et notre volonté d'une programmation à dix ans en vue des futurs contrats. J'essaie de corriger ainsi les économies linéaires du passé.

(En néerlandais) Une augmentation des moyens ne signifie toutefois pas qu'il n'est pas possible de réaliser des gains d'efficacité. Il s'agit là aussi d'un aspect essentiel de ma vision du transport ferroviaire.

Bien entendu, la sécurité, qui doit être au cœur de chaque décision, ne peut faire l'objet de compromis.

Les entreprises ferroviaires et moi-même sommes bien conscients des défis qui se posent en matière de personnel, mais nous sommes déterminés à trouver ensemble une solution afin que les trains puissent continuer à circuler dans l'intérêt des nombreux voyageurs.

(En français) Pour faire rouler des trains supplémentaires, il faut plus de personnel. Nous octroyons tous les moyens à la SNCB pour ce faire. Cela devrait rassurer les travailleurs.

05.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Assez de paroles; les intéressés veulent des actes. Les propositions actuelles seront insuffisantes pour attirer la main-d'œuvre et dégager les budgets que réclame le personnel. Quelque 5 000 cheminots ont quitté les chemins de fer en cinq ans. Cette évolution ne permettra pas de réaliser un transfert modal. Nous soutenons dès lors les actions menées par les syndicats.

05.12 Frank Troosters (VB): Le ministre reconnaît nos frustrations et affirme lui-même que la situation ne correspond pas à ses attentes. L'engagement de personnel constitue la priorité. La réalisation de cette ambition nécessitera cependant du temps et ne va pas apporter de solution notable. Le ministre n'a guère évoqué le problème des voyageurs lésés. S'il est déjà difficile d'attirer un nouveau client, il est encore beaucoup plus compliqué de rattraper un client perdu. Les abonnés lésés devraient recevoir une compensation sans procédure complexe.

05.13 Josy Arens (Les Engagés): En effet, il faut augmenter le personnel pour faire rouler les trains.

vrijgemaakt voor het spoor.

(Frans) Die investeringen zijn gunstig voor het personeel, de NMBS en Infrabel.

De vakbonden steunen onze ambities voor de spoorwegen en ons tienjarenprogramma in het kader van de toekomstige contracten. Ik tracht op die manier een en ander weer recht te trekken na de lineaire besparingen uit het verleden.

(Nederlands) Meer middelen betekent echter niet dat er geen efficiëntiewinsten kunnen worden geboekt. Ook dat is een essentieel onderdeel van mijn visie op het spoorvervoer.

Er kunnen uiteraard geen compromissen worden gesloten op het vlak van de veiligheid, die centraal moet staan bij iedere beslissing.

De spoorbedrijven en ikzelf zijn ons goed bewust van de uitdagingen op personeelsvlak, maar we zijn vastberaden om samen een oplossing te vinden, zodat de treinen kunnen blijven rijden in het belang van de vele reizigers.

(Frans) Om bijkomende treinen te laten rijden is er meer personeel nodig. We trekken alle noodzakelijke middelen uit om dat te bewerkstelligen. Dat zou het spoorwegpersoneel moeten geruststellen.

05.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Geen woorden, maar daden. Dat is wat de mensen vragen. Het personeel wil handen en budget, maar wat nu op tafel ligt, zal onvoldoende zijn. Er zijn 5.000 mensen minder dan 5 jaar geleden. Zo zal de modal shift er niet komen. We steunen daarom de acties van de vakbonden.

05.12 Frank Troosters (VB): De minister erkent onze frustraties en zegt zelf dat dit niet strookt met wat hij wil. In eerste instantie wordt gekeken naar de aanwerving van personeel. Dat vergt echter tijd en het zal ook niet de grote oplossing blijken. Ik heb de minister maar weinig horen zeggen over de gedupeerde reizigers. Een nieuwe klant krijgen, is moeilijk, maar een verloren klant terughalen, is nog veel moeilijker. Gedupeerde abonnees zouden op een eenvoudige wijze een compensatie moeten krijgen.

05.13 Josy Arens (Les Engagés): Er is inderdaad meer personeel nodig om de treinen te laten rijden.

Ne parlez pas de la Vision 2040! Une vision signifie percevoir le monde par la vue, se représenter en esprit ou avoir une vision confuse de l'avenir. Pour avoir un réel projet en 2040, il faut régler les énormes problèmes de 2022! Battez-vous pour obtenir les crédits!

05.14 Kim Buyst (Ecolo-Groen): La patience de certains voyageurs a des limites qui sont aujourd'hui atteintes. Nous devons éviter qu'ils envisagent de reprendre la voiture. Ils doivent donc pouvoir prendre le train de manière confortable. À court terme, les trains seront allongés et à long terme, des recrutements supplémentaires auront lieu. La SNCB doit rester un lieu de travail agréable. La meilleure compensation pour les voyageurs sera de disposer d'une société de chemin de fer qui fera preuve d'une grande ponctualité dans les prochains mois.

05.15 Marianne Verhaert (Open Vld): Les mesures ne sont visiblement pas encore en vigueur car, ce matin encore, le train roulait à la moitié de sa capacité. Les gens renoncent au train et reprennent leur voiture. Espérons que les mesures entreront rapidement en vigueur et qu'il y aura enfin une offre convenable, même en Campine.

05.16 Jef Van den Bergh (CD&V): Le ministre est très volontariste et il s'agit également de projets intéressants, mais, aujourd'hui, nous perdons de fidèles clients. Ils sont habitués aux désagréments que leur fait subir la SNCB, mais les incidents survenus ces derniers mois vont bien plus loin. Cela ne peut plus durer une éternité. Le ministre n'a toutefois évoqué aucun calendrier relatif à l'arrivée de nouveaux agents. Pouvons-nous espérer qu'après l'été, tous les trains circuleront à nouveau de manière fiable? En effet, en dépit des suppressions structurelles, il subsiste des suppressions inopinées. Je n'ai pas reçu de réponse non plus à ma question sur le taux d'absentéisme élevé au sein du dépôt d'Anvers. Il convient de se pencher sérieusement sur ce problème. Enfin, il est crucial de proposer une indemnisation aux voyageurs fidèles qui risquent de ne plus jamais prendre le train. Il s'agirait d'un beau geste.

05.17 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Résoudre le passé et garantir les financements prend du temps, mais on y arrive. Il est plus facile d'agiter les colères que de soutenir des solutions. Il ne s'agit pas uniquement des visions à 2040. La semaine prochaine, nous aurons les contrats de gestion, attendus depuis plusieurs années. Il y a la pyramide des âges, et les ambitions d'augmenter le nombre

Kom niet aanzetten met uw Spoorvisie 2040! Een visie houdt in dat men de dingen ziet of waarneemt, en een vaag beeld van de toekomst voor de ogen van zijn geest ziet. Om in 2040 een echt project te hebben, moet men eerst de enorme problemen van 2022 oplossen! U moet vechten voor de nodige middelen!

05.14 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Het geduld bij een aantal reizigers is op. We moeten vermijden dat ze opnieuw de auto overwegen. Ze moeten dus comfortabel de trein kunnen nemen. Op korte termijn komen er langere treinen en op lange termijn komen er meer aanwervingen. De NMBS moet een aangename werkplek blijven. De beste compensatie voor de reizigers is een treinmaatschappij die de komende maanden echt stipt en op tijd rijdt.

05.15 Marianne Verhaert (Open Vld): De maatregelen zijn duidelijk nog niet in voege, want vanmorgen reed de trein nog met de helft van de capaciteit. Mensen haken af en nemen opnieuw de wagen. Hopelijk treden de maatregelen snel in voege en komt er eindelijk een degelijk aanbod, ook in de Kempen.

05.16 Jef Van den Bergh (CD&V): De minister is vol voluntarisme en het zijn ook mooie plannen, maar vandaag verliezen we trouwe klanten. Zij zijn wel wat gewoon van de NMBS, maar wat er in de voorbije maanden is gebeurd, gaat veel verder. Het probleem mag niet lang meer aanslepen. De minister zei echter niets over de timing van de instroom van nieuwe personeelsleden. Kunnen we erop rekenen dat alle treinen na de zomer opnieuw betrouwbaar zullen rijden? Ondanks de structurele schrappingen zijn er immers nog steeds onverwachte schrappingen. Ik kreeg ook geen antwoord op mijn vraag over de grote absentiegraad in het depot van Antwerpen. Dat moet echt worden onderzocht. Het is ten slotte cruciaal om de trouwe reizigers die dreigen af te haken een tegemoetkoming aan te bieden. Dat zou een mooi gebaar zijn.

05.17 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): De problemen uit het verleden oplossen en de financiering waarborgen vergt tijd, maar men is op de goede weg. Het is gemakkelijker om de woede aan te wakkeren dan oplossingen te steunen. Het gaat niet alleen over een visie tegen 2040. Volgende week worden ons de jarenlang verwachte beheerscontracten gepresenteerd. Er is de kwestie

de voyageurs et de marchandises. Il faut du personnel en suffisance. Les budgets doivent être affectés à cet effet.

Suite au désinvestissement des années passées, les métiers sont sous tension. Au-delà des discussions sur les dotations, il faudra voir si la masse salariale est correctement affectée par rapport aux types de fonction et si les efforts sont bien ciblés pour privilégier les métiers opérationnels.

Les pénuries se font ressentir dans différents secteurs. On doit pouvoir être audacieux pour la promotion de ces métiers du rail. Pourquoi pas via des partenariats renforcés avec le monde de l'enseignement? Il faudra que les entreprises adaptent leur capacité de recruter.

L'incident est clos.

06 Question de Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire reliant Binche et Bruxelles" (55025948C)

Président: Nicolas Parent

06.01 Laurence Zanchetta (PS): Avec un train direct par heure, les gares de Binche et La Louvière sont mal desservies pour se rendre à Bruxelles. Les trains sont souvent vieux, sombres et inconfortables, ce qui engendre des retards. La SNCB a investi dans des trains flambant neufs, mais ces gares semblent avoir été oubliées.

Est-il envisageable d'améliorer la desserte de la ligne Binche-Bruxelles? Peut-on espérer que des trains moins vétustes rejoindront prochainement cette ligne?

06.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Le gouvernement a l'intention d'augmenter progressivement l'offre de transport sur tout le réseau. L'offre de trains a augmenté de 5 % dans le plan de transport 2020-2023. L'intention est de poursuivre cette tendance. Nous visons une amélioration quantitative et qualitative. Pour un meilleur confort des passagers, il faut remplacer progressivement le matériel.

L'âge du matériel roulant varie entre 7 et 46 ans, avec une moyenne de 25 ans.

van de leeftijdsopbouw van het personeel en de ambitie om het aantal reizigers en het goederenvolume te verhogen. Dat vereist voldoende personeel en daartoe moeten de nodige middelen uitgetrokken worden.

Door de bezuinigingen van de afgelopen jaren staan de spoorwegberoepen onder druk. Naast de besprekingen over de dotaties zal men moeten bekijken of de loonmassa correct besteed wordt overeenkomstig de functietypes en of de inspanningen voldoende doelgericht zijn om voorrang te geven aan de operationele beroepen.

In verschillende sectoren is er een personeelstekort. Men moet buiten de gebaande paden durven te treden om de spoorwegberoepen te promoten. Waarom niet via versterkte partnerschappen met de onderwijswereld? De spoorwegbedrijven moeten hun rekruteringscapaciteit aanpassen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De spoorverbinding tussen Binche en Brussel" (55025948C)

Voorzitter: Nicolas Parent

06.01 Laurence Zanchetta (PS): Met één rechtstreekse trein per uur zijn de stations Binche en La Louvière slecht bedeed wat de verbindingen met Brussel betreft. De treinen zijn vaak oud, slecht verlicht en oncomfortabel, wat tot vertragingen leidt. De NMBS heeft in spiksplinternieuwe treinen geïnvesteerd, maar kennelijk werden deze stations daarbij over het hoofd gezien.

