

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

Mardi

07-02-2023

Matin

Dinsdag

07-02-2023

Voormiddag

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

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

Échange de vues sur le contrat de gestion entre l'État belge et la SNCB et entre l'État belge et Infrabel, sociétés anonymes de droit public et questions jointes de	1
- Nahima Lanjri à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'EDC dans le contrat de service public de la SNCB" (55033249C)	1
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le report de certains investissements par la SNCB et Infrabel" (55033365C) (Suite) <i>Orateurs: Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, Olivier Vajda, Chanelle Bonaventure, Frank Troosters, Vincent Scourneau, Jef Van den Bergh, Maria Vindevoghel, Marianne Verhaert, Joris Vandenbroucke, Josy Arens</i>	1
Questions jointes de	18
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle étude relative à la liaison ferroviaire Hamont-Weert" (55033041C)	18
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire Hamont-Weert" (55033146C)	18
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire Hamont-Weert" (55033951C)	18
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Hamont-Weert" (55033987C) <i>Orateurs: Marianne Verhaert, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	18
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'interdiction des vols de nuit à Zaventem" (55033247C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	20
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des places de parking pour les femmes enceintes" (55033308C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	21
Questions jointes de	21
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La collaboration avec les pouvoirs locaux dans le cadre de l'instauration de parkings payants" (55033488C)	21

INHOUD

Gedachtewisseling over het beheerscontract tussen de Belgische Staat en de NMBS en tussen de Belgische Staat en Infrabel, naamloze vennootschappen van publiekrecht en toegevoegde vragen van	1
- Nahima Lanjri aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De EDC in het openbaredienstcontract van de NMBS" (55033249C)	1
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het uitstellen van investeringen door de NMBS en Infrabel" (55033365C) (Vervolg) <i>Sprekers: Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, Olivier Vajda, Chanelle Bonaventure, Frank Troosters, Vincent Scourneau, Jef Van den Bergh, Maria Vindevoghel, Marianne Verhaert, Joris Vandenbroucke, Josy Arens</i>	1
Samengevoegde vragen van	18
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De nieuwe studie over de spoorverbinding Hamont-Weert" (55033041C)	18
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De spoorlijn Hamont-Weert" (55033146C)	18
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De spoorlijn Hamont-Weert" (55033951C)	18
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De spoorverbinding Hamont-Weert" (55033987C) <i>Sprekers: Marianne Verhaert, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	18
Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het verbod op nachtvluchten in Zaventem" (55033247C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	20
Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Parkeerplaatsen voor zwangere vrouwen" (55033308C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	21
Samengevoegde vragen van	21
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De samenwerking met de lokale besturen in het kader van de invoering van het betalend parkeren" (55033488C)	21

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le stationnement payant à la gare de Diest" (55033523C)	21	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het betalend parkeren aan het station van Diest" (55033523C)	21
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la gare de Diest" (55033961C)	21	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stationsparking in Diest" (55033961C)	21
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La décision de rendre payant le parking de la gare de Diest" (55033955C) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	22	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het betalend maken van de stationsparking in Diest" (55033955C) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	22
Questions jointes de	24	Samengevoegde vragen van	24
- Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Une gare ferroviaire à Haasrode" (55033212C)	24	- Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een treinstation in Haasrode" (55033212C)	24
- Katrien Houtmeyers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude sur la faisabilité d'une gare ferroviaire à Haasrode" (55033739C) <i>Orateurs: Els Van Hoof, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	24	- Katrien Houtmeyers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie naar de haalbaarheid van een treinstation in Haasrode" (55033739C) <i>Sprekers: Els Van Hoof, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	24
Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les actions contre les intrusions sur les voies ferrées" (55033186C) <i>Orateurs: Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	25	Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De acties tegen spoorlopen" (55033186C) <i>Sprekers: Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	25
Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'interdiction de fumer dans les gares" (55033189C) <i>Orateurs: Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	26	Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het rookverbod in de stations" (55033189C) <i>Sprekers: Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	26
Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gestion et l'entretien des fossés" (55033190C) <i>Orateurs: Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	26	Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het beheer en het onderhoud van grachten" (55033190C) <i>Sprekers: Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	26
Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'amélioration de la ponctualité" (55033191C) <i>Orateurs: Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	27	Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbetering van de stiptheid" (55033191C) <i>Sprekers: Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	27
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes de sécurité à Bruxelles-Midi" (55033517C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	28	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheidsproblemen in Brussel-Zuid" (55033517C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	28
Questions jointes de	28	Samengevoegde vragen van	28

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le paiement au comptant à bord des trains" (55033518C)	28	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Contant betalen aan boord van de trein" (55033518C)	28
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation du tarif à bord" (55033602C)	29	- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De verhoging van het boordtarief" (55033602C)	29
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'interdiction de payer en espèces et le tarif plus élevé à bord des trains" (55033626C)	29	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het verbod op cashbetalingen op de trein en het hogere boordtarief" (55033626C)	29
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fin du paiement en cash dans les trains" (55033831C) <i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Chanelle Bonaventure, Maria Vindevoghel, Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	29	- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De afschaffing van de mogelijkheid om cash te betalen in de trein" (55033831C) <i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Chanelle Bonaventure, Maria Vindevoghel, Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobilité	29
Question de Gitta Vanpeborgh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La progression du rétablissement de l'offre de trains en gare de Mortsel-Oude God" (55033644C) <i>Orateurs:</i> Gitta Vanpeborgh, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	31	Vraag van Gitta Vanpeborgh aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De vordering van het herstel van het treinaanbod in station Mortsel-Oude God" (55033644C) <i>Sprekers:</i> Gitta Vanpeborgh, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobilité	31
Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'amélioration de la ponctualité" (55033191C) (continuation) <i>Orateurs:</i> Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	32	Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De verbetering van de stiptheid" (55033191C) (voortzetting) <i>Sprekers:</i> Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobilité	32
Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le retard dans la livraison de matériel ferroviaire" (55033193C) <i>Orateurs:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	33	Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De vertraagde instroom van treinmaterieel" (55033193C) <i>Sprekers:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobilité	33
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "De possibles actions sociales au sein du personnel de la SNCB" (55033645C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	34	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De mogelijke sociale acties bij het NMBS-personeel" (55033645C) <i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobilité	34
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La création d'un registre central des vélos" (55033667C) <i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	34	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De oprichting van een centraal fietsregister" (55033667C) <i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobilité	34
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote de zones de silence dans les trains de la SNCB" (55033668C) <i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	35	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het proefproject met stiltewagons bij de NMBS" (55033668C) <i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobilité	35
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le remplacement du permis de conduire en plastique" (55033669C) <i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	36	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het vervangen van het plastic rijbewijs" (55033669C) <i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobilité	36

Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les futurs abonnements flexibles pour les télétravailleurs" (55033798C) <i>Orateurs:</i> Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	36	Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomstige flexibele abonnementen voor telewerkers" (55033798C) <i>Sprekers:</i> Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	36
Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les attestations de transport routier au sein de l'Union européenne" (55033869C) <i>Orateurs:</i> Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	38	Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bestuurdersattesten voor vrachtwagenchauffeurs in de Europese Unie" (55033869C) <i>Sprekers:</i> Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	38
Questions jointes de	39	Samengevoegde vragen van	39
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nombre d'incidents violents sur le rail" (55033871C)	39	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het aantal geweldincidenten op het spoor" (55033871C)	39
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions contre le personnel de train" (55033946C)	39	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De agressie tegen treinpersoneel" (55033946C)	39
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'insécurité à laquelle sont confrontés les agents du rail" (55033969C)	39	- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onveilige situaties waarmee spoorwegbeambten worden geconfronteerd" (55033969C)	39
- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La lutte contre les agressions dans les trains" (55033973C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Chanelle Bonaventure, François De Smet, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	39	- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De strijd tegen agressie op de trein" (55033973C) <i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Chanelle Bonaventure, François De Smet, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	39

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

du

MARDI 07 FÉVRIER 2023

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

DINSDAG 07 FEBRUARI 2023

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 13 h 09 par M. Jean-Marc Delizée, président.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 13.09 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

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

01 Échange de vues sur le contrat de gestion entre l'État belge et la SNCB et entre l'État belge et Infrabel, sociétés anonymes de droit public et questions jointes de
- Nahima Lanjri à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'EDC dans le contrat de service public de la SNCB" (55033249C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le report de certains investissements par la SNCB et Infrabel" (55033365C) (Suite)

01 Gedachtewisseling over het beheerscontract tussen de Belgische Staat en de NMBS en tussen de Belgische Staat en Infrabel, naamloze vennootschappen van publiekrecht en toegevoegde vragen van
- Nahima Lanjri aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De EDC in het openbardienstcontract van de NMBS" (55033249C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het uitstellen van investeringen door de NMBS en Infrabel" (55033365C) (Vervolg)

01.01 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Je souhaite faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité dans notre pays et je suis déterminé à remédier aux difficultés actuelles.

01.01 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Ik wil van het spoor de ruggengraat van de mobiliteit in ons land maken en ik ben vastbesloten om de huidige moeilijkheden te verhelpen.

(*En néerlandais*) Ces contrats de gestion offrent aux entreprises ferroviaires un cadre ainsi que les perspectives et moyens financiers qui leur sont nécessaires. Je suis également conscient des besoins et des attentes à brève échéance.

(*Nederlands*) Deze beheerscontracten bieden de spoorwegbedrijven een kader en de nodige perspectieven en financiële middelen. Daarnaast blijf ik mij bewust van de noden en de verwachtingen op korte termijn.

(*En français*) Le gouvernement fédéral a pris un engagement historique mais le travail sera long: il y a fort à faire en termes de matériel roulant, d'infrastructure, d'accessibilité et de personnel.

(*Frans*) De federale regering is een historisch engagement aangegaan, maar het zal een werk van lange adem zijn: op het stuk van het rollend materieel, de infrastructuur, de toegankelijkheid en het personeel is er werk aan de winkel.

(*En néerlandais*) Nous concrétiserons cet engagement en étroite coopération avec les différentes familles politiques, les entités fédérées et l'Europe. Nous y associerons à la fois les travailleurs

(*Nederlands*) We zullen deze engagementen concretiseren in nauwe samenwerking met de politieke families, met de deelstaten en met Europa. Zowel de werknemers als het bedrijfsleven zullen we

et les entreprises.

(En français) Privilégier l'offre ou la qualité est un faux débat: nous devons mener ces deux chantiers de front, d'autant qu'il n'y a jamais eu autant de moyens pour y parvenir.

(En néerlandais) Je vais à présent aborder, par thème, les questions plus spécifiques posées par les membres de la commission.

(En français) Nous sommes tous d'accord pour faire de l'accès facilité aux trains un objectif majeur.

(En néerlandais) Sur ce plan, nous n'avons pas hérité d'une situation idéale puisque les gares et les trains ne sont guère accessibles et que nous sommes confrontés à des quais de différentes hauteurs. Nous allons corriger progressivement ces problèmes par le biais d'un plan global et par l'acquisition de matériel roulant adapté. Des engagements ambitieux mais non moins crédibles figurent à ce sujet dans les contrats.

(En français) Ce qui est dans les contrats est réalisable, et de nature à changer la vie des navetteurs.

(En néerlandais) TreinTramBus, le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires et le Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées (CSNPH) ont notamment été consultés pour l'élaboration du plan global d'accessibilité autonome. Les moyens financiers nécessaires dans ce cadre ont été budgétisés dans le plan d'investissement pluriannuel 2023-2032, mais c'est à la SNCB et à Infrabel qu'il appartiendra en définitive d'atteindre l'objectif fixé de 176 gares accessibles de manière autonome d'ici 2032. Cela permettrait à 76 % des voyageurs quotidiens d'avoir accès à des quais surélevés, mais signifie toutefois que le travail ne sera pas entièrement terminé en 2032.

(En français) Nous avons consulté les secteurs concernés dont le CSNPH, que ce soit sur l'accès aux gares, le futur matériel roulant, l'information ou l'achat de titres de transport. Nous avons présenté les résultats de l'enquête BeMob. Le rapport final sera publié d'ici l'été. Nous avons annoncé la nouvelle application SNCB Assist pour l'assistance en gare des personnes moins valides et qui réduit de trois heures le délai de réservation de cette assistance.

(En néerlandais) L'article 57 du contrat prévoit que

hierbij betrekken.

(Frans) De vraag is niet of het aanbod dan wel de kwaliteit voorrang moet krijgen: we moeten tegelijkertijd aan beide aspecten werken, temeer daar we nog nooit over zoveel middelen beschikten om dat te doen.

(Nederlands) Ik zal nu per thema ingaan op de meer specifieke vragen van de commissieleden.

(Frans) We zijn het er allen over eens dat de betere toegankelijkheid van de treinen een hoofddoel moet worden.

(Nederlands) We hebben op dat vlak geen ideale situatie geërfd, met weinig toegankelijke stations en treinen en perrons op verschillende hoogten. We gaan dat stap voor stap corrigeren, via een masterplan en via de aankoop van aangepast rollend materieel. In de contracten worden daarvoor ambitieuze, maar geloofwaardige engagementen aangegaan.

(Frans) Wat er in de beheerscontracten vastgelegd werd is haalbaar en zal een hele verandering zijn voor vele reizigers.

(Nederlands) Onder meer TreinTramBus, het Raadgevend Comité voor treinreizigers en de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap (NHRPH) werden geconsulteerd bij het opstellen van het masterplan Autonome Toegankelijkheid. In het meerjareninvesteringsplan 2023-2032 werden daartoe de nodige financiële middelen gebudgetteerd, maar uiteindelijk is het aan de NMBS en Infrabel om het vooropgestelde resultaat van 176 autonoom toegankelijke stations tegen 2032 te bereiken. Daardoor zou 76 % van de dagelijkse reizigers toegang hebben tot verhoogde perrons. Dat betekent echter wel dat het werk in 2032 nog niet helemaal klaar zal zijn.

(Frans) Wij hebben de betrokken sectoren, zoals de NHRPH, geraadpleegd over de toegankelijkheid van de stations, het toekomstig rollend materieel, de informatie aan de reizigers en de aankoop van vervoerbewijzen. Wij hebben de resultaten van de BeMob-enquête voorgesteld. Het eindrapport zal tegen de zomer worden gepubliceerd. Wij hebben de invoering van de nieuwe NMBS Assist-app aangekondigd, waarmee er in de stations assistentie kan worden verleend aan mindervalide personen en dankzij welke de termijn voor de reservering van die bijstand met drie uur kan worden ingekort.

(Nederlands) In artikel 57 van het contract is

la SNCB peut exempter les personnes handicapées du paiement du supplément de bord sur présentation de leur European Disability Card. Cette mesure s'inscrit dans le cadre d'un projet pilote en cours dans huit pays de l'UE.

J'ai constaté que M. Vandenbroucke avait déjà amené le débat sur les tarifs dans la presse.

(En français) J'ai donc eu l'occasion de donner quelques éléments de réponse ce week-end aux journalistes qui m'interrogeaient. Je vais les répéter, en toute transparence. Il est important de ne pas laisser de fausses informations circuler.

(En néerlandais) La nouvelle structure tarifaire prévoit des réductions importantes et cumulatives pour les seniors, pour les jeunes de moins de 26 ans, pour les voyages durant les heures creuses et pour les petits groupes.

(En français) Ces principes seront complétés par des initiatives commerciales de la SNCB, notamment des cartes avantages et un prix maximal pour les longues distances. Les projections tarifaires présentées à la presse sont donc erronées. Au contraire, les aînés bénéficieront de réductions y compris en heures de pointe, et pour des trajets courts, y compris pour des allers simples. Les tarifs actuels sont donc améliorés.

(En néerlandais) La nouvelle structure tarifaire entrera en vigueur dans les 26 mois suivant la signature du contrat de service public. Ce délai est nécessaire aux préparatifs et à l'adaptation du logiciel.

(En français) Si 26 mois peuvent sembler longs, il s'agit d'une vraie révolution tarifaire. Je ne permettrai pas que les tarifs soient multipliés par trois pour des voyages de longue durée pour les aînés. Il y aura une structure tarifaire différente, ce qui peut poser question. Toutefois, tout ne sera pas augmenté d'un coup. Au contraire, l'intention est d'accroître l'accessibilité tarifaire, avec une formule comportant de nombreux avantages.

(En néerlandais) La nouvelle politique tarifaire sera bénéfique aux voyageurs, et en particulier aux jeunes et aux aînés. Un prix maximum sera instauré pour les longs déplacements, tandis que pour les courts trajets, le prix sera déterminé sur la base de la distance et fera l'objet d'une réduction supplémentaire aux heures creuses. Les trajets en train seront ainsi plus avantageux.

(En français) Cette réforme tarifaire est inédite depuis longtemps.

aangegeven dat de NMBS personen met een handicap op vertoon van de European Disability Card kan vrijstellen van een boordtoeslag. Dat past in een proefproject ter zake in acht landen van de EU.

Ik heb gezien dat de heer Vandenbroucke het debat over de tarieven reeds in de pers heeft gebracht.

(Frans) Het voorbije weekend heb ik geantwoord op vragen van journalisten. Ik zal mijn antwoord in volle openheid herhalen zodat er geen desinformatie verspreid wordt.

(Nederlands) De nieuwe tariefstructuur gaat uit van aanzienlijke en cumulatieve kortingen voor senioren, voor jongeren tot 26 jaar, voor reizen tijdens de daluren en voor kleine groepen.

(Frans) Deze principes worden aangevuld met commerciële initiatieven van de NMBS, met name de voordeelkaarten en een maximumprijs voor lange afstanden. De aan de pers voorgestelde tariefprognoses zijn dus onjuist. In tegenstelling tot wat er daarin beweerd wordt, zullen de senioren ook tijdens de piekuren kortingen krijgen. Hetzelfde geldt voor de korte trajecten, zelfs wanneer het een enkele reis betreft. In vergelijking met de huidige tarieven zijn dat dus verbeteringen.

(Nederlands) De nieuwe tariefstructuur zal binnen de 26 maanden na de ondertekening van het openbaredienstcontract in werking treden. Deze termijn is nodig voor de voorbereidende werkzaamheden en de aanpassing van de software.

(Frans) 26 maanden kan lang lijken, maar het gaat over een heuse revolutie in het tariefbeleid. Ik zal niet toelaten dat de tarieven voor senioren verdriedubbelen voor lange treinritten. Er komt een andere tariefstructuur, wat vragen kan doen rijzen. De prijzen zullen echter niet in één keer verhoogd worden. Integendeel, het is de bedoeling om de toegankelijkheid qua tarieven te vergroten, met een formule die tal van voordelen biedt.

(Nederlands) De reizigers, en vooral de jongeren en de ouderen, zullen wel varen bij het nieuwe tariefbeleid. Voor lange trajecten komt er een maximumprijs, terwijl voor de korte trajecten de prijs wordt bepaald op basis van de afstand, met nog een extra korting in de daluren. Met de trein reizen zal bijgevolg voordeliger worden.

(Frans) Een dergelijke tariefhervorming hebben we lange tijd niet gezien.

(En néerlandais) La nouvelle politique tarifaire part d'une autre logique, ce qui nécessite une certaine période d'adaptation, mais, *in fine*, le système sera plus équitable et plus simple.

Nous continuons également à oeuvrer à un billet de transport intégré, comparable à la carte urbaine Brupass XL, qui a été lancée en février 2021 par les quatre sociétés de transports en commun à Bruxelles. Pour ce faire, les régions doivent se concerter au sein d'une Conférence interministérielle de la Mobilité. Le contrat de gestion de la SNCB prévoit une collaboration avec d'autres opérateurs de transports en commun afin de développer une offre de produits intermodaux communs.

(En français) Madame Bonaventure, une réduction automatique entre en vigueur pour les petits groupes et les moins de vingt-six ans. Aujourd'hui, ces derniers n'ont pas tous accès à ces réductions.

(En néerlandais) La transition aura lieu lorsque le nouveau régime tarifaire entrera en vigueur.

Nous évoluons bien. Par exemple, les abonnements étudiants sont étendus pour inclure les déplacements vers le lieu de stage et peuvent également être utilisés par les enfants de parents divorcés qui séjournent en alternance chez l'un des parents.

(En français) Pour atténuer l'augmentation tarifaire, je plaide pour la TVA à 0 % sur les tickets de transports en commun, qui sera à l'ordre du jour du prochain contrôle budgétaire.

Le dialogue se poursuit avec le Conseil National du Travail (CNT), qui a été consulté sur le contrat de services publics et la politique tarifaire. Le remboursement des abonnements domicile-travail dépend des conventions collectives.

(En néerlandais) Les tarifs sont, en effet, trop complexes. La SNCB planche sur de nouvelles formules tarifaires simplifiées.

(En français) Les financements sont essentiels. Nous tournons le dos à la période de désinvestissement dans le rail. Avec l'aide de l'Europe, ce gouvernement est celui qui a consacré le plus de moyens à la politique ferroviaire, mais il a également dû combler les déficits liés au covid, à la crise de l'énergie et aux inondations. Deux milliards ont été dégagés pour répondre aux besoins d'investissements et aux urgences. Pour les dix prochaines années, 2,4 milliards d'euros sont prévus, avec un financement total en euros constants de 44 milliards. Jamais le rail n'a obtenu autant de

(Nederlands) Het nieuwe tariefbeleid vertrekt vanuit een andere logica, wat enige gewenning vergt, maar uiteindelijk wordt het eerlijker en eenvoudiger.

Wij blijven ook ijveren voor een geïntegreerd vervoerticket, vergelijkbaar met de stadsk kaart Brupass XL, die in februari 2021 door de vier openbaarvervoermaatschappijen in Brussel werd gelanceerd. Daarvoor is overleg noodzakelijk met de regio's binnen een interministeriële conferentie Mobiliteit. In het beheerscontract met de NMBS staat dat er zal worden samengewerkt met andere openbaarvervoeroperatoren om een aanbod van gezamenlijke intermodale producten te ontwikkelen.

(Frans) Mevrouw Bonaventure, er wordt automatisch een korting toegepast voor kleine groepen en jongeren onder de 26 jaar. Thans hebben die laatste niet allemaal recht op een verminderd tarief.

(Nederlands) De overgang zal plaatsvinden wanneer de nieuwe tariefregeling in werking treedt.

We evolueren in de goede richting. Zo worden studentenabonnementen uitgebreid met reizen naar de stageplaats en kunnen ze ook worden gebruikt door kinderen van gescheiden ouders die afwisselend bij een van de ouders verblijven.

(Frans) Om de tariefverhoging te temperen pleit ik voor een btw-tarief van 0 % op tickets voor het openbaar vervoer. Dat punt komt aan bod tijdens de volgende begrotingscontrole.

We zetten de dialoog voort met de Nationale Arbeidsraad (NAR), die geraadpleegd werd over het openbardienstcontract en het tariefbeleid. De terugbetaling van de abonnements voor woon-werkverkeer is afhankelijk van de collectieve arbeidsovereenkomsten.

(Nederlands) De tarieven zijn inderdaad te complex. De NMBS werkt aan nieuwe, vereenvoudigde tariefformules.

(Frans) De financiering is van essentieel belang. We draaien de bladzijde om na een periode waarin de investeringen in het spoor afgebouwd werden. Met de hulp van Europa zijn we de regering die het meeste geld aan het spoorbeleid besteedt, maar we hebben ook de tekorten die verband houden met de coronapandemie, de energiecrisis en de overstromingen moeten dekken. Er werd twee miljard euro uitgetrokken om tegemoet te komen aan de investeringsbehoeften en om de dringendste noden te lenigen. Voor de komende tien jaar wordt er 2,4 miljard euro gepland, met een totale

moyens et une telle visibilité. L'engagement contractuel de l'État engage les futurs gouvernements. Pour le remettre en cause, il faudra modifier le contrat et s'en expliquer, y compris vis-à-vis de l'Europe. Les montants figurent dans le contrat publié au *Moniteur*.