Is het denkbaar dat het treinaanbod op de lijn Binche-Brussel verbeterd wordt? Mogen we hopen dat er binnenkort minder verouderde treinstellen op deze lijn zullen rijden?

06.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Het is de bedoeling van de regering het vervoersaanbod op het volledige net geleidelijk te verbeteren. In het vervoersplan 2020-2023 steeg het treinaanbod met 5 %. Het is de bedoeling voort te gaan op de ingeslagen weg. Wij beogen een kwantitatieve en een kwalitatieve verbetering. Voor een verbetering van het comfort van de reizigers moet het materieel geleidelijk vervangen worden.

Het rollend materieel is tussen 7 en 46 jaar oud, met een gemiddelde ouderdom van 25 jaar.

Les voitures M7 sont mises en service progressivement et répondent à la volonté d'un confort plus élevé. Ceci permettra de ramener l'âge moyen de la flotte de la SNCB à 18 ans en 2023. En attendant, la région de Binche bénéficie de voitures M6 et de matériel Desiro le week-end. À Binche, sept trains par jour circulent avec des voitures M6 à double étage, neuf trains avec du matériel Desiro. La SNCB prévoit de remplacer très bientôt les voitures M4 du second train plus chargé sur la liaison Binche-Turnhout par des voitures M6.

De M7-rijtuigen worden geleidelijk aan in dienst gesteld, en bieden het beoogde hogere comfortniveau. Op die manier zal de gemiddelde ouderdom van de NMBS-vloot tegen 2023 teruggebracht worden tot 18 jaar. In afwachting rijden er in de regio Binche M6-rijtuigen en Desirotreinstellen in het weekend. Wat Binche betreft rijden er zeven M6-dubbeldekstreinen per weekdag en negen Desirotreinen per weekenddag. De NMBS wil de M4-rijtuigen van de op een na drukste trein op de lijn Binche-Turnhout eerlang vervangen door M6-rijtuigen.

06.03 Laurence Zanchetta (PS): En tant qu'usager de cette ligne, on doit reconnaître qu'il faut une grande motivation pour l'emprunter au quotidien. Nous serons attentifs à l'arrivée de matériel nouveau.

06.03 Laurence Zanchetta (PS): Reizigers op die lijn moeten echt wel gemotiveerd zijn om dagelijks de trein te nemen. We zullen nauwlettend toezien dat het nieuwe rollend materieel er snel komt.

Si on veut encourager à prendre le train, l'offre doit suivre et s'adapter.

Als men mensen wil aanmoedigen om de trein te nemen, moet het aanbod navenant zijn en aangepast worden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rôle de la SNCB pendant l'état d'alerte au smog" (55026709C)

07 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De rol van de NMBS tijdens het smogalarm" (55026709C)

07.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *Fin mars, le gouvernement a lancé une alerte au smog, limitant la vitesse maximale sur les autoroutes à 90 km/h. Cette limitation était censée réduire l'accumulation de particules fines dans l'air.*

07.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *Eind maart kondigde de overheid een smogalarm af, waardoor de maximumsnelheid op de autostrades beperkt werd tot 90 km per uur. Dit moest een accumulatie van fijn stof in de lucht verminderen.*

Que peuvent faire les pouvoirs publics pour prévenir une alerte au smog? N'est-il pas possible d'offrir la gratuité des transports publics lors d'une alerte au smog?

Wat kan de overheid doen om een smogalarm te voorkomen? Is het geen optie om tijdens een smogalarm het openbaar vervoer gratis ter beschikking te stellen?

07.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La question souligne la nécessité d'une transition urgente vers une société plus durable, avec moins d'émissions de CO₂ et moins de pollution atmosphérique. La mobilité a un rôle essentiel à jouer à cet égard. Après le vélo, le train est le moyen de transport le moins polluant. La gratuité des transports publics requiert un accord entre tous les gouvernements de notre pays. La perte de revenus pour les sociétés de transport doit être compensée. En incitant le plus grand nombre possible de nos concitoyens à délaisser la voiture et à opter pour le train, nous pouvons éviter les alertes au smog.

07.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De vraag benadrukt de noodzaak van een dringende transitie naar een duurzamere samenleving met minder CO₂-uitstoot en minder luchtvervuiling. Mobiliteit heeft daar een essentiële rol in. Na de fiets is de trein het minst vervuilende vervoermiddel. Openbaar vervoer gratis maken, moet overeen worden gekomen met alle overheden van ons land. Er moet een compensatie tegenover het inkomensverlies van de vervoersmaatschappijen staan. Door zoveel mogelijk mensen uit hun wagen en in de trein te krijgen, kunnen we smogalarmen vermijden.

07.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ne serait-il pas utile de rendre déjà les transports publics moins chers ou gratuits pendant une alerte au

07.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Zou het niet helpen om alvast het openbaar vervoer goedkoper of gratis te maken tijdens een

smog, comme on l'a fait en Allemagne?

smogalarm, zoals men in Duitsland heeft gedaan?

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La capacité ferroviaire nécessaire pour Audi Brussels" (55026745C)

08 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nodige spoorcapaciteit voor Audi Brussels" (55026745C)

08.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Audi Brussels produit des véhicules électriques. L'usine pourrait produire des batteries pour des véhicules électriques assemblés à l'étranger. Étant donné leur poids, on a opté pour le transport par rail mais cela nécessiterait une extension des voies et des travaux d'infrastructure.

08.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Audi Brussels produceert elektrische voertuigen. De fabriek zou accu's kunnen produceren voor elektrische voertuigen die in het buitenland geassembleerd worden. Gelet op het gewicht daarvan wordt geopteerd voor vervoer per trein, maar daartoe zouden een spooruitbreiding en infrastructuurwerken nodig zijn.

Le ministre est-il au courant de ces éléments? La SNCB et Infrabel ont-elles déjà été contactées à cet effet? Un calendrier est-il défini? De quels investissements s'agit-il? Infrabel est-elle en mesure de fournir des sillons supplémentaires? D'autres propositions seront-elles formulées? Le projet Schaarbeek-Formation a-t-il un impact sur ce dossier?

Is de minister daarvan op de hoogte? Werden de NMBS en Infrabel hierover al gecontacteerd? Is er een tijdschema? Om welke investeringen gaat het? Kan Infrabel extra rijpaden aanbieden? Worden er andere voorstellen geformuleerd? Heeft het project Schaarbeek-Vorming een impact op dit dossier?

08.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Mon cabinet est évidemment au courant de ce dossier. Infrabel cherche des solutions, en collaboration avec l'entreprise. Quoi qu'il en soit, c'est une bonne nouvelle que les batteries puissent être acheminées en train car cela permet de décharger la route de certains camions. Cette démarche est également conforme à l'ambition de doubler le volume de marchandises transporté par rail.

08.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Mijn kabinet is uiteraard op de hoogte van dit dossier. Infrabel zoekt samen met het bedrijf naar oplossingen. Het is alvast goed nieuws dat de batterijen per trein kunnen worden vervoerd, want op die manier kunnen er vrachtwagens van de weg worden gehaald. Dat past in de ambitie om het goederenvolume dat per spoor wordt vervoerd, te verdubbelen.

Si l'étude préliminaire d'Infrabel est validée par toutes les parties, les travaux d'adaptation pourront être réalisés dans un délai raisonnable. La mise à disposition de sillons supplémentaires doit encore être examinée.

Indien de voorstudie van Infrabel door alle partijen wordt gevalideerd, kunnen de aanpassingwerken binnen een redelijke termijn worden uitgevoerd. Het aanbieden van extra rijpaden moet nog worden bekeken.

Ce dossier n'est pas concerné par le dossier de Schaarbeek-Formation.

Het dossier van Schaarbeek-Vorming heeft geen invloed op dit dossier.

08.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le planning n'est pas encore tout à fait clair.

08.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De planning is nog niet helemaal duidelijk.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances causées par un aiguillage à Hasselt" (55026760C)

09 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overlast met een spoorwissel in Hasselt" (55026760C)

09.01 Frank Troosters (VB): À Hasselt, un aiguillage temporaire a été installé dans le cadre de

09.01 Frank Troosters (VB): In Hasselt werd een tijdelijke spoorwissel gelegd bij werken aan een

travaux effectués sur un pont, ce qui a causé de nombreux désagréments. C'est pourquoi Infrabel a décidé d'enlever l'aiguillage. Cela a-t-il été fait entre-temps?

09.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Le service spécialisé d'Infrabel a réalisé des mesures supplémentaires de bruits et de vibrations. Après analyse et compte tenu des remarques des riverains et des résultats des mesures, Infrabel a décidé d'enlever les deux aiguillages. Ces travaux sont en train d'être planifiés. Infrabel doit pour ce faire demander différentes interruptions de circulation et négocier avec les entreprises ferroviaires, la SNCB et les opérateurs de transport de marchandises. Entre-temps, les services techniques ont élaboré une feuille de route en vue de procéder aux travaux de démontage.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire transfrontalière Hamont-Weert" (55026761C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire transfrontalière Hamont-Weert" (55027058C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison Hamont-Weert" (55027065C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau contrat de gestion de la SNCB et la desserte de la gare de Weert" (55027779C)

10.01 **Frank Troosters** (VB): Où en est le dossier de la liaison ferroviaire Hamont-Weert?

10.02 **Wouter Raskin** (N-VA): Il semble que le nouveau gouvernement néerlandais ne soit pas tout à fait convaincu de la plus-value de la liaison transfrontalière Hamont-Weert. Les Pays-Bas et la Belgique continuent entre-temps leurs démarches pour réaliser cette ambition.

En quoi consistent concrètement ces travaux? Le ministre a-t-il prévu des contacts avec son collègue néerlandais?

10.03 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La Belgique et les Pays-Bas souhaitent coopérer de manière encore plus intensive afin d'encourager le choix en faveur du train comme solution de transport de l'avenir. Pour le trafic transfrontalier, on travaille à une politique tarifaire intégrée ainsi qu'à une meilleure coordination des systèmes de sécurité. Le 19 avril 2022, un sommet a été

brug. Dat leidde tot veel overlast. Infrabel heeft daarom beslist om de spoorwissel te verwijderen. Is dat inmiddels gebeurd?

09.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De gespecialiseerde dienst van Infrabel heeft bijkomende geluids- en trillingsmetingen gedaan. Na een analyse en rekening houdend met de opmerkingen van de buurtbewoners en de resultaten van de metingen heeft Infrabel beslist om de twee wissels te verwijderen. Dat wordt nu ingepland. Infrabel moet daarvoor diverse verkeersonderbrekingen aanvragen en onderhandelen met de spoorwegondernemingen, de NMBS en de goederenoperatoren. Intussen werken de technische diensten een draaiboek uit voor de uitbraak.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De grensoverschrijdende spoorverbinding Hamont-Weert" (55026761C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De grensoverschrijdende spoorverbinding Hamont-Weert" (55027058C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbinding Hamont-Weert" (55027065C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe beheersovereenkomst met de NMBS en de bediening van het station Weert" (55027779C)

10.01 **Frank Troosters** (VB): Hoe staat het met het dossier van de spoorverbinding Hamont-Weert?