Au-delà de ces moyens, il est prévu qu'Infrabel puisse emprunter un milliard d'euros pour accélérer les travaux d'investissements, notamment dans les ports et sur la ligne Bruxelles-Luxembourg.

Les années 2023 et 2024 seront difficiles, mais le budget continue d'augmenter et plus d'un tiers des moyens du dernier conclave budgétaire ont été consacrés au rail. Je continue à chercher des moyens complémentaires.

La clé de répartition 60/40 est respectée dans les programmes d'investissements localisables en Régions flamande et wallonne et financés par des sources publiques fédérales.

(En néerlandais) Les investissements à Bruxelles, en matériel roulant, en moyens de production et dans la rénovation des lignes à grande vitesse ne sont pas compris dans le calcul de la clé de répartition.

(En français) La Banque européenne d'investissement (BEI) étant une institution publique, elle permet un financement plus avantageux que le marché bancaire commercial.

(En néerlandais) La Banque européenne d'investissement supervise l'utilisation des moyens alloués et encourage Infrabel à appliquer à d'autres projets la même méthodologie de suivi.

(En français) Une fois les discussions finalisées, le gouvernement donnera son accord à Infrabel pour concrétiser l'emprunt. Nous ne sommes pas au bout du processus, mais la possibilité est ouverte.

Infrabel est le gestionnaire de réseau le moins endetté d'Europe. Des investissements dans le réseau sont programmés à long terme. Pour cela, nous devons recourir à l'emprunt. Cela a un effet de levier très utile, qui contribue à l'efficacité du réseau, et au soutien à l'économie intérieure.

(En néerlandais) Les deux contrats contiennent un chapitre sur la planification, la réalisation et le suivi des investissements auxquels le SPF Mobilité est

financiering (in constante euro's) van 44 miljard euro. Het spoor heeft nooit eerder zoveel middelen gekregen en stond nooit eerder zo in de kijker. De contractuele toezeggingen van de Staat verbinden de toekomstige regeringen. Als men daarop wenst terug te komen, zal het beheerscontract gewijzigd moeten worden en dat zal gemotiveerd moeten worden, ook tegenover Europa. De bedragen staan in het contract dat in het *Staatsblad* gepubliceerd werd.

Naast deze middelen zal Infrabel één miljard euro kunnen lenen om de investeringswerken, met name in de havens en op de lijn Brussel-Luxemburg, te versnellen.

2023 en 2024 worden moeilijke jaren, maar het budget blijft toenemen en meer dan een derde van de middelen uit het jongste begrotingsconclaaf werd aan het spoor toegewezen. Ik blijf zoeken naar extra middelen.

De 60/40-verdeelsleutel wordt gerespecteerd in de programma's voor de investeringen die gelokaliseerd kunnen worden in het Vlaamse en het Waalse Gewest en gefinancierd worden met federale overheidsmiddelen.

(Nederlands) De investeringen in Brussel, in rollend materieel, in productiemiddelen en in de vernieuwing van de hogesnelheidslijnen zijn niet inbegrepen in de berekening van de verdeelsleutel.

(Frans) De Europese Investeringsbank (EIB) is een openbare instelling, en kan daardoor voordeliger financieringsmodaliteiten bieden dan de commerciële banken.

(Nederlands) De Europese Investeringsbank volgt het gebruik van deze toegekende middelen op en zet Infrabel aan om dezelfde opvolgingsmethodologie toe te passen op andere projecten.

(Frans) Wanneer de besprekingen eenmaal afgerond zijn, zal de regering Infrabel groen licht geven om de lening effectief aan te gaan. We zijn er dus nog niet, maar de mogelijkheid ligt open.

Van alle spoorweginfrastructuurbeheerders in Europa heeft Infrabel de minste schulden. Investeringsplanning in het spoorweginfrastructuur wordt op de lange termijn gepland. Daarvoor moeten we geld lenen. Dat heeft een zeer nuttige hefboomwerking, die bijdraagt tot het efficiënte functioneren van het spoorweginfrastructuur en de binnenlandse economie mede ondersteunt.

(Nederlands) Beide contracten bevatten een hoofdstuk over ontwerp, uitvoering en opvolging van investeringen, waarbij de FOD Mobiliteit betrokken

associé.

(En français) On renforcera le SPF Mobilité dans sa mission de suivi des contrats et des investissements.

Des échanges ont eu lieu avec l'Institut des comptes nationaux (ICN) pendant la négociation. Une demande d'avis a été formulée et cet avis doit être remis pour la fin février. La sécurité du réseau sera assurée en priorité, y compris pour 2023-2024.

(En néerlandais) Nous ne ferons aucune concession en matière de sécurité du trafic ferroviaire. Les investissements, l'entretien et les renouvellements demeureront garantis. Les investissements non urgents pour les caténaires, les ouvrages d'art, les ponts, les tunnels et la signalisation seront reportés et d'autres stratégies seront appliquées afin de prolonger la durée de vie économique des actifs.

La ponctualité est, à juste titre, au centre des préoccupations. Nous ne viendrons à bout de ce problème qu'avec une action commune, un message clair et une approche vigoureuse et cohérente.

(En français) Le nouveau contrat de service public compte plus d'indicateurs de ponctualité que l'ancien contrat de gestion. La suppression de trains est reprise dans l'indicateur de performance qui permettra d'y voir plus clair en la matière.

(En néerlandais) L'ancien contrat contenait un objectif de ponctualité, qui a permis de neutraliser une série de causes de retard. Le nouveau contrat prévoit, pour la première fois, un objectif de ponctualité sans neutralisation et assorti d'incitants financiers. Il prévoit également une modification de la mesure de la ponctualité, qui se rapproche plus du vécu du voyageur, à l'aide de mesures prises dans les gares intermédiaires: 111 points de mesure verront le jour.

Désormais, il existe également un indicateur de prestation pour les correspondances réalisées.

(En français) On a ajouté des comptages intermédiaires et intégré la question des correspondances assurées, un autre point important à évaluer.

(En néerlandais) Les indicateurs clés de performance (KPI) ne sont rien de plus qu'un outil.

(En français) Ce sont à la fois des indicateurs de mesure et un gage pour assurer les performances. La SNCB et Infrabel seront évaluées annuellement

wordt.

(Frans) We zullen de FOD Mobiliteit meer armslag bij de opvolging van de contracten en investeringen geven.

Tijdens de onderhandelingen werd er met het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) overleg gepleegd. Er werd een advies gevraagd en dat advies moet eind februari verstrekt worden. De veiligheid van het netwerk komt op de eerste plaats, ook in 2023 en 2024.

(Nederlands) Inzake de veiligheid van het treinverkeer doen we geen concessies. Spoorinvesteringen, onderhoud en vernieuwing zullen gevrijwaard blijven. Niet-dringende investeringen voor bovenleidingen, kunstwerken, bruggen, tunnels en seininrichting worden uitgesteld en alternatieve strategieën worden toegepast om de economische levensduur te verlengen.

De stiptheid is terecht een grote bezorgdheid. Wij zullen daarin alleen succes boeken als we gezamenlijk optreden met een duidelijke boodschap en een sterke en coherente aanpak.

(Frans) In het nieuwe openbaredienstcontract zijn er meer stiptheidsindicatoren opgenomen dan in het oude beheerscontract. De afschaffing van treinen is opgenomen in de prestatie-indicator, waarmee er meer duidelijkheid zal kunnen worden geschept met betrekking tot dat aspect.

(Nederlands) Het oude contract bevatte een stipheidsdoelstelling, waarbij een aantal oorzaken van vertraging werd geneutraliseerd. Het nieuwe contract heeft voor het eerst een stipheidsdoelstelling zonder neutralisatie en met financiële incentives. Het voorziet ook in een wijziging van de meting van de stiptheid, die dichterbij de beleving van de reiziger komt, via metingen in de tussenstations. Er komen 111 meetpunten.

Voortaan is er ook een prestatie-indicator voor de gerealiseerde aansluitingen.

(Frans) We hebben metingen in tussenstations toegevoegd en het criterium van de verzekerde aansluitingen in de review opgenomen, want dat is een ander belangrijk punt dat geëvalueerd moet worden.

(Nederlands) Kritieke prestatie-indicatoren (KPI's) zijn slechts een instrument.

(Frans) Dat zijn meetindicatoren die tegelijk ook waarborgen bieden op het stuk van de prestaties. De NMBS en Infrabel worden jaarlijks en halverwege de

et à mi-contrat sur la base de ces objectifs.

(En néerlandais) Les KPI sont le résultat d'une négociation et impliquent donc un équilibre. Signer un chèque en blanc poserait un problème.

Les années covid 2020 et 2021 ne sont pas des années de référence fiables sur le plan de la satisfaction des clients. Nous considérons les objectifs à atteindre par rapport à 2019, soit 7,09. Pour les années à venir, des normes de progression ambitieuses ont été fixées. Nous devons atteindre 7,25, puis 7,36 en 2027 et 7,44 en 2032.

Dans le cadre de la rédaction des contrats, nous avons fait appel à un consultant étranger capable de fournir des points de comparaison utiles concernant les entreprises ferroviaires étrangères. La collaboration avec la Banque européenne d'investissement par le biais de moyens d'investissement et d'une expertise dans l'optique d'un prêt à Infrabel contribueront également à améliorer rapidement la qualité. Pour ce qui est de la Vision 2040, nous nous inspirerons également des bonnes pratiques à l'étranger. Nous avons lancé récemment une étude sur l'horaire intégré.

En matière de transport de marchandises, notre objectif est de faire doubler le volume d'ici 2030.

(En français) Il est plus facile d'obtenir des permis pour construire des voies de garage que pour réaliser le RER, qui se déploie dans des zones plus densément peuplées. Je n'ai pas de craintes quant à la capacité d'obtenir les permis nécessaires à garantir la marche des trains de marchandises. Nous avons les moyens de réaliser études et travaux afin de mettre en service ces voies, notamment les moyens européens obtenus grâce à Connecting Europe Facility.

(En néerlandais) Indépendamment des points chauds, comme la jonction Nord-Midi à Bruxelles et les voies situées aux alentours d'Anvers et de Gand, le réseau ferroviaire dispose encore d'une certaine marge de capacité. Le contrat de performance d'Infrabel prévoit, en vue de l'élargissement de la capacité, de prendre d'abord des mesures, comme des ajustements du plan de transport ou de systèmes et de procédures, et, en cas d'effet insuffisant, d'envisager des adaptations de l'infrastructure.

Le plan d'investissement pluriannuel prévoit de mettre des ressources à disposition en vue du déploiement de l'ETCS. En concertation avec l'ensemble des intervenants, nous examinons si le

looptijd van het contract geëvalueerd op basis van die doelstellingen.

(Nederlands) De KPI's zijn het resultaat van een onderhandeling en houden dus een evenwicht in. Een blanco cheque geven zou problematisch zijn.

De covidjaren 2020 en 2021 zijn geen betrouwbare referentie jaren inzake klanttevredenheid. Wij kijken naar de streefwaarden die tijdens het contract moeten worden bereikt ten opzichte van 2019, zijnde 7,09. De volgende jaren zijn ambitieuze progressiewaarden ingeschreven. Wij moeten eerst naar 7,25, vervolgens naar 7,36 in 2027 en naar 7,44 in 2032.

In het kader van de opstelling van de contracten hebben we een beroep gedaan op een buitenlandse consultant die nuttige vergelijkingselementen kon aandragen over de openbare spoorwegmaatschappijen in andere landen. Ook de samenwerking met de Europese Investeringsbank via investeringsmiddelen en expertise voor een lening aan Infrabel zal bijdragen aan de kwaliteitssprong. Ook bij Visie 2040 laten we ons inspireren door buitenlandse goede praktijken. We hebben onlangs een studie over de geïntegreerde dienstregeling gelanceerd.

Onze doelstelling voor het goederenvervoer is een verdubbeling van het volume tegen 2030.