10.02 **Wouter Raskin** (N-VA): De nieuwe Nederlandse regering is naar verluidt niet helemaal overtuigd van de meerwaarde van die grensoverschrijdende spoorverbinding Hamont-Weert. Nederland en België blijven ondertussen wel werken aan stappen om de ambitie te realiseren.

Wat houdt dat concreet in? Heeft de minister hierover nog contacten gepland met zijn Nederlandse collega?

10.03 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): België en Nederland willen nog intenser samenwerken om de keuze voor de trein te stimuleren als vervoeroplossing voor de toekomst. Voor grensoverschrijdend verkeer wordt er gewerkt aan een geïntegreerd tariefbeleid en ook de veiligheidssystemen worden beter op elkaar afgestemd. Op 19 april 2022 was er een top tussen

organisé entre les gouvernements néerlandais et belge. Dans ce cadre, je me suis entretenu avec la secrétaire d'État Vivianne Heijnen, compétente pour les chemins de fer néerlandais, au sujet des dossiers ferroviaires transfrontaliers. Nous avons confirmé, dans un nouvel accord de coopération, notre volonté de travailler ensemble au développement de bonnes liaisons ferroviaires entre nos deux pays.

Mon administration et mon cabinet travaillent en étroite collaboration avec les services néerlandais dans ce dossier d'une grande importance stratégique. La Belgique a effectué les travaux nécessaires: la voie est désormais électrifiée jusqu'à Hamont. Les mesures ultérieures requises seront prises pour mettre en place la liaison ferroviaire entre Anvers, Hamont et Weert, ce qui nécessite la participation des Pays-Bas. Dans le cadre de la concertation ultérieure avec les Pays-Bas, nous souhaitons comparer les études existantes et clarifier toute ambiguïté ou indiquer des solutions de substitution envisageables. Les conseils d'administration de la NMBS et d'Infrabel ont également marqué leur accord sur le contrat de service public et le contrat de performance. Ce point est actuellement discuté au sein du gouvernement et sera soumis au Parlement la semaine prochaine. Les textes devront être prêts en novembre en vue de leur entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2023.

10.04 Frank Troosters (VB): Ce dossier me préoccupe, car l'accord de gouvernement néerlandais n'en fait plus mention. J'ignore s'il y travaille vraiment en ce moment. Qu'est-il prévu d'autre concrètement?

10.05 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Nous avons réalisé tous les travaux de notre côté. Bien entendu, je ne peux pas décider pour les Pays-Bas. Nos administrations respectives se rencontrent régulièrement. À mon homologue néerlandais, je dis en toute clarté: pour nous, ce dossier est important, nous sommes prêts, maintenant faites votre travail aussi!

10.06 Wouter Raskin (N-VA): Il s'agit d'un dossier stratégique, c'est clair pour tout le monde. Je pense qu'il devrait aller au-delà des simples intentions et expressions d'ambition concernant le transfert modal et les connexions transfrontalières. Lors de la précédente législature, nous nous sommes assurés que tout était prêt; le ministre doit à présent transformer l'essai. Il doit plaider activement ce dossier auprès de son homologue néerlandais.

L'incident est clos.

de Nederlandse en de Belgische regering. In dat kader heb ik gesproken met staatssecretaris Vivianne Heijnen, bevoegd voor het Nederlandse spoor, over de grensoverschrijdende spoordossiers. In een nieuwe samenwerkingsovereenkomst hebben we onze wil bevestigd om samen te werken aan goede spoorverbindingen tussen beide landen.

Mijn administratie en kabinet werken nauw samen met de Nederlandse diensten in dit strategisch belangrijke dossier. België heeft de nodige werkzaamheden uitgevoerd: het spoor is nu tot Hamont geëlektrificeerd. De nodige vervolgstappen worden gezet om de spoorverbinding tussen Antwerpen, Hamont en Weert uit te werken, wat een Nederlandse inbreng vergt. We willen in het verdere overleg met Nederland de bestaande onderzoeken naast elkaar leggen en eventuele onduidelijkheden uitklaren of mogelijke alternatieven aanduiden. Ook hebben de raden van bestuur van de NMBS en van Infrabel hun akkoord gegeven over het contract van openbare dienst en het performantiecontract en daarover wordt er nu gediscussieerd binnen de regering. Volgende week zal dit worden voorgelegd aan het Parlement. In november moeten de teksten klaar zijn voor inwerkingtreding op 1 januari 2023.

10.04 Frank Troosters (VB): Dit dossier baart me zorgen, want in het Nederlandse regeerakkoord wordt hierover niet meer gesproken. Ik weet niet of men hier nu echt werk van maakt. Wat staat er verder nog concreet gepland?

10.05 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Wij hebben langs onze kant alle werken uitgevoerd. Ik kan natuurlijk niet beslissen voor Nederland. Onze administraties ontmoeten elkaar regelmatig. Tegen mijn Nederlandse collega zeg ik in alle duidelijkheid: voor ons is dit belangrijk, wij zijn er klaar voor, doe nu ook uw werk!

10.06 Wouter Raskin (N-VA): Dit is een strategisch dossier, dat is voor iedereen duidelijk. Ik vind dat dit verder moet gaan dan louter intenties en het uiten van ambities inzake modal shift en grensoverschrijdende verbindingen. Wij hebben er in de vorige regeerperiode voor gezorgd dat alles klaar is, de minister moet de bal nu binnenkopen. Hij moet dit dossier actief bepleiten bij zijn Nederlandse ambtsgenoot.

Het incident is gesloten.

11 Questions jointes de

- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prise en compte des transfrontaliers dans l'offre d'abonnements" (55026765C)

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Flex Abonnement" (55027515C)

11.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): *L'abonnement Flex (projet pilote) répond au besoin de flexibilité né du télétravail.*

Des frontaliers travaillant au Luxembourg, qui autorise aussi le télétravail partiel, souhaitent bénéficier de cet abonnement. Or, la SNCB ne leur propose qu'un abonnement standard sans formule mi-temps.

Dans quel délai peut-on attendre l'abonnement Flex? Sera-t-il disponible pour les transfrontaliers? Uniformisera-t-on l'offre d'abonnement pour ceux-ci?

11.02 Josy Arens (Les Engagés): La SNCB a lancé un projet pilote d'abonnements flexibles pour des trajets domicile-travail pour mieux répondre à l'alternance entre télétravail et présence au bureau. Il devait être lancé le premier trimestre 2022, mais la SNCB annonce son report à 2023

Le confirmez-vous? Pourquoi? Quand le Flexabo sera-t-il disponible?

11.03 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): La SNCB vise le lancement de Flexabo au dernier trimestre de 2022 pour les clients avec qui elle a une convention tiers-payant et, en 2023, pour le reste de la clientèle. La SNCB affine son application mobile pour intégrer le Flexabo, car il faudra indiquer les jours où le train est pris.

Nécessitant de négocier avec les partenaires étrangers, il est plus complexe de développer des abonnements transfrontaliers. Il n'est pas actuellement possible d'uniformiser les offres. Vu la gratuité du réseau luxembourgeois, cela ne pose pas de problème pour les navetteurs transfrontaliers belges. Je travaille avec mes homologues à l'intégration tarifaire de nos offres de transports respectives.

11 Samengevoegde vragen van

- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aandacht voor grensarbeiders in het abonnementenaanbod" (55026765C)

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Flex Abonnement" (55027515C)

11.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): *Het Flex Abonnement, een proefproject, beantwoordt aan de behoefte aan meer flexibiliteit die gegroeid is door het telewerk.*

Grensarbeiders die in Luxemburg werken, waar deeltijds telewerken ook toegestaan is, zouden graag van deze abonnementsformule gebruikmaken. Voor hen biedt de NMBS echter enkel een standaardabonnement, zonder halftijdse formule.

Wanneer zal het Flex Abonnement uitgerold worden? Zal het ook beschikbaar zijn voor grensarbeiders? Zal het abonnementenaanbod voor grensarbeiders geüniformiseerd worden?

11.02 Josy Arens (Les Engagés): De NMBS heeft een proefproject gelanceerd met flexibele abonnementen voor woon-werkverkeer om beter in te spelen op de afwisseling tussen telewerk en aanwezigheid op kantoor. Dat abonnement zou tijdens het eerste kwartaal van 2022 uitgerold worden, maar de NMBS heeft aangekondigd dat het uitgesteld wordt tot 2023.

Kunt u dat bevestigen? Vanwaar dat uitstel? Wanneer zal het Flex Abonnement beschikbaar zijn?

11.03 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): De NMBS wil het Flex Abonnement in het laatste kwartaal van 2022 lanceren voor de klanten met wie ze een derde-betalersregeling heeft, en in 2023 voor de rest van haar klanten. De NMBS verfijnt haar mobiele app om het Flex Abonnement erin op te nemen, aangezien men er de dagen zal moeten in aangeven waarop men de trein neemt.

Grensoverschrijdende abonnementen ontwikkelen is een complexere zaak, aangezien er onderhandeld moet worden met buitenlandse partners. Het is momenteel niet mogelijk het aanbod te uniformiseren. Aangezien men in Luxemburg gratis met de trein kan reizen, vormt dit geen probleem voor de Belgische pendelaars die van en naar Luxemburg sporen. Ik werk samen met mijn collega's uit de buurlanden aan de

tariefintegratie van ons respectieve vervoersaanbod.

Je veux rendre le choix des modes de transport durable faciles et attrayants. Dès lors, une offre de trains étendue et flexible, y compris transfrontalière, est indispensable.

Ik wil dat men makkelijk kan kiezen voor duurzame vervoersmodi en dat die aantrekkelijk zijn. Daarom is een ruim en flexibel treinaanbod, ook grensoverschrijdend, onontbeerlijk.

11.04 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Je me réjouis du délai rapide annoncé. Je suis déçu de l'impossibilité de l'offre pour les travailleurs transfrontaliers. Cela a moins de conséquence avec le Grand-Duché où les transports sont gratuits.

11.04 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Ik ben blij met het aankondigde korte tijdsbestek. Ik ben ontgoocheld over de onmogelijkheid van een aanbod voor de grenswerkers. Dat heeft minder gevolgen met betrekking tot het Groothertogdom Luxemburg, waar het openbaar vervoer gratis is.

11.05 Josy Arens (Les Engagés): J'insiste pour que cela se fasse rapidement.

11.05 Josy Arens (Les Engagés): Ik dring erop aan dat men hier vaart achter zet.

La communication de la SNCB sur Twitter annonçant le report à 2023 est néanmoins mauvaise.

De communicatie van de NMBS op Twitter over het uitstel tot 2023 is niettemin niet goed.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La voie 8 de la gare d'Arlon" (55026766C)

12 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Spoor 8 in het station Aarlen" (55026766C)

12.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): La gare d'Arlon est saturée: dans sa configuration actuelle, elle ne pourrait pas accueillir plus de passagers. Cependant, on envisagerait une suppression de la voie 8, ce qui mettrait à mal le plan de transport et la ponctualité.

12.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Het station Aarlen zit op het vlak van reizigersaantallen aan zijn limiet: in de huidige configuratie is er geen plaats meer voor extra reizigers. Nochtans zou men overwegen om spoor 8 buiten dienst te stellen, waardoor het vervoersplan en de stiptheid in het gedrang zouden komen.

Confirmez-vous cette suppression? Quelles seraient les raisons de ce choix?

Bevestigt u die buitendienststelling? Wat zouden de redenen zijn voor die keuze?

12.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): La voie 8 en gare d'Arlon a été mise en place pour la durée des travaux de rénovation sur les autres quais, pour éviter de perdre de la capacité d'accueil. Elle fonctionne sous couvert d'une dérogation à la réglementation ferroviaire qui court jusqu'à fin juin. Sa suppression n'aura donc pas d'effet négatif sur le trafic.

12.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Spoor 8 in het station Aarlen werd in dienst gesteld voor de duur van de renovatiewerken op de andere perrons, teneinde te voorkomen dat er opstapcapaciteit verloren zou gaan. Voor de exploitatie geldt er een afwijking van de spoorreglementering, die tot eind juni loopt. De buitendienststelling van dat spoor zal dus geen negatieve impact hebben op het spoorverkeer.

12.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Comme la voie 8 n'est pas destinée à durer, sa disparition ne devrait pas poser de problème, pour autant que les travaux aient pris fin sur les autres voies: il faudra y veiller.

12.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Aangezien het niet de bedoeling is dat spoor 8 langdurig in gebruik blijft, zou de opheffing ervan geen problemen moeten opleveren, voor zover de werken aan de andere sporen beëindigd zijn: daar zal men op moeten letten.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'agression d'un accompagnateur de train à Ypres" (55026831C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'agression d'un accompagnateur de train à Liedekerke" (55027144C)
- Florence Reuter à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation du nombre d'agressions dans les transports en commun" (55027721C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions dans les trains" (55028537C)

13.01 Frank Troosters (VB): *Récemment, quatre jeunes ont frappé un accompagnateur de train à Ypres à la suite d'une discussion à propos de leurs tickets et de l'obligation du port du masque. L'accompagnateur a été légèrement blessé.*

De quel accompagnement pourra-t-il bénéficier? Le ministre compte-t-il prendre des mesures à la suite de cet incident?

13.02 Florence Reuter (MR): Les chiffres sont alarmants: 13 agressions en moyenne par jour et près de 5 000 en 2021 contre le personnel des transports en commun. Ce sont 23 % de plus qu'en 2020, sans parler des agressions verbales quotidiennes. Ces violences ont un impact psychologique énorme et elles doivent cesser. Je salue la prochaine campagne de sensibilisation.

Quelles mesures complémentaires sont-elles prévues pour la sécurité de ce personnel? Peut-on envisager d'appliquer le dispositif français d'alerte d'agression à caractère sexuel, pouvant être envoyé par SMS? Pour encourager l'usage des transports en commun, il faut garantir la sécurité. Quels sont les chiffres d'agressions des usagers?

13.03 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Aucune liberté n'est possible sans sécurité, et il n'en va pas autrement pour la mobilité. Je condamne fermement toute forme d'agression, et en particulier lorsque ces actes visent le personnel des services publics. Je voudrais exprimer ma compassion vis-à-vis des victimes des incidents d'Ypres et de Liedekerke.

À l'occasion de l'incident qui s'est déroulé à Ypres, le Security Operations Center (SOC) de la SNCB a

13 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De agressie op een treinbegeleider in Ieper" (55026831C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De agressie op een treinbegeleider in Liedekerke" (55027144C)
- Florence Reuter aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het toenemende aantal gevallen van agressie in het openbaar vervoer" (55027721C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Agressie op de trein" (55028537C)

13.01 Frank Troosters (VB): *Vier jongeren gaven onlangs in Ieper een treinbegeleider klappen bij een discussie over hun treinticket en de mondkmaskerplicht. Hij liep daarbij lichte verwondingen op.*

Welke begeleiding krijgt de treinbegeleider? Zal de minister maatregelen nemen naar aanleiding van dit incident?

13.02 Florence Reuter (MR): De cijfers zijn alarmerend: gemiddeld 13 gevallen van agressie per dag ten aanzien van het personeel van het openbaar vervoer; bijna 5.000 gevallen in totaal in 2021. Dat is een toename met 23 % ten opzichte van 2020, om nog maar te zwijgen van de dagelijkse verbale agressie. Die gewelddaden hebben een enorme psychologische impact en moeten stoppen. Ik ben blij dat er een sensibiliseringscampagne op stapel staat.

Welke aanvullende maatregelen zullen er genomen worden om de veiligheid van dat personeel te waarborgen? Kan er overwogen worden om het Franse alarmsysteem voor seksueel grensoverschrijdend gedrag, dat via sms geactiveerd kan worden, in te voeren? Als men het gebruik van het openbaar vervoer wil aanmoedigen, moet men de veiligheid garanderen. Wat zijn de cijfers met betrekking tot de reizigers die aangevallen worden?

13.03 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Zonder veiligheid, geen vrijheid, ook niet op het vlak van de mobiliteit. Ik veroordeel met klem elke vorm van agressie, zeker tegenover overheidsperoneel. Mijn medeleven gaat uit naar de slachtoffers van de incidenten in Ieper en ook in Liedekerke.

Naar aanleiding van het incident in Ieper heeft het Security Operations Center (SOC) van de NMBS de

demandé l'intervention du service 112, de la police et d'un buddy. Le 112 est arrivé sur place et l'accompagnateur de train a été pris en charge par un buddy. La victime a également reçu un soutien téléphonique du chef d'équipe de la zone de Courtrai. Le SOC a remis à la police locale d'Ypres les images des caméras relatives à l'incident.

(En français) La SNCB propose au personnel ayant vécu un événement traumatisant, telle une agression, un soutien psychologique de première ligne par des collègues et, depuis 2021, un soutien de deuxième ligne, fourni par des psychologues externes qui assurent une permanence à Bruxelles ou sont joignables par vidéo. Si nécessaire, un accompagnement individuel est possible.

(En néerlandais) Je partage la compétence de Securail avec la ministre de l'Intérieur. Nos cabinets et la SNCB sont en train de lister les points d'amélioration ayant trait à la sécurité sur le rail, en prêtant attention aux patrouilles et aux interventions.

L'aspect sécurité est également un volet essentiel de la Vision du rail 2040 approuvée récemment mais aussi du contrat de service public actuellement négocié avec la SNCB. Ce point est également débattu au sein du Conseil consultatif sur la sécurité privée, créé par la ministre de l'Intérieur, en collaboration avec les services de sécurité des sociétés de transport public et d'autres partenaires. Ce Conseil permet d'aborder les procédures d'intervention, les moyens de défense, les formations ou l'harmonisation des compétences. Mon cabinet soutiendra ce processus.

(En français) Les plaintes de voyageurs pour agression étant introduites auprès des forces de l'ordre, la SNCB ne dispose pas de chiffres à ce sujet. Je vous renvoie donc vers la ministre de l'Intérieur.

Lors des réunions de la CIM Mobilité, nous travaillons avec mes collègues régionaux à assurer la sécurité des transports en commun. Concernant la SNCB, un système de notification WhatsApp, en préparation, devrait être opérationnel dès 2023, ce qui permettra aux passagers ou passagères insécurisé(e)s de le signaler rapidement.

Ces violences, heureusement rares, doivent être traitées à la fois par un accompagnement spécifique pour les travailleurs de la SNCB qui en sont victimes et pour assurer une mobilité agréable aux usagers en nombre croissant. Cela fait partie

tussenkomst van de dienst 112 van de politie en van een buddy gevraagd. De 112 is ter plaatse gekomen en de treinbegeleider werd door een buddy opgevangen. Hij heeft ook telefonische ondersteuning gekregen van de teamleider van de zone Kortrijk. Het SOC heeft de camerabeelden van het incident aan de lokale politie van Ieper bezorgd.

(Frans) De NMBS biedt personeelsleden die een traumatiserende gebeurtenis meegemaakt hebben, zoals een agressie, psychologische eerstelijnssteuning door collega's en, sinds 2021, tweedelijnssteuning door externe psychologen die spreekuur houden in Brussel of online geraadpleegd kunnen worden. Zo nodig is individuele begeleiding mogelijk.

(Nederlands) Ik ben samen met de minister van Binnenlandse Zaken bevoegd voor Securail. Onze kabinetten en de NMBS brengen verbeterpunten met betrekking tot de veiligheid op het spoor in kaart, met aandacht voor patrouilles en interventies.

Het veiligheidsaspect is ook een essentieel onderdeel van de onlangs goedgekeurde Spoorvisie 2040 én van het contract van openbare dienst, waarover we momenteel met de NMBS onderhandelen. Ook wordt hierover gedebatteerd in de Adviesraad voor private veiligheid, opgericht door de minister van Binnenlandse Zaken, in samenwerking met de veiligheidsdiensten van de openbaarvervoermaatschappijen en andere partners. Daarbij kan worden gesproken over de interventieprocedures, verdedigingsmiddelen, opleidingen of de afstemming van bevoegdheden. Mijn kabinet zal dit proces ondersteunen.

(Frans) Aangezien de klachten van reizigers over agressie bij de ordediensten ingediend worden, beschikt de NMBS niet over cijfers dienaangaande. Ik verwijs u dus naar de minister van Binnenlandse Zaken.

Tijdens de vergaderingen van de IMC Mobiliteit werken we samen met mijn gewestelijke ambtgenoten aan de veiligheid van het openbaar vervoer. Voor wat de NMBS betreft, zou er vanaf 2023 een WhatsApp-meldingssysteem, dat thans ontwikkeld wordt, operationeel moeten zijn. Daarmee zullen de reizigers die zich onveilig voelen dat snel kunnen signaleren.

Bij dergelijke geweldsincidenten, die gelukkig zelden voorkomen, moet er gezorgd worden voor een specifieke begeleiding voor het NMBS-personeel dat er het slachtoffer van is, maar er moet ook gezorgd worden voor comfortabel vervoer

de mes engagements pour améliorer la qualité du service.

13.04 Frank Troosters (VB): Je me réjouis d'entendre que des annonces antérieures sont aujourd'hui en cours de concrétisation et que la sécurité doit être un aspect essentiel de la vision d'avenir pour le rail et du nouveau contrat de gestion.

13.05 Florence Reuter (MR): Vous m'avez communiqué des éléments *a posteriori*. Il faut un suivi psychologique et que ces agressions soient condamnées par tous. Treize agressions par jour, c'est beaucoup!

Il faut intensifier les efforts en terme de prévention, que le personnel soit davantage protégé, et non se contenter d'agir *a posteriori*.

L'incident est clos.

14 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'annulation de la réduction de TVA sur les vélos" (55026848C)

14.01 Wouter Raskin (N-VA): Le gouvernement voulait encourager l'utilisation du vélo en réduisant la TVA applicable à ce mode de transport de 21 % à 6 %. Toutefois, cette mesure aurait été trop coûteuse et ne sera finalement pas mise en œuvre.

Quel était le prix de la réduction de la TVA? Est-il vrai que le gouvernement souhaite utiliser le budget de 80 millions d'euros pour améliorer l'indemnité vélo? Qu'en est-il du plan d'action visant à promouvoir l'utilisation du vélo?

14.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Pour la question spécifique sur la TVA et la fiscalité, M. Raskin devrait s'adresser à M. Van Peteghem, ministre des Finances.

Je puis confirmer que le gouvernement a donné la préférence à une initiative visant à promouvoir le vélo pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail. Un budget de 240 millions d'euros sera dégagé à cet effet sur une période de 3 ans.

Je me suis associé aux ministres de l'Économie et du Travail, des Affaires sociales et de la Santé publique et des Finances pour demander au CNT et au Conseil Central de l'Économie un avis sur la promotion de l'utilisation du vélo pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail. La hausse de

pour steeds meer reizigers. Dat is iets waartoe ik me verbind om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren.

13.04 Frank Troosters (VB): Ik juich toe dat eerdere aankondigingen worden uitgevoerd en dat veiligheid een essentieel onderdeel moet zijn van de toekomstvisie op het spoor en van het nieuwe beheerscontract.