(Frans) Het is gemakkelijker om vergunningen te verkrijgen voor de aanleg van opstelsporen dan voor de realisatie van het GEN, dat in dichter bevolkte zones aangelegd wordt. Ik heb er vertrouwen in dat het zal lukken om de vergunningen te verkrijgen die nodig zijn om ervoor te zorgen dat de goederentreinen kunnen rijden. We beschikken over de nodige middelen voor studies en werken om die sporen in werking te stellen, meer bepaald de Europese middelen die verkregen werden dankzij de Connecting Europe Facility.

(Nederlands) Afgezien van hotspots zoals de Noord-Zuidverbinding in Brussel en de sporen rond Antwerpen en Gent, is er nog wat capaciteitsmarge op het spoornet. In het performantiecontract van Infrabel staat dat er, om de capaciteit uit te breiden, eerst maatregelen moeten komen zoals aanpassingen van het transportplan of aan systemen en procedures en als dit onvoldoende effect heeft, moeten infrastructuraanpassingen overwogen worden.

Er worden in het meerjareninvesteringsplan middelen ter beschikking gesteld voor de uitrol van het ETCS. Samen met alle belanghebbenden gaan we na of de tijdlijn aangepast moet worden, zonder

calendrier doit être adapté, sans compromettre les conditions de sécurité. Soit dit en passant, nous sommes l'un des pays les plus avancés dans la mise en oeuvre de l'ETCS.

Dans le courant d'avril et de mai 2023, la SNCB et Infrabel organiseront des tournées de présentation afin d'informer les villes et les communes de la future offre ferroviaire et de donner des précisions sur des projets d'aménagement des abords des gares et sur les travaux prévus.

(En français) Le dialogue essentiel entre les entreprises et les Régions va être renoué pour bien informer chacun, récolter les bonnes idées et les évaluer.

(En néerlandais) Je rappelle notre décision de geler les extensions prévues et de stabiliser en premier lieu l'offre existante.

(En français) Le premier objectif est d'assurer le service de trains par des recrutements, des voies rééquipées et de nouveaux trains, puis nous tenterons d'augmenter de dix millions de kilomètres en dix ans le service de trains.

(En néerlandais) La liste du trafic ferroviaire transfrontalier peut encore être complétée. Une liaison entre Hamont et Weert reste donc possible, mais cela dépend de l'électrification de la ligne aux Pays-Bas.

(En français) Les trains de nuit ne relèvent pas du contrat de service public de la SNCB. Dès que possible, je reviendrai au Parlement avec le projet de loi les finançant.

Aucune fermeture de guichet n'est programmée. Le contrat prévoit une analyse objectivée, pour faire évoluer le nombre de gares avec guichets à la hausse ou à la baisse.

(En néerlandais) Les engagements souscrits en vue de la suppression des jeux de hasard dans les gares ne sont pas remis en cause. Toutefois, à l'expiration des contrats, les engagements ne seront pas renouvelés.

Les nouveaux distributeurs de billets de train seront mis en service progressivement à partir de 2025. Pour déterminer leurs emplacements optimaux, des facteurs tels que l'accessibilité, la protection contre les conditions météorologiques, la lisibilité et les coûts d'installation et de maintenance sont pris en compte.

(En français) La SNCB étudie la distribution de certains titres de transport par des partenaires

de veiligheidsvoorwaarden in het gedrang te brengen. We zijn tussen haakjes een van de meest geavanceerde landen inzake de uitvoering van het ETCS.

In de loop van april en mei 2023 zullen de NMBS en Infrabel roadshows organiseren om steden en gemeenten te informeren over het toekomstige treinaanbod, over de stationsomgevingen en over de geplande werken.

(Frans) De essentiële dialoog tussen de bedrijven en de gewesten zal nieuw leven ingeblazen worden om iedereen goed te informeren, goede ideeën te verzamelen en die te evalueren.

(Nederlands) Ik herinner aan onze beslissing om de geplande uitbreidingen te bevriezen en in de eerste plaats het bestaande aanbod te stabiliseren.

(Frans) De belangrijkste doelstelling bestaat erin de treindienst te verzekeren door te recruter, de sporen te moderniseren en nieuwe treinen in te zetten. Daarna zullen we trachten het aantal afgelegde kilometers in tien jaar tijd te verhogen met tien miljoen.

(Nederlands) De lijst van het grensoverschrijdende treinverkeer kan nog worden aangevuld. Een verbinding tussen Hamont en Weert blijft dus mogelijk, maar dat hangt af van de elektrificatie van het spoor in Nederland.

(Frans) Nachttreinen vallen niet onder het openbardienstcontract van de NMBS. Zodra dat mogelijk is, zal ik het Parlement het wetsontwerp voorleggen waarmee ze gefinancierd worden.

Er zijn geen sluitingen van loketten gepland. Het contract voorziet in een geobjectiveerde analyse die kan leiden tot meer of minder stations met loketten.

(Nederlands) De verbintenissen over de afschaffing van kansspelen in stationsgebouwen staan niet ter discussie. Wanneer de contracten aflopen, zullen ze echter niet verlengd worden.

De nieuwe verkoopautomaten worden vanaf 2025 geleidelijk in dienst genomen. Voor het bepalen van de optimale locaties wordt er rekening gehouden met factoren als toegankelijkheid, bescherming tegen weersomstandigheden, leesbaarheid en installatie- en onderhoudskosten

(Frans) De NMBS onderzoekt de aflevering van bepaalde vervoerbewijzen door externe partners,

externes, comme des services de transport public et la poste.

(En néerlandais) Le contrat prévoit que la SNCB va étudier comment améliorer la réception GSM à bord des trains. En concertation avec la ministre De Sutter, nous œuvrons au développement de la 5G afin de garantir une meilleure couverture dans le train.

En effet, la livraison tardive des rames M7 est regrettable.

Toute forme d'agression est une de trop. La SNCB essaie de lutter contre ce phénomène dans le cadre de quatre domaines d'action figurant dans le contrat de service public.

(En français) Pour prévenir l'insécurité, on envisage des campagnes sur le respect, et le déploiement d'agents dans les trains et les gares pour intervenir au plus vite. Securail doit gérer la pyramide des âges et la mobilité de ses collaborateurs. La centaine de recrutements nécessaires est en cours.

La SNCB finalisera en 2023 l'intégration des alertes silencieuses à son Security Operations Center.

La combinaison de ce travail sur tous les axes offrira à tous une sécurité légitime. La SNCB, le ministre de la Justice, la ministre de l'Intérieur et moi-même communiquerons cette semaine sur cela.

(En néerlandais) Il est prévu de poursuivre le verdissement d'Infrabel et de la SNCB par le biais de mesures concrètes. Le contrat de performance conclu avec Infrabel stipule que le gestionnaire de l'infrastructure doit réduire son empreinte carbone de 10 % d'ici 2027 et de 15 % d'ici 2032. Il y parviendra grâce à des mesures techniques, des investissements dans l'efficacité énergétique, l'utilisation d'énergie verte et la diminution de sa consommation en combustibles fossiles. La SNCB doublera, quant à elle, son parc photovoltaïque.

Les ambitions des contrats de gestion pourront être réalisées à l'aide des moyens prévus dans le plan d'investissement pluriannuel. Conformément à l'accord sur l'énergie du 22 mars 2022, mon cabinet est en pourparlers avec le SPF, la SNCB et Infrabel au sujet de possibilités de financement alternatives.

Infrabel inventoriera, avec l'IRM et le Centre d'excellence pour le climat, les interventions

zoals openbaarvervoerbedrijven en de post.

(Nederlands) In het contract staat dat de NMBS zal bestuderen hoe de gsm-ontvangst aan boord van de treinen kan verbeterd worden. Samen met minister De Sutter werken we aan de ontwikkeling van 5G voor een betere dekking in de trein.

Het is inderdaad jammer dat de M7-stellen te laat geleverd worden.

Elke vorm van agressie is er een te veel. De NMBS probeert het fenomeen te bestrijden in vier actiedomeinen die in het openbaredienstcontract werden opgenomen.

(Frans) Om onveiligheid te voorkomen overwegen we om campagnes over respect te organiseren en op de trein en in de stations agenten in te zetten die zo snel mogelijk tussenbeide kunnen komen. Securail moet de problemen op het vlak van de leeftijdspiramide en de mobiliteit van zijn medewerkers aanpakken. De zowat honderd noodzakelijke aanwervingen zijn aan de gang.

De NMBS zal in 2023 de laatste hand leggen aan de integratie van stille alarmen in het Security Operations Center.

De combinatie van de inspanningen die in al die actiedomeinen geleverd worden, zal de veiligheid garanderen waar iedereen terecht om vraagt. De NMBS, de minister van Justitie, de minister van Binnenlandse Zaken en ikzelf zullen hier in de loop van deze week over communiceren.

(Nederlands) Het is de bedoeling om Infrabel en de NMBS via concrete maatregelen verder te vergroenen. In het performantiecontract met Infrabel wordt bepaald dat de infrastructuurbeheerder zijn CO₂-voetafdruk tegen 2027 met 10 % en tegen 2032 met 15 % moet verkleinen. Dat kan via technische maatregelen, investeringen in energie-efficiëntie, het gebruik van groene energie en het minder verbruiken van fossiele brandstoffen. De NMBS zal haar zonnepanelenpark verdubbelen.

De ambities in de beheerscontracten kunnen worden gerealiseerd met de middelen uit het meerjareninvesteringsplan. Daarnaast voert mijn kabinet, overeenkomstig het energieakkoord van 22 maart 2022, gesprekken met de FOD, de NMBS en Infrabel over alternatieve financieringsmogelijkheden.

Om onze spoorwegen klimaatrobust te maken, zal Infrabel samen met onder meer het KMI en het

techniques nécessaires afin d'armer nos chemins de fer pour affronter le changement climatique. Aucun moyen n'a encore été prévu dans le plan d'investissement pluriannuel pour la concrétisation de ces projets, mais un ajustement est possible dans le cadre de l'évaluation à mi-parcours en 2027.

Les mesures visant à réduire l'utilisation de pesticides sont maintenues. Les contrats de gestion opèrent une distinction entre les zones critiques du point de vue de la sécurité et les autres zones. Infrabel recherche, en concertation avec ses collègues européens, des solutions innovantes et respectueuses de l'environnement pour les zones critiques du point de vue de la sécurité. Pour les autres zones, l'on ne recourra plus aux pesticides.

Chaque gare doit être équipée d'au moins six emplacements couverts pour vélos. Au total, le nombre d'emplacements pour vélos doit être porté à au moins 164 000 d'ici 2032, soit une augmentation de 40 %. Le matériel roulant doit faire l'objet d'une augmentation d'au moins 50 % de la capacité pour les vélos. Le nouveau matériel roulant comportera au moins huit emplacements pour vélos par composition.

L'objectif est que les travaux d'entretien et de renouvellement perturbent le moins possible la circulation des trains. Il est également important que les voyageurs et les entreprises soient informés précisément à ce sujet, compte tenu notamment de la sécurité.

(En français) Le RER sur la ligne 124 ne progresse pas, faute d'un permis sur Linkebeek. Les discussions sont difficiles entre cette commune, Infrabel et la Région flamande. Je suis activement le dossier et j'espère, avec l'aide de nos amis communs à Linkebeek, aboutir à une solution.

Quant à la sous-traitance et au principe du *one man car*, rien ne sera possible sans nos cheminots, dont la compétence est précieuse.

(En néerlandais) Il est prévu contractuellement que la SNCB et Infrabel demandent à leurs fournisseurs et sous-traitants de respecter les droits environnementaux, sociaux et du travail applicables dans le cadre de la réalisation de travaux ou de la fourniture de services et de matériel.

Je ne suis pas d'accord avec la proposition de Mme Verhaert consistant à faire en sorte qu'une seule personne assure le fonctionnement du train. Il est important de garder un accompagnateur à bord du train pour garantir la sécurité, le service et la

Kenniscentrum voor het Klimaat in kaart brengen welke infrastructurele ingrepen daarvoor noodzakelijk zijn. Voor de uitvoering van die plannen zijn er nog geen middelen opgenomen in het meerjareninvesteringsplan, maar dat kan worden aangepast bij de *midterm review* in 2027.

De acties om het pesticideverbruik te verminderen, worden bestendigd. De beheerscontracten maken een onderscheid tussen veiligheidskritieke zones en andere zones. Infrabel zoekt samen met haar Europese collega's naar innovatieve en milieuvriendelijke oplossingen voor de veiligheidskritieke zones. Voor de andere zones zullen er geen pesticiden meer worden ingezet.

Elk station moet worden uitgerust met minstens 6 overdekte fietsplaatsen. In totaal moet het aantal fietsplaatsen worden verhoogd tot minstens 164.000 tegen 2032, wat een verhoging van 40 % betekent. Op het rollend materieel moet de fietscapaciteit met ten minste 50 % worden verhoogd. Op nieuw rollend materieel komen er minstens 8 fietsplaatsen per samenstelling.

Het streefdoel moet zijn dat onderhouds- en vernieuwingswerken het treinverkeer zo weinig mogelijk verstoren. Tevens is het van belang dat treinreizigers en bedrijven hierover accuraat worden geïnformeerd, ook al gelet op de veiligheid.

(Frans) De werken aan lijn 124 in het kader van het GEN vorderen niet omdat er voor Linkebeek nog geen vergunning werd uitgereikt. De gesprekken tussen die gemeente, Infrabel en het Vlaams Gewest verlopen moeizaam. Ik volg dit dossier actief op en hoop met de hulp van onze gemeenschappelijke vrienden in Linkebeek een oplossing uit de brand te slepen.

Wat de onderaanneming en de idee van de *one man car* betreft, zal er niets mogelijk zijn zonder ons spoorwegpersoneel: dat beschikt over waardevolle vaardigheden.

(Nederlands) Er is contractueel bepaald dat de NMBS en Infrabel van hun leveranciers en onderaannemers eisen dat ze de geldende milieurechten, sociale rechten en arbeidsrechten respecteren bij het uitvoeren van werken of het leveren van diensten en materieel.

Ik ga niet akkoord met het voorstel van mevrouw Verhaert over de eenmansbediening. Het is belangrijk om een begeleider aan boord van de trein te houden om de veiligheid, de dienstverlening en de stiptheid te garanderen.

ponctualité.

(En français) Le manque d'accompagnateurs de train peut causer un manque de ponctualité. Le contrat ne prévoit pas qu'on passe à un système *one man car*.

De nombreux recrutements ont eu lieu et sont en cours. En 2023, nous recherchons 2 405 personnes pour la SNCB et Infrabel. On est bien au-delà de la moyenne. Nous constituons une réserve d'accompagnateurs pour renforcer la fiabilité du service.

L'accord social est en cours de négociation depuis janvier, et dépend des relations au sein de l'entreprise. Disposer de contrats et d'une visibilité à dix ans sur les moyens garantit le maintien et la qualité de l'emploi. Infrabel et la SNCB sont deux entreprises qui ont un avenir durable.

(En néerlandais) Le contrat de performance prévoit que l'incidence de la suppression de passages à niveau doit être examinée dans une perspective plus large. Quoi qu'il en soit, les deux contrats constituent une avancée en matière de concertation avec les villes et communes.

Les projets pilotes inscrits dans l'accord de gouvernement requièrent une préparation et une actualisation approfondies de notre législation, en concertation avec les régions. Le SPF Mobilité vient d'entamer une étude à cet effet.

ALLRAIL se montre très offensive à l'égard des attributions directes (*direct awards*). Il est possible que l'association introduise un recours contre le contrat de service public. Une concertation a eu lieu au préalable avec un représentant de la Commission européenne. Nous avons agi de manière transparente et en conformité avec la directive, notamment en recourant à la possibilité d'une attribution directe à notre exploitant historique.

(En français) Pour ces contrats, nous avons travaillé dans le cadre du droit européen, des directives en la matière, en appliquant la possibilité qu'elles offraient d'octroyer à l'opérateur public historique la mission de transporter les personnes. Nous l'avons fait en observant la manière de procéder dans d'autres pays et en dialogue avec la Commission. Ce que nous avons établi est solide d'un point de vue juridique, industriel et budgétaire.

01.02 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Lors de la précédente réunion de notre commission, les

(Frans) Het tekort aan treinbegeleiders kan op de stiptheid wegen. Het contract voorziet niet in de overgang naar een *one man car*-systeem.

Er hebben veel aanwervingen plaatsgevonden en ook nu wordt er nieuw personeel aangeworven. In 2023 zoeken we 2.405 nieuwe medewerkers voor de NMBS en Infrabel. We zitten ruim boven het gemiddelde. We leggen een reserve van begeleiders aan om de betrouwbaarheid van de dienstverlening te versterken.

Sinds januari wordt er over het sociaal akkoord onderhandeld. Dat wordt mede door de verhoudingen in het bedrijf bepaald. De contracten die voor een periode van tien jaar een zicht op de middelen geven staan garant voor het behoud en de kwaliteit van de tewerkstelling. Infrabel en de NMBS zijn twee bedrijven met een duurzame toekomst.

(Nederlands) In het performantiecontract staat dat de impact van de afschaffing van overwegen ruimer moet worden bekeken. In beide contracten is er alleszins sprake van vooruitgang voor het overleg met steden en gemeenten.

De proefprojecten die in het regeerakkoord staan, vereisen een intensieve voorbereiding en actualisering van onze wetgeving in overleg met de regio's. De FOD Mobiliteit is daarvoor net met een studie gestart.

ALLRAIL gedraagt zich zeer offensief tegen *direct awards*. Het is mogelijk dat het beroep aantekent tegen het openbaredienstencontract. Er vond vooraf overleg plaats met een vertegenwoordiger van de Europese Commissie. We hebben transparant en in overeenstemming met de richtlijn gehandeld, onder meer door gebruik te maken van de mogelijkheid om een onderhandse gunning aan onze historische exploitant toe te kennen.

(Frans) Voor die contracten hebben we gewerkt in het kader van het Europese recht, de desbetreffende richtlijnen, en gebruikgemaakt van de daardoor geboden mogelijkheid om de historische openbare spooroperator de opdracht inzake het reizigersvervoer toe te kennen. Daarbij hebben we gekeken hoe men in andere landen te werk gaat, en hebben we in dialoog met de Commissie geopereerd. Wij hebben uit een juridisch, industrieel en budgettair oogpunt solide werk geleverd.

01.02 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Tijdens de vorige commissievergadering hebben de sprekers

intervenants ont expliqué à l'unanimité que la SNCB et Infrabel naviguaient à vue depuis 2008 et que les contrats de gestion et de performance que vous avez négociés et conclus sont donc une réussite.

Le rail belge existe depuis 1835. La SNCB a été créée en 1926. Après le début de l'électrification du réseau dans les années 1950, un premier grand recul est enregistré de 1960 à 1984, puisque de nombreuses lignes dites non rentables sont fermées. Un deuxième recul est enregistré de 2010 à 2019, car tout investissement est abandonné au sein de la SNCB. L'outil non entretenu s'use inexorablement.

En 2019, l'accord de gouvernement prévoit un réinvestissement massif dans la SNCB et Infrabel. En décembre 2022, les contrats que nous avons évoqués sont signés. Il s'agit peut-être de la dernière véritable réforme avant la privatisation voulue par l'Europe.

Les objectifs de ces contrats concernent une augmentation significative de l'offre, le confort, la ponctualité, un meilleur service à la clientèle et des indicateurs de performance assortis d'incitants financiers – une grande première.

Les critiques actuelles qui vous sont adressées (problèmes de ponctualité, de personnel, de matériel vieillissant) sont plutôt dirigées contre les gouvernements précédents. Vous partiez en effet d'un bilan négatif. Ainsi, les premiers investissements dégagés depuis 2019 servent à refinancer ce qui ne l'a pas été, avant de pouvoir investir pour les améliorations que nous attendons tous. Par conséquent, vos investissements ne sont pas encore visibles.

Au-delà de ces investissements, les contrats de gestion et de performance constituent le cadre qui manquait. Je souhaite au ministre de pouvoir concrétiser certains de ces investissements dès cette législature. La SNCB doit être la colonne vertébrale de notre mobilité et le centre d'une intermodalité.

01.03 Chanelle Bonaventure (PS): Je remercie le ministre pour le travail effectué, qui permettra sans doute au rail d'avoir un avenir pour les dix prochaines années. Notre groupe soutiendra toute initiative destinée à améliorer le quotidien des cheminots et des navetteurs.

Une accompagnatrice de train de ma région a été agressée dimanche soir, ce qui a occasionné un mouvement de grève sur le rail ce lundi. Un accord

unaniem gesteld dat de NMBS en Infrabel sinds 2008 blindvoeren en dat de beheers- en prestatiecontracten waarover u onderhandeld hebt en die u afgesloten hebt dus een succes zijn.

De Belgische spoorwegen bestaan sinds 1835. De NMBS werd in 1926 opgericht. Na het begin van de elektrificatie van het net in de jaren 50 was er een eerste grote terugval van 1960 tot 1984, toen er veel zogenaamd onrendabele lijnen gesloten werden. Van 2010 tot 2019 volgde er een tweede terugval omdat er in de NMBS niet meer geïnvesteerd werd. Het niet onderhouden materieel slijt onverbiddelijk.

In 2019 voorzag het regeerakkoord in massale herinvesterings in de NMBS en Infrabel. In december 2022 werden de door ons vermelde contracten ondertekend. Dit is misschien de laatste echte hervorming vóór de door Europa gewilde privatisering.

De doelstellingen van deze contracten hebben betrekking op een aanzienlijke toename van het aanbod, het comfort, de stiptheid, een betere dienstverlening aan de klanten en prestatie-indicatoren met financiële stimulansen – een belangrijke primeur.

De huidige kritiek aan uw adres (problemen met stiptheid, personeel, verouderend materieel) is eigenlijk gericht tegen de vorige regeringen. U bent immers van start gegaan met een negatieve balans. De eerste investeringen sinds 2019 zullen dan ook dienen om opnieuw te financieren wat niet gefinancierd werd, alvorens er kan geïnvesteerd worden in de verbeteringen waarop we allemaal wachten. Daarom zijn uw investeringen nog niet zichtbaar.

Naast deze investeringen vormen de beheers- en prestatiecontracten het kader dat ontbrak. Ik wens de minister toe dat hij een aantal van die investeringen tijdens deze zittingsperiode kan uitvoeren. De NMBS moet de ruggengraat van onze mobiliteit en het middelpunt van de intermodaliteit zijn.

01.03 Chanelle Bonaventure (PS): Ik dank de minister voor het geleverde werk, dat de toekomst van het spoor voor de komende tien jaar wellicht zal veiligstellen. Onze fractie zal elk initiatief steunen dat erop gericht is om de dagelijkse werkomstandigheden van het spoorwegpersoneel en de situatie van de reizigers te verbeteren.

Zondagavond werd een treinbegeleidster uit mijn regio bedreigd, wat afgelopen maandag tot een stakingsactie bij het spoor leidde. Gisteravond

a été trouvé hier soir. Je salue la proactivité de la SNCB et la vôtre dans ce contexte, ainsi que la poursuite des recrutements.

werd er een akkoord bereikt. Ik ben blij dat de NMBS en uzelf zo proactief opgetreden zijn in deze zaak en dat er voortgang gemaakt wordt met de aanwervingen.

01.04 Frank Troosters (VB): Il est frappant de constater les très nombreuses observations et parfois même, les critiques qui émanaient essentiellement des partis de la majorité. Cette situation constitue un contraste saisissant avec le narratif selon lequel ce contrat de gestion aurait fait l'objet d'une collaboration avec le Parlement. Toutes sortes de questions – d'ailleurs très pertinentes – ont été posées sur la communication, le réseau, mobile, le faible niveau d'ambitions, la satisfaction des clients, la ponctualité, la politique tarifaire et l'interdiction des machines à sous. Dans quelle mesure tous ces points ont-ils été évoqués dans le cadre d'une concertation?