13.05 Florence Reuter (MR): U hebt een aantal antwoorden gegeven, maar die gaan over ondersteuning en reacties na de feiten. Psychologische bijstand is zeker nodig, en die agressie moet algemeen veroordeeld worden. Dertien gevallen van agressie per dag, dat is veel!

Er moeten meer inspanningen geleverd worden voor preventie. Het personeel moet beter beschermd worden. Na de feiten actie ondernemen volstaat niet.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geschrapte btw-verlaging voor fietsen" (55026848C)

14.01 Wouter Raskin (N-VA): De regering wou het gebruik van de fiets stimuleren door de btw erop te verlagen van 21 naar 6 %. De maatregel zou echter te duur uitvallen en komt er uiteindelijk niet.

Wat was de prijs van de btw-verlaging? Klopt het dat de regering het budget van 80 miljoen euro wil gebruiken om de fietsvergoeding te verbeteren? Hoe staat het met het actieplan ter promotie van fietsgebruik?

14.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Voor de specifieke vraag over de btw en de fiscaliteit moet de heer Raskin zich richten tot minister van Financiën Van Peteghem.

Het klopt dat de regering de voorkeur heeft gegeven aan een initiatief om woon-werkverkeer met de fiets te bevorderen. Over een periode van 3 jaar wordt daarvoor 240 miljoen euro vrijgemaakt.

Samen met de ministers van Economie en Werk, van Sociale Zaken en Volksgezondheid en van Financiën heb ik advies gevraagd aan de NAR en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven om het gebruik van de fiets naar en van het werk te bevorderen. In het bijzonder de verhoging van de

l'indemnité kilométrique maximale et le remboursement des déplacements domicile-lieu de travail sont plus particulièrement examinés dans ce cadre. Lorsque les avis seront disponibles, les modalités seront fixées en concertation avec les partenaires sociaux.

"Be Cyclist" constitue une des mesures du premier plan d'action fédéral visant à promouvoir l'utilisation du vélo pour se rendre au travail. Ce projet sera évalué annuellement au mois de septembre. Dans l'intervalle, nous mettons tout en oeuvre pour promouvoir la combinaison train-vélo.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions jointes n^{os} 55026853C et 55027590C de Mme Buyst et M. Roggeman sont reportées.

15 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de l'aéroport de Zaventem" (55026862C)

15.01 Frank Troosters (VB): *L'aéroport de Zaventem est le deuxième principal moteur économique de la Belgique, mais, depuis 2016, la situation n'a cessé d'empirer. L'aéroport entend doubler sa valeur économique ajoutée d'ici 2040, mais une politique forte est nécessaire pour ce faire.*

Quand le nom du nouveau président du conseil d'administration sera-t-il communiqué? Le ministre adaptera-t-il sa politique en la matière?

15.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Brussels Airport Company (BAC) est une entreprise privée. Il n'appartient donc pas au ministre de commenter le fonctionnement du conseil d'administration ou la situation financière de cette entreprise. Bien entendu, j'ai des contacts réguliers avec la BAC, qui a maintenant surtout besoin d'une loi aérienne équilibrée. C'est pourquoi j'ai créé une plateforme de concertation avec toutes les parties prenantes afin d'élaborer un cadre juridique clair et de trouver une solution qui soit acceptable pour toutes.

L'incident est clos.

16 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La question des emplois statutaires par rapport au personnel contractuel aux chemins de fer belges" (55026938C)

16.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La N-VA

maximale kilometervergoeding en de terugbetaling van woon-werkverplaatsingen met de fiets worden onderzocht. Na die adviezen zullen de modaliteiten worden vastgelegd in overleg met de sociale partners.

'Be Cyclist' is een van de maatregelen in het eerste federale actieplan om het gebruik van de fiets naar het werk te bevorderen. Dit project wordt een keer per jaar, in september, geëvalueerd. We werken ondertussen hard aan de promotie van de combinatie fiets-trein.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs. 55026853C en 55027590C van mevrouw Buyst en de heer Roggeman worden uitgesteld.

15 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van de luchthaven van Zaventem" (55026862C)

15.01 Frank Troosters (VB): *De luchthaven van Zaventem is de tweede grootste economische motor van België, maar sinds 2016 is het alleen maar bergaf gegaan. De luchthaven wil haar toegevoegde economische waarde tegen 2040 verdubbelen, maar dan zal er een sterk beleid moeten komen.*

Wanneer wordt de nieuwe voorzitter van de raad van bestuur bekendgemaakt? Zal de minister zijn beleid ter zake aanpassen?

15.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Brussels Airport Company (BAC) is een privéonderneming. Het is dus niet aan de minister om commentaar te geven over de raad van bestuur of de financiële situatie. Ik heb uiteraard wel regelmatig contact met BAC, dat nu vooral een evenwichtige vliegwet nodig heeft. Ik heb daarom een overlegplatform opgericht met alle belanghebbenden om tot een duidelijk juridisch kader te komen en een oplossing te vinden die voor iedereen aanvaardbaar is.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De statutaire versus contractuele tewerkstelling bij de Belgische spoorwegen" (55026938C)

16.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De N-VA

propose de supprimer l'engagement statutaire dans les chemins de fer et de ne plus engager des gens que sous les liens d'un contrat de travail. L'engagement statutaire est important: on investit beaucoup dans la formation et il est important que le personnel développe un lien à long terme avec l'entreprise.

Le ministre, la SNCB et Infrabel choisiront-ils de poursuivre les engagements statutaires? Quelle est la proportion d'agents statutaires et contractuels au sein des deux sociétés de chemins de fer?

16.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): En vertu de la loi du 23 juillet 1926, des recrutements tant statutaires que contractuels sont possibles. Le personnel constitue la pierre angulaire du transport ferroviaire, et son bien-être ainsi que de bonnes conditions de travail sont prioritaires à mes yeux.

Au 28 avril 2022, le pourcentage de contractuels s'élevait à 9,9 % au sein de la SNCB et à 14,6 % au sein d'Infrabel.

16.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Nous sommes favorables au maintien des emplois statutaires. Ceux-ci permettent aux agents de prendre des décisions nécessaires qui vont à l'encontre des intérêts commerciaux, tout en conservant leur emploi.

L'incident est clos.

17 **Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet circuit court dans les gares" (55027037C)**

17.01 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): *La SNCB a lancé en mai 2021, dans les gares d'Ottignies, Liège-Guillemins, Gand Saint-Pierre et Braine-le-Comte, le projet de soutien aux circuits courts et aux producteurs locaux.*

Y a-t-il des résultats provisoires? Le projet sera-t-il étendu à d'autres gares moyennes ou rurales? Quels sont les retours des producteurs?

17.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Des gares vivantes intégrées dans leur environnement améliorent l'expérience des voyageurs. La SNCB a lancé l'an passé ce projet de points de retrait, dans les gares, d'aliments produits en circuit court. Il sera évalué prochainement car les contrats se terminaient fin avril, mais l'intérêt était là. La SNCB analyse actuellement la suite à

stelt voor om de statutaire tewerkstelling bij de spoorwegen af te schaffen en enkel nog mensen met een arbeidsovereenkomst in dienst te nemen. De statutaire tewerkstelling is belangrijk: er wordt sterk geïnvesteerd in opleiding en het is belangrijk dat het personeel zich voor lange termijn met het bedrijf verbindt.

Kiest de minister en kiezen de NMBS en Infrabel voor het behoud van statutaire aanwervingen? Wat is de verhouding tussen het aantal contractuelen en statutairen bij beide spoorwegbedrijven?

16.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Op grond van de wet van 23 juli 1926 zijn zowel statutaire als contractuele aanwervingen mogelijk. Het personeel vormt de hoeksteen van het spoorvervoer en hun welzijn en goede arbeidsomstandigheden zijn voor mij prioritair.

Op 28 april 2022 bedroeg het percentage contractuelen voor de NMBS 9,9 % en voor Infrabel 14,6 %.

16.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Wij zijn voorstander van het behoud van de statutaire tewerkstelling. Die maakt het mogelijk voor personeelsleden om tegen commerciële doeleinden in noodzakelijke beslissingen te nemen en toch hun baan te houden.

Het incident is gesloten.

17 **Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ondersteuning van de korte keten via afhaalpunten in stations" (55027037C)**

17.01 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): *In mei 2021 lanceerde de NMBS in de stations Ottignies, Luik-Guillemins, Gent Sint-Pieters en 's Gravenbrakel een project ter ondersteuning van de korte keten en de lokale producenten.*

Zijn er al voorlopige resultaten beschikbaar? Zal het project uitgebreid worden naar andere middelgrote of landelijke stations? Wat is de feedback van de producenten?

17.02 **Minister Georges Gilkinet (Frans)**: Bruisende stations die in hun omgeving geïntegreerd zijn, verbeteren de reizigerservaring. Vorig jaar lanceerde de NMBS dit project van afhaalpunten in de stations voor levensmiddelen uit de korte keten. Het project zal binnenkort geëvalueerd worden, aangezien de contracten eind april afliepen, maar er bestond alleszins interesse

réserver à ce projet pilote.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55027047C de Mme Buyst est transformée en question écrite.

18 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train à hydrogène dans le paquet énergétique du gouvernement fédéral" (55027078C)
- Christophe Bombled à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir des lignes de chemin de fer non électrifiées" (55027175C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'électrification de la ligne ferroviaire Renaix-Gand" (55027479C)

18.01 **Christophe Bombled** (MR): Parmi les voies de chemin de fer non électrifiées, figurent les lignes 132 et 134 entre Charleroi-Sud et Couvin. Sachant que les locomotives diesel émettent beaucoup de CO₂, il faut trouver une alternative.

La fin des locomotives diesel est-elle planifiée?

L'électrification des lignes 132 et 134 est-elle techniquement envisageable, étant donné la présence de tunnels anciens et de l'observatoire magnétique de Dourbes? Le coût d'électrification des lignes qui ne le sont pas encore est-il estimé? Si oui, à combien revient-il?

La piste des trains avec batteries a-t-elle été étudiée? Si oui, sera-t-elle retenue? Leur autonomie limitée est-elle un obstacle?

Suite à des contacts entre le SPF Mobilité, Infrabel, la SNCB et le bureau d'études Transport & Mobility, un rapport sur le remplacement de la traction diesel sur un certain nombre de lignes devait être publié. Cela a-t-il été le cas? Si oui, quelles en sont les conclusions?

Enfin, ne pourrait-on convertir les moteurs diesel à l'hydrogène et au biogaz? Cette possibilité a-t-elle été étudiée et, si oui, quelles sont les conclusions?

18.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): On a investi sur la ligne Charleroi-Couvin pour transporter le produits des carrières et assurer

voor. De NMBS analyseert momenteel in welke mate er gevolg aan dit proefproject gegeven moet worden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55027047C van mevrouw Buyst wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

18 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De waterstoffrein in het energiepakket van de federale regering" (55027078C)
- Christophe Bombled aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De toekomst van de niet-geëlektrificeerde spoorlijnen" (55027175C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De elektrificatie van de spoorlijn Ronse-Gent" (55027479C)

18.01 **Christophe Bombled** (MR): De lijnen 132 en 134 tussen Charleroi-Zuid en Couvin zijn twee van de niet-geëlektrificeerde spoorlijnen. Aangezien diesellocomotieven veel CO₂ uitstoten, moet er een alternatief gezocht worden.

Is er een planning voor de uitfasering van de diesellocomotieven?

Is de elektrificatie van de lijnen 132 en 134 in technisch opzicht een haalbare kaart, gelet op de aanwezigheid van oude tunnels en het magnetisch observatorium van Dourbes? Werden de kosten van de elektrificatie van de nog niet-geëlektrificeerde lijnen geraamd? Zo ja, wat is het kostenplaatje?