01.04 Frank Troosters (VB): Het is opvallend dat vooral bij de meerderheidspartijen er heel veel opmerkingen en soms ronduit kritiek te horen zijn. Dit contrasteert met het verhaal dat bij deze beheersovereenkomst er samenwerking met het Parlement was geweest. Er zijn – zeer terecht trouwens – allerlei vragen gesteld over de communicatie, het mobiele netwerk, de lage ambities, de klanttevredenheid, de stiptheid, het prijsbeleid en het verbod op gokautomaten. In welke mate is er eigenlijk overleg geweest over dit alles?

La réponse relative à l'emprunt contracté par Infrabel auprès de la Banque européenne d'investissement était décevante car nous ignorons le taux d'intérêt en vigueur. L'argument de la meilleure qualité du suivi assuré par la BEI ne tient pas la route.

Het antwoord over de lening van Infrabel bij de Europese Investeringsbank is aan de povere kant, want het is niet duidelijk wat de geldende intrestvoet is. Het argument van de betere opvolging door de EIB houdt geen steek.

Nous ne savons pas non plus par rapport à quel nombre de trains de base l'augmentation de l'amplitude a été calculée.

Evenmin is het duidelijk tegenover welk basisaantal treinen de berekende verhoging van de amplitude werd afgezet.

L'Open Vld souligne que les trajets supprimés doivent être comptabilisés dans le calcul des chiffres de ponctualité, dès lors qu'un train qui ne circule pas n'est pas ponctuel. J'ai des réserves sur les *midterm reviews*. Ces derniers permettent d'embellir le résultat, étant donné que la mesure se déroule différemment qu'auparavant.

Open Vld merkt op dat afgeschafte ritten meegeteld zouden moeten worden voor de berekening van de stiptheidscijfers, want een trein die niet rijdt, is niet stipt. Ik heb bedenkingen bij *midterm reviews*. Daarmee kan men het resultaat opsmukken, aangezien men op een andere manier meet dan vroeger het geval was.

Les propositions et les querelles au sein de la majorité sur le tarif à bord, la liaison des amendes routières au niveau des revenus, la baisse du taux de TVA et le permis de conduire à points montrent clairement que chacun des partis agit pour son propre compte et qu'il ne faut pas s'attendre à beaucoup plus en termes de politique au cours de cette législature.

De voorstellen en ruzies binnen de meerderheid over het boordtarief, het koppelen van de verkeersboetes aan de hoogte van het inkomen, het verlagen van het btw-tarief en het rijbewijs met punten maakt duidelijk dat elk van de partijen voor eigen rekening rijdt en dat we in deze regeerperiode niet veel meer moeten verwachten qua beleid.

01.05 Vincent Scourneau (MR): Vous êtes un ministre investi, mais il est désagréable que votre groupe répète systématiquement qu'entre Mme Durant et vous, rien n'a été fait pour le rail. Vous attaquez sans vergogne vos partenaires, alors qu'ils votent en faveur des moyens que vous défendez.

01.05 Vincent Scourneau (MR): U bent een gedreven minister, maar het is niet prettig dat uw fractie stelselmatig herhaalt dat er in de periode tussen uw ministerschap en dat van mevrouw Durant niets voor het spoor gedaan is. Zonder blikken of blozen valt u uw partners aan, ook al stemmen zij voor de middelen die u verdedigt.

Les investissements dans le RER patinent. À défaut de solutions juridiques, des arrangements techniques pourraient-ils résoudre le problème qui se pose à Linkebeek? D'énormes investissements

De investeringen in het GEN laten op zich wachten. Kunnen technische regelingen bij gebrek aan juridische oplossingen het probleem in Linkebeek oplossen? Er is zwaar geïnvesteerd in lijn 124,

ont été consentis sur la ligne 124, dont 10 km sur 22 se trouvent sur la commune de Braine-l'Alleud. La commune a beaucoup travaillé, parfois dans des circonstances difficiles. La population s'est opposée aux expropriations publiques et aux troubles de voisinage causés par ces travaux importants.

Les chantiers ont débuté il y a une vingtaine d'années. Dans ma commune, beaucoup ne croient plus à une solution, à cause du front commun qui s'oppose aux expropriations et à l'érection des lignes pour dédoubler les voies à Linkebeek. Avez-vous envisagé un moyen technique pour dépasser ce problème, situé sur un petit bout du tronçon, afin de ne pas anéantir les milliards d'investissements consentis depuis 20 ans? J'ai de l'empathie pour les difficultés que vous traversez, mais sur le plan juridique, nous ne sommes pas tirés d'affaire.

[01.06] Jef Van den Bergh (cd&v): Afin de pouvoir évaluer correctement les objectifs figurant dans les contrats de gestion, nous avons besoin de chiffres et de données clairs, que nous n'avons toutefois pas reçus du ministre. Je n'ai par exemple pas obtenu de réponse à ma question concernant le nombre de quais dont la hauteur sera adaptée durant la période couverte par ces contrats. Le ministre n'a pas non plus répondu à ma question: combien de trains offrant la capacité programmée circulent aujourd'hui? En effet, l'objectif est de 95 % mais pour pouvoir l'évaluer correctement, nous devons connaître la situation actuelle. Pas davantage de réponse à ma question concernant le renouvellement de la flotte.

Le ministre a déjà indiqué que le SPF serait renforcé afin de pouvoir assurer un suivi correct de l'exécution des contrats de gestion mais comment le Parlement sera-t-il tenu informé de ce suivi? Une réunion annuelle de suivi sera-t-elle organisée? Un nouveau benchmarking est-il prévu lors de l'évaluation intermédiaire en 2027 et à la fin du contrat en 2032, afin de comparer les contrats de gestion avec ceux en vigueur dans les autres pays européens?

Les réductions tarifaires basées sur le critère de l'âge s'appliquent-elles indépendamment du moment du voyage? Un tarif sénior sera-t-il par exemple applicable aux séniors qui voyagent avant 9 heures du matin?

Je déplore d'ailleurs la communication confuse effectuée à propos des tarifs le week-end dernier. Les contrats de gestion englobent des accords sur les tarifs de base mais dans la pratique, il y a bien plus d'applications tarifaires. En conséquence,

waarvan 10 km van de 22 km in Eigenbrakel. De gemeente heeft veel werk verzet, soms in moeilijke omstandigheden. De bevolking verzette zich tegen de onteigeningen ten algemenen nutte en de burenhinder die die grote werken veroorzaakten.

De werken zijn een twintigtal jaar geleden van start gegaan. In mijn gemeente zijn er veel mensen die niet meer in een oplossing geloven door het gezamenlijk front dat zich verzet tegen de onteigeningen en de aanleg van de lijnen voor de spoorverdubbeling in Linkebeek. Hebt u nagedacht over een technisch middel om dat probleem, dat zich op een klein stukje van het traject voordoet, te overstijgen, zodat de miljardeninvesteringen van de afgelopen 20 jaar niet tevergeefs zullen zijn geweest? Ik heb begrip voor de moeilijkheden waarmee u te kampen heeft, maar in juridisch opzicht zitten we in een lastig parket.

[01.06] Jef Van den Bergh (cd&v): Om de doelstellingen uit de beheerscontracten goed te kunnen inschatten, hebben we nood aan duidelijke cijfers en data, maar die hebben we niet gekregen van de minister. Zo heb ik geen antwoord gekregen op mijn vraag hoeveel perrons gedurende de looptijd van de contracten zullen worden verhoogd. De minister heeft mij evenmin geantwoord hoeveel treinen vandaag met de geplande capaciteit rondrijden. Het streefdoel is immers 95 %, maar om dat cijfer juist te kunnen inschatten, moeten we de huidige situatie kennen. Ook kwam er geen antwoord op mijn vraag over de vernieuwing van de vloot.

De minister heeft reeds aangegeven dat de FOD zal worden versterkt om de uitvoering van de beheerscontracten goed te kunnen opvolgen. Maar op welke manier zal ook het Parlement van die opvolging op de hoogte worden gebracht? Zal er dan een jaarlijks opvolgingsmoment komen? Zal er bij de tussentijdse evaluatie in 2027 en op het einde in 2032 opnieuw een benchmarkstudie gebeuren om de beheerscontracten te vergelijken met die in andere Europese landen?

Gelden de tariefverminderingen op basis van het leeftijds criterium onafhankelijk van het tijdstip van de reis? Zal er bijvoorbeeld een seniorentarief zijn voor senioren die voor 9 uur 's morgens reizen?

Ik betreur trouwens de verwarrende berichtgeving omtrent de tarieven in het voorbije weekend. In de beheerscontracten worden afspraken gemaakt over de basistarieven, maar in de praktijk zijn er veel meer tarief toepassingen. Dit leidde er echter toe dat zaken

certaines possibilités théoriquement envisageables selon les contrats de gestion ont subitement suscité beaucoup d'émotion. Ainsi, de nombreux seniors ont pensé à tort que leurs tarifs seraient supprimés. Désormais, il conviendrait de veiller à mieux préparer en interne la communication en la matière.

Je suis inquiet d'apprendre que le calendrier du développement de l'ETCS devra peut-être être revu.

Enfin, je voudrais faire remarquer que la collaboration avec les pouvoirs locaux devrait largement dépasser les seuls projets de suppression de passages à niveau. Ainsi, le placement de distributeurs automatiques de billets devrait également être évoqué avec les responsables locaux. Les travaux de voies et les perturbations devraient aussi faire l'objet d'une communication beaucoup plus intense avec les administrations communales.

01.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il est en soi positif qu'un contrat de gestion ait été conclu, mais faute de moyens et de trains disponibles, le problème demeurera important. Telle est la réalité aujourd'hui.

Ces derniers jours, six membres du personnel ont été confrontés à des formes graves d'agressivité rien qu'en région liégeoise. Je leur donne donc raison lorsqu'ils font grève. Le ministre et la SNCB doivent veiller à ce que le personnel puisse travailler dans un environnement sûr. Or actuellement, nous voyons tout le contraire: c'est précisément la politique menée qui cause les agressions. Les hausses tarifaires, l'interdiction de payer en espèces, les retards et les nombreux trains supprimés entraînent une recrudescence du nombre d'agressions. Il est urgent de prendre des mesures pour lutter contre ce phénomène!

Il y aurait trop peu de personnel pour réparer les trains en panne. La plupart des problèmes liés aux chemins de fer sont dus à un manque de moyens ou de personnel.

Quand un TGV circulera-t-il vers l'aéroport? Des mesures sont prises en ce qui concerne l'azote, mais il n'existe pas d'alternatives pour se rendre à l'aéroport. Quand la redevance Diabolo sera-t-elle supprimée? Cette redevance rend un trajet vers l'aéroport inutilement cher.

01.08 Marianne Verhaert (Open Vld): Quand l'étude sur le projet pilote sera-t-elle disponible? Cette étude figurait dans l'accord de gouvernement, mais le SPF vient seulement de s'y mettre.

die theoretisch mogelijk zijn volgens de beheerscontracten, plots heel wat onrust hebben veroorzaakt. Zo dachten vele senioren ten onrechte dat hun tarieven zullen worden afgeschaft. Voortaan zou men de communicatie hierover toch wat beter intern moeten voorbereiden.

Het verontrust mij te horen dat het tijdspad voor de uitrol van het ETCS misschien moet herbekeken worden.

Ten slotte wil ik erop wijzen dat de samenwerking met de lokale besturen over veel meer gaat dan alleen de afschaffing van de spoorwegovergangen. Zo zou ook de plaatsing van ticketautomaten samen met lokale bestuurders kunnen worden bekeken. Ook bij werken aan het spoor of bij storingen zou er veel intenser moeten gecommuniceerd worden met de gemeentebesturen.

01.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het is op zich een goede zaak dat er een beheersovereenkomst is gesloten, maar als men geen middelen en geen treinen heeft, blijft er toch een groot probleem. En dát is vandaag de realiteit.

De voorbije dagen hebben alleen al in de regio rond Luik zes personeelsleden te maken gekregen met ernstige vormen van agressie. Ik geef hen dan ook gelijk als zij staken. De minister en de NMBS moeten ervoor zorgen dat de mensen op een veilige manier kunnen werken, maar vandaag zien we het tegendeel gebeuren: net het beleid veroorzaakt agressie. Prijsstijgingen, het verbod om cash te betalen, de vertragingen en de talrijke afgeschafte treinen leiden tot meer agressie. Daaraan moet dringend iets gedaan worden!

Er zou te weinig personeel zijn om defecte treinen te herstellen. Bijna alle problemen met het spoor zijn te wijten aan een gebrek aan middelen of mensen.

Wanneer zal er een hst-trein naar de luchthaven rijden? Er worden wel maatregelen genomen over stikstof, maar er zijn geen alternatieven om naar de luchthaven te gaan. Wanneer wordt de Diabolotoeslag afgeschaft? Hierdoor is een rit naar de luchthaven onnodig duur.

01.08 Marianne Verhaert (Open Vld): Wanneer zal de studie over het proefproject klaar zijn? Het stond in het regeerakkoord, maar de FOD is er nu pas aan begonnen.

Il arrive très souvent que des trains ne circulent pas en raison de l'absence du personnel de bord. J'entends régulièrement ce message dans les gares. Comment est-ce possible?

J'ai appris que, la nuit, le personnel travaillait en moyenne trois heures, mais devait être payé pour l'équivalent de huit heures par l'entrepreneur. Une procédure plus efficace doit tout de même être possible.

La SNCB n'a pas tenu certaines des promesses qu'elle avait faites aux communes. Il ne s'agit pas seulement des passages à niveau mais également des distributeurs automatiques de billets de train ou de l'entretien des fossés, par exemple.

J'espère que les travaux à la gare d'Herentals auront lieu comme prévu en 2026. Ou ces plans ont-ils à nouveau été modifiés? S'attellera-t-on à trouver une solution pour le goulot d'étranglement entre Kontich et Malines?

Il est positif que l'on mette en place un indicateur relatif au nombre de correspondances manquées, car nous ne recevons jamais de chiffres à ce propos. Le problème de la ponctualité tarde tant à être résolu que certains navetteurs optent à nouveau pour la voiture.

01.09 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Il est compréhensible que des personnes se posent des questions sur les nouveaux tarifs. Ma question à ce sujet était basée sur un texte qui prévoit que la réduction pour les jeunes et les aînés s'élèvera à 40 % du tarif standard. La semaine dernière, le ministre n'a rien dit à ce propos. C'est pourquoi j'aborde à nouveau la question aujourd'hui. Il semble que cette réduction de 40 % puisse être combinée avec une réduction "heures creuses" et une réduction "fréquence". Le ministre a indiqué dans un tweet qu'un prix maximum sera fixé, mais le contrat de gestion ne dit mot à ce sujet. Il est donc normal que je vous interroge à ce propos. Je me réjouis que le ministre garantisse qu'un billet pour les jeunes et les aînés ne coûtera pas plus cher et que son prix baissera même dans certains cas. C'est là une bonne nouvelle.

Nous avons déposé une proposition de résolution sur le billet combiné. Le contrat de gestion mentionne bien les produits intermodaux des différentes sociétés de transport public, mais cela se limite à la zone RER. Nous préconisons un billet combiné dans tout le pays.

Il est positif qu'un projet pilote pour la 5G dans les trains soit prévu, mais j'apprécierai déjà que la connexion 4G soit au moins stable. Cette connexion

Zeer vaak rijden er treinen niet, omdat het boordpersoneel afwezig is. Ik hoor die boodschap geregeld in de stations. Hoe komt dat?

Ik verneem dat het personeel 's nachts gemiddeld drie uren werkt, maar wel voor acht uren betaald moet worden door de aannemer. Dat moet toch allemaal efficiënter kunnen.

De NMBS is een aantal beloftes aan de gemeenten niet nagekomen. Het gaat niet alleen over spoorwegovergangen, maar ook over zaken zoals ticketautomaten of het onderhoud van grachten.

Ik hoop dat het station van Herentals zoals beloofd in 2026 zal aangepakt worden. Of zijn die plannen ondertussen weer gewijzigd? Zal het knelpunt tussen Kontich en Mechelen worden aangepakt?

Het is goed dat er een indicator komt over het aantal gemiste aansluitingen, want wij krijgen daarover nooit cijfers. Het probleem rond de stiptheid sleept nu al zo lang aan dat sommige pendelaars opnieuw voor de wagen kiezen.

01.09 Joris Vandenbroucke (Vooruit): De mensen stellen zich begrijpelijkerwijs vragen over de nieuwe tarieven. Mijn vraag daarover was gebaseerd op een tekst waarin staat dat de korting voor jongeren en ouderen 40 % van het standaardtarief wordt. Vorige week heeft de minister hierover niets gezegd. Daarom breng ik het vandaag opnieuw ter sprake. Blijkbaar kan die korting van 40 % gecombineerd worden met een korting in de daluren en met een frequentiekorting. De minister tweet dat er een maximumprijs komt, maar daarover staat er niets in het beheerscontract. Dan is het toch normaal dat ik daarover een vraag stel? Ik ben tevreden dat de minister garandeert dat een ticket voor jongeren en ouderen niet duurder wordt en in bepaalde gevallen zelfs goedkoper. Dat is dan ook goed nieuws.

Wij hebben een voorstel van resolutie ingediend over het combiticket. In het beheerscontract wordt wel gesproken over intermodale producten van verschillende openbaarvervoersmaatschappijen, maar dat is beperkt tot de GEN-zone. Wij pleiten voor een combiticket in het hele land.

Het is goed dat er een proefproject voor 5G in de trein komt, maar ik zou het al appreciëren mocht alvast de 4G-verbinding stabiel zijn. Die verbinding

s'est détériorée ces dernières années en raison de la meilleure isolation dans les trains les plus récents.

01.10 Josy Arens (Les Engagés): Je vous remercie pour le contrat de gestion mais, pour le reste, il n'y a ni ambition, ni moyens. Au vu de la trajectoire de base, nous serions à plus de 40 milliards pour les dix ans à venir. Votre apport n'est que de deux milliards – trois si vous concluez l'emprunt dont vous parlez beaucoup.

Vos propos sur vos prédécesseurs sont désobligeants, notamment à l'égard de M. Bellot, un ami qui s'est intéressé au rail et s'est battu pour lui. Je souhaite que vous modifiiez votre discours.

Vous avez reconnu que 2023 et 2024 seraient difficiles. En commission, Mme Dutordoir nous a dit que, pour ces années-là, il manquerait 1,4 milliard pour maintenir l'acquis actuel. Mais en tant que Luxembourgeois confronté aux problèmes constants entre Libramont et Arlon, je veux plus. Vous devez exiger une amélioration rapide.

Vous nous avez donné beaucoup d'espoirs à votre entrée en fonction mais vous ne vous êtes pas montré assez écologiste à mon goût. Si vous l'aviez été, vous auriez obtenu bien plus du gouvernement pour réduire le nombre de véhicules sur nos routes.

Si vous n'arrivez pas à emprunter ce milliard d'euros, tout ce qui concerne l'axe 3 sera abandonné, alors que cet axe est déjà dans un état catastrophique. Je veux une amélioration concrète pour tous les voyageurs du pays, le plus vite possible, et je compte sur vous pour la dernière année de la législature.

01.11 Georges Gilkinet, ministre (en français): Je tiens à dire que j'ai beaucoup de respect pour François Bellot. La transition entre nos deux cabinets s'est passée de façon admirable. Je pense qu'il a fait du bon travail.

01.12 Jef Van den Bergh (cd&v): Je pensais que le ministre confirmerait, pour toute clarté, le tweet qu'il a envoyé en réaction aux observations de M. Vandenbroucke.

01.13 Georges Gilkinet, ministre (en français): J'ai répondu à la question de M. Vandenbroucke. La semaine passée, j'ai apporté une réponse générale. Il n'est pas correct de faire croire aux gens que le prix des billets va tripler pour les aînés. Au-delà du contrat, la liberté de la SNCB est limitée par certains principes déterminés. Les tarifs ne vont pas tripler.

is er de laatste jaren op achteruit gegaan door de betere isolatie in de nieuwere treinstellen.

01.10 Josy Arens (Les Engagés): Ik dank u voor het beheerscontract, maar daar is ook alles mee gezegd: er is geen ambitie en er zijn geen middelen. Als we naar het initiële begrotingstraject kijken, zou er de komende tien jaar meer dan 40 miljard euro naar het spoor gaan. Uw inbreng beperkt zich tot twee miljard euro – drie als u de lening aangaat waar u de mond van vol hebt.

U laat zich laatdunkend uit over uw voorgangers, met name over de heer Bellot, een vriend die belangstelling had voor het spoor en ervoor gevochten heeft. Ik zou willen dat u een andere toon aanslaat.

U hebt toegegeven dat 2023 en 2024 moeilijke jaren zouden worden. Mevrouw Dutordoir heeft ons in de commissie gezegd dat er voor die jaren een tekort van 1,4 miljard euro is om de huidige situatie te handhaven. Als Luxemburger die geconfronteerd wordt met de aanhoudende problemen tussen Libramont en Aarlen, wil ik echter meer. U moet een snelle verbetering eisen.

U hebt hoge verwachtingen gewekt bij uw aantreden, maar u bent niet groen genoeg uit de verf gekomen naar mijn zin. Als u die groene agenda meer op de voorgrond had gebracht, had u veel meer gedaan gekregen van de regering om het aantal voertuigen op onze wegen te verminderen.

Als u er niet in slaagt dat miljard euro te lenen, zullen alle plannen in verband met as 3 in het water vallen, terwijl die as al in een lamentabele staat verkeert. Ik wil concrete verbetering voor alle reizigers in dit land, en wel zo snel mogelijk. Ik reken op u voor het laatste jaar van de regeerperiode.

01.11 Minister Georges Gilkinet (Frans): Ik wil benadrukken dat ik veel respect heb voor François Bellot. De overdracht tussen ons beider kabinetten is op bewonderenswaardige wijze verlopen. Ik vind dat hij goed werk geleverd heeft.

01.12 Jef Van den Bergh (cd&v): Ik had verwacht dat de minister voor de duidelijkheid de tweet zou bevestigen die hij heeft verstuurd als reactie op de opmerkingen van de heer Vandenbroucke.

01.13 Minister Georges Gilkinet (Frans): Ik heb de vraag van de heer Vandenbroucke beantwoord. Vorige week heb ik een algemeen antwoord gegeven. Men mag men de mensen niet doen geloven dat de prijs van de seniorentickets zal verdrievoudigen. Afgezien van het contract wordt de vrijheid van de NMBS ingeperkt door bepaalde

Je ne laisserai pas cette vision apocalyptique advenir.

01.14 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Moyennant une réduction de 40 % sur le trajet Anvers-Ostende, le prix pour les personnes âgées grimpe de 7,80 à 24,60 euros. Le ministre déclare qu'il ne permettra pas une telle hausse. Un prix maximal comparable à celui du ticket Senior actuel est prévu. Aujourd'hui, le ministre reste toutefois vague à propos de la question de savoir si les personnes âgées ne bénéficieront d'un tarif réduit sur des trajets plus courts que si elles prennent régulièrement le train, et ce pendant les heures creuses. Un tarif maximal général verra-t-il le jour, comme l'a annoncé le ministre dans les médias?

01.15 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La réforme entrera en vigueur dans un délai de 26 mois selon les principes que j'ai exposés.

L'incident est clos.