Werd het denkspoor van batterijtreinen onderzocht? Zo ja, zal er daarvoor gekozen worden? Vormt de beperkte actieradius een hinderpaal?

Na contacten tussen de FOD Mobilité, Infrabel, de NMBS en het studiebureau Transport & Mobility zou er een rapport gepubliceerd worden over de vervanging van de dieseltreinen op een bepaald aantal lijnen. Is dat gebeurd? Zo ja, hoe luiden de conclusies ervan?

Zou men, tot slot, de dieselmotoren niet kunnen ombouwen tot motoren op waterstof en biogas? Werd die mogelijkheid onder de loep genomen en zo ja, wat zijn de conclusies?

18.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Frans*): We hebben geïnvesteerd in de lijn Charleroi-Couvin om de producten uit de steengroeven te vervoeren en

l'avenir de la ligne de voyageurs.

Le train est un transport d'autant plus écologique que le réseau belge est électrifié à 90 %.

L'étude évoquée et réalisée par Transport & Mobility Leuven et est disponible sur les sites du SPF Mobilité et du consultant. Elle distingue le réseau de voyageurs et le réseau de fret. Pour les passagers, le taux d'électrification est de 97 %, contre 60 % dans certains pays voisins. Les dernières lignes sont desservies par des autorails diesel de type AR41 de la SNCB. Respectant la réglementation lors de leur mise en service, ils sont utilisables jusqu'à leur fin de vie, peu après 2030.

La SNCB envisage le système à batterie pour ses prochaines commandes de matériel roulant électrique. Le gouvernement a décidé de financer des projets pilotes pour le développement par retrofit – modernisation de matériel existant diesel – de locomotives à hydrogène, avec un budget de 2 millions d'euros.

L'étude de Transport & Mobility Leuven indique que la technologie à hydrogène est en passe de devenir fonctionnelle. Les batteries et l'hydrogène me semblent être les deux solutions d'avenir pour la motorisation des trains entre Charleroi et Louvain.

18.03 **Christophe Bombled** (MR): L'avenir des lignes de chemin de fer en milieu rural m'inquiète. Vous m'avez rassuré quant à celui des lignes 132 et 134, où des investissements sont réalisés ou programmés. Sur les lignes qui ne sont pas électrifiées, une alternative à la locomotive diesel est nécessaire. Vous avez évoqué des batteries ou l'hydrogène. Des moyens sont consacrés à ces développements. J'attends avec impatience leur mise en œuvre.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55027116C de Mme Van Hoof est transformée en question écrite.

19 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Côte-Express" (55027142C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le trafic ferroviaire en direction du

om de toekomst van de passagierslijn veilig te stellen.

De trein is als vervoermiddel des te milieuvriendelijker aangezien ongeveer 90 % van het Belgische spoorwagennet geëlektrificeerd is.

De aangehaalde studie werd uitgevoerd door Transport & Mobility Leuven en is beschikbaar op de website van de FOD Mobiliteit en op die van de consultant. In de studie wordt er een onderscheid gemaakt tussen het personenvervoer en het goederenvervoer. Voor passagiers bedraagt de elektrificatiegraad 97 %, tegenover 60 % in sommige buurlanden. Op de laatste overblijvende lijnen rijden er dieseltreinstellen van het type AR41 van de NMBS. Ze voldeden aan de voorschriften op het ogenblik van hun ingebruikname en kunnen ingezet worden tot het einde van hun levensduur, kort na 2030.

De NMBS overweegt om te kiezen voor het batterijsysteem voor haar volgende bestellingen van elektrisch rollend materieel. De regering heeft beslist om pilootprojecten te financieren voor de ontwikkeling van waterstoflocomotieven via retrofit – het moderniseren van bestaand dieselmaterieel – waarvoor er 2 miljoen euro werd geoordeeld.

Uit de studie van Transport & Mobility Leuven blijkt dat waterstof gaandeweg inzetbaar wordt. Batterijen en waterstof lijken me de twee toekomstgerichte oplossingen voor de motorisering van de treinen tussen Charleroi en Leuven.

18.03 **Christophe Bombled** (MR): Ik maak me zorgen over de toekomst van de landelijke spoorlijnen. U hebt me gerustgesteld met betrekking tot de lijnen 132 en 134, waar er investeringen worden gedaan of gepland zijn. Op de niet-geëlektrificeerde lijnen is er een alternatief voor de diesellocomotieven nodig. U had het over batterijen of waterstof. Voor de ontwikkeling daarvan worden er middelen uitgetrokken. Ik wacht met ongeduld op de concrete uitwerking van een en ander.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55027116C van mevrouw Van Hoof wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

19 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Kust-Express" (55027142C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinverkeer naar de kust"

littoral" (55027788C)

19.01 Frank Troosters (VB): Au cours des mois de l'été 2021, les voyageurs ont pu réserver leur siège dans des trains spéciaux à destination de la côte, les "Côte-Express".

Quelle en a été l'évaluation? Ce projet sera-t-il renouvelé en 2022? Le Limbourg sera-t-il cette fois également desservi?

19.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *Depuis le 23 avril, la circulation des trains en provenance et au départ des principales gares du littoral est déviée ou limitée durant cinq week-ends consécutifs. Dès lors, plus aucun train ne circule entre Bruges et Gand.*

Comment les voyageurs sont-ils informés de ces perturbations? D'une part, la SNCB met en garde contre une forte affluence mais d'autre part, elle mène sa campagne Duo Ticket qui permet de voyager à deux pour le prix d'un seul ticket, y compris vers le littoral. Est-ce vraiment une bonne idée? Y a-t-il suffisamment de personnel? Combien de bus de remplacement sont-ils prévus?

19.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Avec le Côte-Express, nous voulions avoir une vue d'ensemble du nombre de voyageurs ferroviaires à destination de la côte en pleine crise sanitaire. Comme nous l'avons vu précédemment, peu de voyageurs se sont montrés favorables à un système de réservation en raison d'un manque de flexibilité. À l'été 2022, des trains directs et rapides seront à nouveau mis en service à partir de l'offre fixe de la SNCB, spécifiquement destinée aux touristes d'un jour, également depuis le Limbourg. La SNCB tente d'informer les voyageurs avant qu'ils ne se rendent à la gare des éventuelles affluences – en fonction du beau temps – par le biais des canaux numériques et d'un communiqué de presse.

Les promotions telles que le Duo Ticket visent à promouvoir le train comme moyen de transport durable et bon marché, par exemple pour des excursions de loisirs, généralement sans destination spécifique. Le Duo Ticket est valable pour plus de 550 destinations.

La NMBS affecte ses moyens en fonction des flux de passagers. Il n'y a dès lors pas eu de pénuries de personnel pour les trains vers la côte ou pour l'accueil dans les gares en question.

Deux types de bus de remplacement ont été prévus pendant les week-ends de travaux entre Gand et Bruges. Par week-end, 140 bus de remplacement

(55027788C)

19.01 Frank Troosters (VB): Tijdens de zomermaanden van 2021 konden reizigers hun plaats reserveren op speciale treinen naar de kust, de zogenaamde Kust-Express.

Hoe werd dit geëvalueerd? Zal dit project in 2022 herhaald worden? Zal ook Limburg nu worden bediend?

19.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *Vanaf 23 april wordt het treinverkeer van en naar de belangrijkste kuststations voor vijf opeenvolgende weekends omgeleid of ingeperkt. Dan is er geen treinverkeer mogelijk tussen Brugge en Gent.*

Hoe worden de reizigers hierover ingelicht? Enerzijds waarschuwt de NMBS voor grote drukte, anderzijds voert ze campagne met het Duo Ticket waarmee je met twee voor de prijs van een kan reizen, ook naar de Kust. Is dit wel een goed idee? Is er voldoende personeel? Hoeveel vervangbussen worden er ingelegd?

19.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Met de Kust-Express wilden we een zicht hebben op het aantal treinreizigers naar de kust in volle gezondheids crisis. Zoals we hier al eerder bespraken, bleken weinig reizigers gewonnen voor een reservatiesysteem wegens een gebrek aan flexibiliteit. In de zomer van 2022 zullen opnieuw rechtstreekse en snelle treinen worden ingezet uit haar vaste aanbod, specifiek gericht op dagjestoeristen, ook vanuit Limburg. De NMBS probeert de reizigers voordat ze naar het station gaan te informeren over eventuele drukte – afhankelijk van het goede weer – via de digitale kanalen en een persbericht.

Promoties zoals het Duo Ticket moeten de trein promoten als een duurzaam en goedkoop vervoersmiddel voor bijvoorbeeld vrijetijdsuitstappen, meestal zonder specifieke bestemming. Het Duo Ticket is geldig voor meer dan 550 bestemmingen.

De NMBS zet haar middelen in functie van de reizigersstromen in. Er waren dan ook geen personeelstekorten voor de treinen naar de kust of voor het onthaal in de betrokken stations.

Tijdens de weekends met werken tussen Gent en Brugge werd in twee types van vervangbussen voorzien. Per weekend worden 140 vervangbussen

ont été déployés. Aucun problème d'occupation ne s'est posé.

19.04 Frank Troosters (VB): Je me félicite d'entendre que des trains directs seront mis en service vers la côte et que le Limbourg ne sera pas oublié. Lorsque des mesures judicieuses sont prises, nous ne manquons pas non plus de le souligner.

L'incident est clos.

20 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La procédure de départ LINDA de la SNCB" (55027212C)

20.01 Frank Troosters (VB): *Il y a un an, un test de la procédure de départ LINDA a failli mal tourner: le train est parti alors que les portes étaient encore ouvertes. Heureusement, la réaction rapide de l'accompagnateur de train a permis d'éviter un accident.*

La procédure de départ LINDA est-elle entre-temps au point ou subsiste-t-il des problèmes? La procédure a-t-elle déjà été mise en pratique? Combien a coûté le projet jusqu'à présent?

20.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le système LINDA offre une procédure uniforme, quel(le) que soit la gare ou le type de matériel roulant et diminue le risque de dépasser un signal. Ce système permet donc d'améliorer la sécurité des voyageurs et du personnel du rail.

Entre-temps, la procédure a été adaptée afin d'exclure des incidents comme celui qui s'est produit en avril 2021. La procédure adaptée est testée depuis janvier 2022 sur environ 60 % des trains. Lorsque les derniers obstacles auront été levés, elle sera appliquée à tous les trains. Au total, ce projet a coûté 3 millions d'euros.

20.03 Frank Troosters (VB): D'après mes informations, les retours du terrain sont assez contradictoires: certains membres du personnel sont favorables au système, tandis que d'autres y sont opposés.

L'incident est clos.

Le **président:** Les questions n^{os} 55027262C de Mme Fonck et 55027265C de Mme Buyst sont reportées.

21 Questions jointes de
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les plaintes adressées à

ingezet. Er waren geen bezettingsproblemen.

19.04 Frank Troosters (VB): Ik ben blij dat er rechtstreekse treinen naar de kust worden ingelegd en dat Limburg niet wordt vergeten. Als het goed is, zeggen wij het ook.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De LINDA-vertrekprocedure van de NMBS" (55027212C)

20.01 Frank Troosters (VB): *Een jaar geleden liep een test met de vertrekprocedure LINDA bijna mis: de trein vertrok terwijl de deuren nog openstonden. Gelukkig kon de treinbegeleider door snel te reageren een ongeval voorkomen.*

Staat de vertrekprocedure LINDA ondertussen wel op punt of blijven er problemen opduiken? Is de procedure al in de praktijk ingevoerd? Hoeveel heeft het project tot nu toe gekost?

20.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het systeem LINDA biedt een uniforme procedure, ongeacht het station of het type van rollend materieel, met een kleiner risico op het voorbijrijden van een sein. Daarmee bevordert het systeem de veiligheid van reizigers en treinpersoneel.

De procedure werd intussen aangepast, om een incident zoals in april 2021 uit te sluiten. De herziene procedure wordt sinds januari 2022 getest op ongeveer 60 % van de treinen. Als de laatste hindernissen zijn genomen, zal ze op alle treinen worden toegepast. Het project heeft in totaal 3 miljoen euro gekost.

20.03 Frank Troosters (VB): Ik vang hierover toch tegenstrijdige signalen op: sommige personeelsleden zijn voor het systeem, andere zijn tegen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** De vragen nrs. 55027262C van mevrouw Fonck en 55027265C van mevrouw Buyst worden uitgesteld.

21 Samengevoegde vragen van
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De klachten bij Ombudsrail"

Ombudsrail" (55027303C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le service à la clientèle de la SNCB" (55027484C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport annuel 2021 d'Ombudsrail" (55027485C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport de l'Ombudsrail" (55027555C)

21.01 Frank Troosters (VB): *Le rapport annuel du service de médiation de la SNCB révèle certains dysfonctionnements au niveau de la communication interne avec et depuis le service clientèle de la SNCB. Ainsi, les clients ne seraient pas informés des suites données à leurs remarques. Il n'y aurait pas non plus la moindre communication interne entre le service clientèle et le service des amendes administratives. Le ministre a-t-il connaissance de ces problèmes et comment compte-t-il y remédier?*

21.02 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *L'Ombudsrail suggère de permettre aux abonnés de stopper leur abonnement. Le projet pilote d'abonnement flexible permettra, selon lui, de résoudre une partie des problèmes liés au remboursement. Cela permettra-t-il aux abonnés de mettre leur abonnement en pause? Quelles suites sont-elles données à ces recommandations?*

Le rapport insiste sur la problématique des personnes à mobilité, que ce soit en raison de l'inadéquation de la nouvelle application aux normes d'accessibilité numérique ou de l'impossibilité de réserver une assistance pour le Côte-Express, notamment. Comment la SNCB traitera-t-elle ces problèmes?

21.03 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): *L'influence majeure de la crise sanitaire sur les déplacements domicile-lieu de travail s'est traduite pendant une certaine période par un fléchissement du nombre de voyageurs. Cette situation commence à présent à s'améliorer. La SNCB continue à appliquer ses conditions générales de transport habituelles en ce qui concerne les règles de remboursement. À la suite des observations formulées par des voyageurs au sujet du remboursement ou de la prolongation des abonnements et pass, Ombudsrail a remis des avis contraires à la position de la SNCB, cette dernière n'étant pas disposée à déroger à ses conditions de transport. La SNCB a analysé attentivement chaque avis rendu par Ombudsrail. En 2021, 600 procédures de recours ont été introduites*

(55027303C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De klantendienst van de NMBS" (55027484C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het jaarverslag 2021 van Ombudsrail" (55027485C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het rapport van Ombudsrail" (55027555C)

21.01 Frank Troosters (VB): *Uit het jaarverslag van de Ombudsdienst van de NMBS blijkt dat er wat fout loopt met de interne communicatie met en van de klantendienst van de NMBS. Zo zouden klanten niet verder op de hoogte worden gehouden over hun opmerkingen. Ook zou er geen sprake zijn van enige interne communicatie tussen de klantendienst en de dienst administratieve boetes. Heeft de minister hier weet van en hoe wordt dat rechtgezet?*

21.02 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *Ombudsrail stelt voor dat abonnees de mogelijkheid zouden moeten hebben om hun abonnement te pauzeren. Volgens de ombudsdienst zullen de problemen in verband met de terugbetaling alvast gedeeltelijk ondervangen kunnen worden via het proefproject met een flexibel abonnement. Zullen abonnees met deze formule de pauzeknop kunnen indrukken voor hun abonnement? Op welke manier wordt er gevolg gegeven aan deze aanbevelingen?*

In het verslag wordt ingegaan op de problematiek van de personen met beperkte mobiliteit: zo is de nieuwe app niet in overeenstemming met de normen inzake digitale toegankelijkheid, en is het onmogelijk om assistentie aan te vragen voor de Kust-Express bijvoorbeeld. Hoe zal de NMBS deze problemen aanpakken?

21.03 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): *Door de zware impact van de gezondheidscrisis op de woon-werkverplaatsingen werd er een hele periode minder gereisd met de trein. Die situatie begint nu op te klaren. De NMBS blijft haar gebruikelijke, algemene vervoerswaarden over de terugbetaling toepassen. Naar aanleiding van opmerkingen van reizigers over de terugbetaling of verlenging van abonnementen en passen, formuleerde Ombudsrail adviezen die ingingen tegen het standpunt van de NMBS om niet af te wijken van haar vervoersvoorwaarden. De NMBS heeft elk advies van Ombudsrail heel aandachtig geanalyseerd. In 2021 werden 600 beroepsprocedures ingeleid bij Ombudsrail over de dienstverlening van de NMBS. Zelf kreeg de NMBS in 2021 99.000 reacties van haar treinreizigers.*

auprès d'Ombudsrail concernant les services de la SNCB. En 2021, la SNCB a elle-même reçu 99 000 réactions de la part de ses voyageurs.

Seules 0,6 % des réactions des voyageurs ont donc entraîné une procédure de recours auprès d'Ombudsrail. Selon la SNCB, cela signifie qu'elle anticipe bien les attentes des voyageurs. À cet effet, les procédures, processus et méthodes de travail sont élaborés et respectés par l'ensemble du personnel prestataire. De plus, des concertations internes ont lieu régulièrement à propos du suivi des amendes administratives et, dans la mesure du possible, des améliorations sont toujours apportées dans l'intérêt du client.

Au cours de la crise sanitaire, un client devait parfois attendre une réponse plus longtemps. Actuellement, le délai de réponse est redevenu normal. Toutes les réactions des voyageurs sont enregistrées dans une banque de données, qui fait l'objet de rapports en matière de délais et de volumes. Les erreurs humaines ne sont toutefois jamais exclues. Dans ces cas, la SNCB en tire les enseignements nécessaires. Les réponses de la SNCB aboutissent parfois également dans les courriers indésirables.

Au début de la pandémie, la SNCB a largement prolongé la validité des cartes multi-voyages pour donner ainsi davantage de temps aux voyageurs pour utiliser leurs voyages. Il n'y a toutefois plus de raison de continuer à procéder de la sorte.

(En français) La SNCB propose des abonnements de durées variées: un mois, trois mois, un an. Les voyageurs peuvent choisir celui qui leur convient le mieux, l'abonnement annuel étant moins cher de 15 %. Elle proposera bientôt l'abonnement Flex dans une variété d'options, permettant de se rendre au travail deux ou trois fois par semaine.

La SNCB modernise la procédure de demande d'assistance des personnes à mobilité réduite. Un nouveau parcours client a été testé pour et avec les clients. Une nouvelle application et un nouveau site seront disponibles fin 2022.

La SNCB met à la disposition de ses clients une déclaration d'accessibilité de sa nouvelle application et de son site internet. Le contenu identifié comme non conforme est doublé d'une version plus accessible sur la même page. On prévoit des améliorations du site belgiantrain.be à moyen terme. La SNCB s'engage à rendre ses sites web et

Slechts 0,6 % van de reacties van de treinreizigers leidde dus tot een beroepsprocedure bij Ombudsrail. Volgens de NMBS betekent dit dat de NMBS goed inspeelt op de verwachtingen van de treinreizigers. Daartoe worden procedures, processen en werkmethodes uitgewerkt en nageleefd door al het dienstverlenend personeel. Regelmatig wordt ook intern overlegd over de opvolging van de administratieve boetes en waar mogelijk worden steeds verbeteringen doorgevoerd in het belang van de klant.

Tijdens de gezondheids crisis moest een klant soms langer wachten op een antwoord. Momenteel is de antwoordtermijn weer normaal. Alle reacties van treinreizigers komen in een databank terecht, waaruit rapporten inzake termijnen en volumes worden gehaald. Menselijke fouten zijn echter nooit uit te sluiten. In die gevallen trekt de NMBS daar de nodige lessen uit. Antwoorden van de NMBS komen soms ook in spam terecht.

De NMBS heeft in het begin van de pandemie de geldigheid van de meerrittenkaarten wel degelijk verlengd, om zo de reizigers meer tijd te geven om hun ritten te gebruiken. Daar is nu echter geen reden meer toe.

(Frans) De NMBS biedt abonnementen aan van verschillende duur: maandabonnementen, abonnementen voor drie maanden, jaarabonnementen. Reizigers kunnen het voor hen meest geschikte abonnement kiezen. Een jaarabonnement is 15 % goedkoper. Weldra zal het Flex Abonnement beschikbaar zijn met diverse opties, waarmee men twee of drie keer per week naar het werk zal kunnen sporen.

De NMBS moderniseert de procedure voor de assistentieaanvraag door personen met beperkte mobiliteit. Er werd een nieuw klantenparcours uitgetest voor en met de klanten. Eind 2022 zal men kunnen gebruikmaken van een nieuwe app en een nieuwe site.

De NMBS stelt voor haar nieuwe app en haar website een toegankelijkheidsverklaring ter beschikking van de klanten. Ingeval er content als non-conform geïdentificeerd wordt, wordt er op dezelfde pagina ook een toegankelijker versie gepubliceerd. Op middellange termijn zullen er aan de website belgiantrain.be verbeteringen

ses applications mobiles accessibles à tous, y compris aux personnes porteuses d'un handicap. Elle collabore étroitement avec AnySurfer pour tout ce qui concerne l'accès aux personnes malvoyantes. Des progrès sont nécessaires pour garantir à tous une expérience satisfaisante.

Pour le Côte-Express qui à l'avenir ne nécessitera plus de réservation, la procédure d'assistance est la même que pour tous les autres trains avec la même accessibilité.

21.04 Frank Troosters (VB): Je me réjouis du meilleur fonctionnement du service clientèle à l'avenir, du moins en ce qui concerne les délais de traitement. J'espère que le rapport du service de médiation sera meilleur l'an prochain.

21.05 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Il est essentiel de tester les nouvelles procédures avec les personnes à mobilité réduite pour leur apporter la meilleure solution.

L'incident est clos.

Le **président:** Les questions n^{os} 55027322C et 55027323C de M. Vermeersch sont reportées.

22 Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La discrimination des personnes en situation de handicap pour l'achat de billets de train" (55027507C)

22.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Les personnes handicapées ne peuvent réserver un billet de train en ligne. Elles doivent téléphoner à la SNCB pour réserver et se rendre à la gare de Bruxelles-midi pour le recevoir. La SNCB dit que les billets pourront bientôt être obtenus par voie numérique et qu'après l'été 2022, une plate-forme pour les personnes à mobilité réduite leur permettra de commander et d'obtenir leur billet en ligne.

Le confirmerez-vous? Quelles sont les solutions en attendant? La plate-forme annoncée permettra-t-elle de commander différents types de billets nationaux et internationaux pour PMR, quel que soit le prestataire et sans discrimination?

22.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): La SNCB confirme qu'il s'agit d'un problème au niveau du système utilisé par la SNCF. On parle de la difficulté, pour une personne moins valide, d'obtenir

apporté. De NMBS verbindt zich ertoe om al haar websites en mobiele apps voor iedereen toegankelijk te maken, ook voor personen met een handicap. Voor alles wat de toegang voor slechtzienden betreft, werkt de NMBS nauw samen met AnySurfer. Er moet vooruitgang geboekt worden om iedereen een bevredigende ervaring te garanderen.

Voor de Kust-Express, waarvoor er in de toekomst geen reservering meer nodig zal zijn, geldt dezelfde procedure om assistentie aan te vragen als voor alle andere treinen met dezelfde toegankelijkheid.

21.04 Frank Troosters (VB): Ik ben blij dat de klantendienst beter zal werken, toch als het over de behandeltermijnen gaat. Ik hoop dat het rapport van de ombudsdienst volgend jaar beter zal zijn.

21.05 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Het is essentieel dat de nieuwe procedures met personen met beperkte mobiliteit worden uitgetest teneinde hun de beste oplossing te kunnen aanbieden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** De vragen nrs. 55027322C en 55027323C van de heer Vermeersch worden uitgesteld.

22 Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De discriminatie van personen met een handicap bij het kopen van treintickets" (55027507C)

22.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Het is voor gehandicapten thans onmogelijk om online een treinticket te reserveren. Ze moeten naar de NMBS bellen om een ticket te reserveren en zich naar Brussel-Zuid begeven om het af te halen. De NMBS verklaart dat de tickets binnenkort digitaal verkrijgbaar zullen zijn en dat personen met een beperkte mobiliteit hun tickets na de zomer 2022 via een online platform zullen kunnen bestellen en verkrijgen.

Bevestigt u dat? Wat zijn de oplossingen in afwachting van dat platform? Zullen de PBM's via dat platform verschillende soorten nationale en internationale tickets kunnen bestellen, ongeacht de dienstverlener en zonder gediscrimineerd te worden?

22.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De NMBS bevestigt dat dit probleem verband houdt met het door de SNCF gebruikte systeem. Men zegt dat het voor een persoon met een handicap moeilijk

un billet pour un transport international. Entre-temps, un release IT a eu lieu du côté de la SNCF. Depuis ce 26 avril, la SNCB peut à nouveau émettre des billets TGV à destination des personnes à mobilité réduite. Le client peut recevoir son titre de transport au format digital et l'imprimer à domicile. Il n'est plus obligé de se rendre à la gare du Midi.

La réservation en ligne sera disponible à partir de septembre 2022, pour tous les opérateurs en trajet direct au départ de la Belgique. Au niveau national, l'achat de tickets et la demande d'assistance sont deux étapes qu'il n'est pas prévu de fusionner. La SNCB travaille avec les associations pour faciliter l'achat auprès des publics fragiles. Les enjeux d'accessibilité sont transversaux: l'accessibilité du réseau passe également par l'information aux voyageurs, les canaux de vente et le dialogue avec les associations. Dans le cadre des négociations du contrat de service public, je porte les enjeux d'accessibilité, découlant sur des engagements précis.

22.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Je salue les solutions immédiates face au problème et les perspectives pour renforcer l'accès aux PMR, y compris aux tickets internationaux.

Depuis le 11 mars 2021, c'est un droit constitutionnel. Une telle situation était donc inconcevable pour 2022. Un dialogue avec les associations est prévu pour améliorer le droit des voyageurs et répondre aux discriminations.

L'incident est clos.

23 Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sous-traitance sur le chantier Infrabel à Louvain-La-Neuve" (55027508C)

23.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *Le site nationale4.be a fait état, sur le chantier d'Infrabel à Louvain-La-Neuve, de problèmes de sous-traitance. Il y est question de discordance entre les employés déclarés par le sous-traitant et les travailleurs du chantier.*

Comment Infrabel combat-il ces problèmes, notamment en cas de non-respect des normes

is om een ticket voor een internationale bestemming te kopen. Intussen werd er bij de SNCF een software-update uitgevoerd. Sinds 26 april kan de NMBS opnieuw treintickets voor de TGV uitgeven voor reizigers met beperkte mobiliteit. De klant kan zijn vervoerbewijs in digitaal formaat ontvangen en het thuis afdrucken. Hij hoeft zich niet meer naar het station Brussel-Zuid te begeven.

Online boeken zal mogelijk zijn vanaf september 2022, voor alle operatoren die een rechtstreekse verbinding aanbieden vanuit België. Op nationaal niveau zijn het kopen van treintickets en het aanvragen van assistentie twee stappen die niet zullen worden samengevoegd. De NMBS werkt samen met de belangenorganisaties om de aankoop te faciliteren voor kwetsbare groepen. De uitdagingen met betrekking tot de toegankelijkheid hebben betrekking op verschillende beleidsaspecten: de toegankelijkheid van het railnet hangt ook samen met de informatieverstrekking aan de reizigers, de verkoopkanalen en de dialoog met de belangenorganisaties. In het kader van de onderhandelingen over het openbardienstcontract vertolk ik de uitdagingen op het stuk van de toegankelijkheid, die resulteren in welomlijnde verbintenissen.

22.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Ik verwelkom de onmiddellijke oplossingen voor het probleem en de toekomstperspectieven voor een betere toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit, ook voor vervoersbewijzen voor internationale treinreizen.

Sinds 11 maart 2021 is dat een grondwettelijk recht. Zo een situatie was dan ook onvoorstelbaar in 2022. Er zal een dialoog worden aangeknoopt met de verenigingen om de rechten van de reizigers te verbeteren en discriminatie aan te pakken.

Het incident is gesloten.

23 Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De onderaanneming op de Infrabelwerf te Louvain-La-Neuve" (55027508C)

23.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *Op de website nationale4.be werden er problemen in verband met contracting op de werf van Infrabel te Louvain-La-Neuve gemeld. Naar verluidt stemt het aantal door de onderaannemer aangegeven werknemers niet overeen met het effectieve aantal werknemers op de werf.*

Hoe pakt Infrabel zulke problemen aan, meer bepaald wanneer de sociale wetgeving of de

sociales ou de sécurité? Quels sont les moyens de contrôle internes à Infrabel? Envisagez-vous des actions avec le ministre de l'Économie pour contrôler davantage les chantiers ferroviaires? Si ces enjeux sont abordés lors des discussions du contrat de performance, quelles sont les perspectives?

23.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en français): La sécurité, priorité absolue tant pour moi que pour Infrabel, est assurée sur tous les chantiers, qu'ils soient ou non sous-traités. La présence et le nombre de sous-traitants dépend des opérations effectuées et des marchés publics passés. Dans ce cas, c'est l'entreprise qui a remporté le marché public qui est garante de la sécurité de ses sous-traitants et vérifie que leur action est conforme à la loi.

Développé dans le cadre de la politique CSR d'Infrabel, un code de conduite insiste sur ses attentes vis-à-vis de ses contractants en matière de sécurité au travail. L'article que vous mentionnez a interpellé les responsables du chantier, qui ont procédé à des contrôles. Les documents des travailleurs présents ont été vérifiés.

Un plan de sécurité et de santé a été établi. Les travailleurs ont été accueillis par l'entreprise chargée du chantier, au cours duquel les instructions de sécurité leur ont été données.

Comme tous les chantiers Infrabel et TUC RAIL, ce chantier a fait l'objet d'une coordination sécurité-santé. Dans ce cadre, les risques liés aux impétrants ont été identifiés et pris en compte.

Le bien-être des travailleurs est pour moi essentiel. Aussi, ai-je personnellement écrit à Infrabel pour l'interroger sur les soupçons de problèmes liés au cadre de travail sur ses chantiers, en lien avec cet article. La société m'informe qu'elle restera attentif et poursuivra une politique volontariste en matière de santé, de sécurité et de bien-être pour l'ensemble du personnel, y compris les collaborateurs actifs sur les chantiers qu'elle supervise.

Cette dimension clé sera reprise dans le contrat de performance entre l'État et Infrabel, et dans le

veiligheidsregels niet in acht genomen worden? Welke middelen besteedt Infrabel aan de interne controle. Overweegt u om samen met de minister van Economie initiatieven te nemen voor meer controles op de werven van de spoorwegen? Als die aspecten aan bod komen tijdens de besprekingen over het performantiecontract, wat zijn dan de perspectieven?

23.02 **Minister Georges Gilkinet (Frans):** De veiligheid is zowel voor mij als voor Infrabel de absolute prioriteit en wordt op alle bouwplaatsen gewaarborgd, ongeacht of er met onderaannemers gewerkt wordt. De aanwezigheid van en het aantal onderaannemers hangen af van de werken zelf en de gegunde aanbestedingen. In dat geval moet het bedrijf dat de overheidsopdracht binnengehaald heeft, instaan voor de veiligheid van zijn onderaannemers en nagaan of zij conform de wet handelen.

In het kader van het CSR-beleid van Infrabel (*corporate social responsibility*) werd er een gedragscode ontwikkeld waarin de verwachtingen ten aanzien van de contractors inzake veiligheid op het werk onderstreept worden. Het artikel waarnaar u verwijst heeft voor beroering gezorgd bij de werfverantwoordelijken, die daarop controles hebben uitgevoerd. De documenten van de aanwezige werknemers werden gecontroleerd.

Er werd een veiligheids- en gezondheidsplan opgesteld. Het bedrijf dat de werken uitvoert heeft een onthaalgesprek georganiseerd voor de werknemers, waarbij de veiligheidsinstructies werden meegedeeld.

Zoals voor alle werven van Infrabel en TUC RAIL werd er ook voor deze bouwplaats voorzien in een veiligheids- en gezondheidscoördinatie. De risico's in verband met de lokalisatie van kabels en leidingen werden in kaart gebracht en meegenomen in de instructies.

Het welzijn van de werknemers is voor mij essentieel. Ik heb Infrabel dan ook persoonlijk schriftelijk gecontacteerd met mijn vragen over de vermoedens inzake problemen met de werkomstandigheden op de bouwplaatsen waarvan sprake in het artikel. Het bedrijf laat mij weten dat het alert blijft en een daadkrachtig beleid blijft voeren op het stuk van gezondheid, veiligheid en welzijn voor alle personeelsleden, met inbegrip van de medewerkers op de bouwplaatsen waarop Infrabel toezicht houdt.

Die cruciale dimensie zal opgenomen worden in het performantiecontract tussen de Staat en Infrabel en

contrat de service public entre l'État et la SNCB, même si le gestionnaire de l'infrastructure est tributaire d'un volume de travaux publics plus élevé que celle-ci.

23.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Je me réjouis qu'Infrabel ait répondu au sujet de ce chantier, car les informations divulguées par la presse étaient préoccupantes. Il est délicat d'affecter du personnel ne maîtrisant pas l'une des langues nationales ou sans compétences suffisantes pour travailler dans une zone peu sûre. Le courrier adressé à Infrabel est nécessaire, cette situation étant fréquente.

Infrabel s'en défend. Mais avec cette multiplication des chantiers, le rôle du Parlement est d'encadrer les objectifs de sécurité et de gestion de la sous-traitance par Infrabel.

L'incident est clos.

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

in het openbaredienstcontract tussen de staat en de NMBS, hoewel de infrastructuurbeheerder voor meer openbare werken instaat dan het spoorwegbedrijf.

23.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Ik ben blij dat Infrabel gereageerd heeft op de berichtgeving over die werf, want de door de pers verspreide informatie was zorgwekkend. Men stelt beter geen personeel te werk dat geen van de landstalen beheerst of niet voldoende bekwaam is om in een onveilige zone te werken. Uw brief aan Infrabel was nodig, want zulke toestanden komen regelmatig voor.

Infrabel ontkent dat. Maar gezien het toenemende aantal werven is het de rol van het Parlement om in een duidelijk kader te voorzien voor de doelstellingen inzake veiligheid en beheer van de contracting door Infrabel

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.09 uur.