02 Questions jointes de

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle étude relative à la liaison ferroviaire Hamont-Weert" (55033041C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire Hamont-Weert" (55033146C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire Hamont-Weert" (55033951C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Hamont-Weert" (55033987C)

02.01 Marianne Verhaert (Open Vld): À en croire la SNCB, la ligne Hamont-Weert, empruntée chaque jour par 1 050 voyageurs, est un exemple d'analyse coûts/bénéfices au résultat négatif. Sur la base de cette même analyse, les Pays-Bas ont également estimé que le nombre de voyageurs était trop faible par rapport aux coûts. Nous ignorons comment les Néerlandais ont fait leurs calculs étant donné que leur analyse n'a pas été publiée. Quoi qu'il en soit, ces calculs sont surprenants, Weert étant même un point de jonction plus important qu'Hasselt. Les Belges et les Néerlandais pourraient l'utiliser pour se rendre plus facilement les uns chez les autres. La secrétaire d'État néerlandaise compétente estime que les premières études étaient trop prudentes et que les liaisons transfrontalières pourraient s'avérer plus rentables que ce qu'indiquent les pronostics.

Comment s'est déroulée la visite de travail du ministre et de sa collègue néerlandaise à Weert? Le ministre compte-t-il demander à la SNCB de

vastgestelde principes. De tarieven zullen niet verdrievoudigen. Ik zal niet dulden dat een dergelijke apocalyptische visie werkelijkheid wordt.

01.14 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Met een korting van 40 % op het traject Antwerpen-Oostende gaat de prijs voor senioren omhoog van 7,80 euro naar 24,60 euro. De minister zegt dat niet te zullen toestaan. Er komt een maximumprijs vergelijkbaar met die van het huidige seniorenticket. De minister blijft vandaag wel vaag over de vraag of senioren enkel goedkoper zullen sporen op kortere trajecten, als ze regelmatig de trein nemen en als ze dat tijdens de daluren doen. Komt er een algemeen maximumtarief zoals de minister in de media heeft verklaard?

Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De hervorming gaat in over 26 maanden volgens de principes die ik heb uiteengezet.

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde vragen van

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe studie over de spoorverbinding Hamont-Weert" (55033041C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorlijn Hamont-Weert" (55033146C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorlijn Hamont-Weert" (55033951C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorverbinding Hamont-Weert" (55033987C)

02.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Volgens de NMBS is de lijn Hamont-Weert met 1.050 reizigers per dag een 'negatieve businesscase'. Op basis van dezelfde studie concludeerde ook Nederland dat het aantal reizigers niet opwoog tegen de kosten. Hoe de berekeningen zijn gebeurd, weten we niet aangezien de studie niet openbaar wordt gemaakt. In elk geval verbazen ze, want Weert is zelfs een groter aanknooppunt dan Hasselt. Belgen en Nederlanders zouden er gemakkelijk een bestemming kunnen vinden naar het buurland. Volgens de bevoegde Nederlandse staatssecretaris waren de eerdere studies te voorzichtig en kunnen grensoverschrijdende verbindingen meer opleveren dan de prognoses uitwijzen.

Hoe verliep het werkbezoek van de minister met zijn Nederlandse collega aan Weert? Zal de minister aan de NMBS vragen om het potentieel opnieuw in te

réévaluer le potentiel de cette ligne? Aux Pays-Bas, ce genre d'études est réalisé en toute transparence. Le ministre est-il partisan de cette approche?

02.02 Frank Troosters (VB): Le ministre s'est rendu à Weert avec sa collègue néerlandaise. De nouvelles études sont annoncées.

Quand les résultats seront-ils disponibles? L'étude qui a conclu à un business case négatif peut-elle être rendue publique, de même que les nouvelles études? Le ministre est-il disposé à partager ces études avec le Parlement?

02.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): À l'invitation de ma collègue néerlandaise, Mme Vivianne Heijnen, j'ai effectivement effectué une visite à la belle gare de Weert. En ce qui concerne la liaison à destination de Weert, une collaboration intensive est menée entre nos deux pays depuis quelques années déjà, tant par l'intermédiaire du groupe de pilotage pour les liaisons ferroviaires transfrontalières que par le biais de contacts politiques.

Les principes qui sous-tendent les études réalisées dans le passé, par exemple s'agissant de certains choix techniques pour le trajet aux Pays-Bas, sont remis en question. D'autres choix permettraient de faire baisser les coûts. La secrétaire d'État néerlandaise a chargé un bureau d'études d'examiner l'ensemble des hypothèses. Nous recevons les résultats cette année.

Du côté belge, tous les travaux d'infrastructure nécessaires ont été réalisés pour concrétiser la liaison avec Hamont.

Ce projet bénéficie de mon soutien, mais je ne puis intervenir dans le processus décisionnel néerlandais.

02.04 Marianne Verhaert (Open Vld): J'espère que le ministre continuera à soutenir ce projet.

02.05 Frank Troosters (VB): Dès l'annonce de la visite sur place, nous savions que le projet serait renvoyé aux calendes grecques. Ne serait-il pas judicieux de lancer également une nouvelle étude du côté belge pour que nous puissions travailler en parallèle avec les Néerlandais? L'impossibilité de consulter l'étude initiale suscite des questions quant à la qualité de celle-ci.

L'incident est clos.

Le **président:** Les questions n^{os} 55033180C et

schatten? In Nederland gebeuren dergelijke studies volledig transparant. Is de minister daar een voorstander van?

02.02 Frank Troosters (VB): De minister bracht samen met zijn Nederlandse collega een bezoek aan Weert. Er worden nieuwe studies aangekondigd.

Tegen wanneer mogen we hiervan resultaten verwachten? Kan de studie die concludeerde dat het over een negatieve businesscase gaat, openbaar worden gemaakt, net als de nieuwe studies? Is de minister er voorstander van om deze studies te delen met het Parlement?

02.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Op uitnodiging van mijn Nederlandse collega, mevrouw Vivianne Heijnen, heb ik inderdaad een plaatsbezoek gebracht aan het mooie station van Weert. Wat de verbinding naar Weert betreft, is er al enkele jaren een intensieve samenwerking tussen onze beide landen, zowel via de stuurgroep voor grensoverschrijdende spoorverbindingen als via politieke contacten.

Er rijzen bedenkingen bij de uitgangspunten van de studies die in het verleden zijn gemaakt, zoals inzake de keuze voor het traject in Nederland. Door voor een ander traject te kiezen, zouden de kosten kunnen dalen. Op last van de Nederlandse staatssecretaris onderzoekt een studiebureau nu alle hypothesen. We krijgen de resultaten dit jaar te zien.

Aan Belgische zijde zijn alle nodige infrastructuurwerken gedaan om de verbinding met Hamont te realiseren.

Dit project heeft mijn steun, maar ik kan niet tussenbeide komen in de Nederlandse besluitvorming.

02.04 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik hoop dat de minister het project blijft steunen.

02.05 Frank Troosters (VB): Zodra het plaatsbezoek was aangekondigd, wisten we dat alles op de lange baan zou worden geschoven. Is het geen goed idee om ook aan Belgische zijde nu al een nieuwe studie te bestellen, zodat we parallel kunnen werken met de Nederlanders? Dat we de oorspronkelijke studie niet mogen inkijken, roept vragen op over de kwaliteit ervan.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vragen nrs. 55033180C en

55033183C de Mme Zanchetta sont transformées en questions écrites.

55033183C van mevrouw Zanchetta worden omgezet in schriftelijke vragen.

03 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'interdiction des vols de nuit à Zaventem" (55033247C)

03 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verbod op nachtvluchten in Zaventem" (55033247C)

03.01 Frank Troosters (VB): Le 16 janvier 2023, le conseil communal de la ville de Bruxelles a adopté une motion visant à interdire les vols de nuit au-dessus de Bruxelles. Seules les situations d'urgence définies par la loi pourraient faire l'objet d'une exception.

03.01 Frank Troosters (VB): De Brusselse gemeenteraad heeft op 16 januari 2023 een motie aangenomen die een verbod op nachtvluchten boven Brussel wil instellen. Enkel voor wettelijk bepaalde noodsituaties zou een uitzondering gemaakt worden.

Le ministre a-t-il eu des contacts préalables avec ses collègues de parti bruxellois ou avec l'administration communale de Bruxelles à ce sujet? Qu'entreprendra-t-il afin de préserver les intérêts économiques, y compris tous les vols de nuit, de l'aéroport de Zaventem?

Heeft de minister hierover vooraf contact gehad met zijn Brusselse partijgenoten of het Brussels stadsbestuur? Wat zal hij doen om de economische belangen, inclusief alle nachtvluchten, van de luchthaven van Zaventem te vrijwaren?

03.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): J'ai créé une plateforme de concertation où toutes les parties prenantes, y compris le conseil communal de Bruxelles, peuvent proposer des solutions.

03.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik heb een overlegplatform opgericht waar alle belanghebbenden, ook de Brusselse gemeenteraad, oplossingen kunnen voorstellen.

Le 9 décembre 2022, le Conseil des ministres a approuvé ma proposition visant à instaurer un nouveau système de modulation des redevances versées à skeyes. Les redevances seront réduites pour les avions les plus silencieux et les plus respectueux de l'environnement et majorées pour les avions les plus anciens, les plus polluants et les plus bruyants, et le seront d'autant plus si les appareils volent le matin, le soir, la nuit ou le week-end. Ce nouveau système sera développé en concertation avec le secteur de l'aviation. Il s'agit d'une première étape importante. D'autres mesures devront suivre dans les prochains mois afin de faire réellement la différence. Pas à pas et par le dialogue, nous trouverons des solutions pragmatiques afin de réduire les nuisances sonores que subissent les riverains de l'aéroport, à Bruxelles, en Flandre et en Wallonie.

De ministerraad heeft op 9 december 2022 mijn voorstel goedgekeurd voor een nieuw systeem van variabele vergoedingen aan skeyes. De vergoedingen worden verlaagd voor de stilste en milieuvriendelijkste vliegtuigen en verhoogd voor de oudste, meest vervuilende en luidste vliegtuigen en nog meer als de toestellen 's ochtends, 's avonds, 's nachts of in het weekend vliegen. Dit nieuwe systeem wordt ontwikkeld in overleg met de luchtvaartsector. Het is een belangrijke eerste stap. In de komende maanden moeten er nog meer stappen volgen om echt een verschil te kunnen maken. Stap voor stap en via dialoog vinden we pragmatische oplossingen om de geluidsoverlast voor de omwonenden van de luchthaven te verminderen, in Brussel, in Vlaanderen en in Wallonië.

J'ai pris acte de la motion du conseil communal de la ville de Bruxelles et je respecte l'autonomie communale définie par la Constitution.

Ik heb akte genomen van de motie van de Brusselse gemeenteraad en ik respecteer de grondwettelijk vastgelegde gemeentelijke autonomie.

03.03 Frank Troosters (VB): Les mesures déjà prises par le ministre ne contribuent guère à améliorer la fonction publique et économique de notre aéroport.

03.03 Frank Troosters (VB): De maatregelen die de minister al heeft genomen, zijn maar weinig bevorderlijk voor de publieke en de economische functie van onze luchthaven.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 55033303C de M. Roggeman est reportée. La question n° 55033305C de M. Roggeman est retirée.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55033303C van de heer Roggeman wordt uitgesteld. Vraag nr. 55033305C van de heer Roggeman wordt

ingetrokken.

04 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des places de parking pour les femmes enceintes" (55033308C)

04 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Parkeerplaatsen voor zwangere vrouwen" (55033308C)

04.01 Frank Troosters (VB): Des règles de stationnement spéciales s'appliquent pour les femmes enceintes dans plusieurs États membres de l'UE.

04.01 Frank Troosters (VB): In een aantal EU-lidstaten gelden er bijzondere parkeerregels voor zwangere vrouwen.

Le ministre entrevoit-il des possibilités de faciliter le stationnement des femmes enceintes dans notre pays également? Quelles démarches compte-t-il entreprendre à cette fin?

Ziet de minister mogelijkheden om het parkeren voor zwangere vrouwen ook in ons land te vergemakkelijken? Welke stappen zal hij daartoe ondernemen?

04.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je suis ouvert, par principe, à l'idée d'accorder des facilités aux personnes à mobilité réduite. Toutefois, les régions sont d'avis que la limitation de la durée de stationnement et le stationnement payant relèvent de leur compétence. Il est prévu de conférer aux régions, en leur qualité de gestionnaires de voirie, une plus grande flexibilité en matière de stationnement.

04.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik sta principieel open voor het verlenen van faciliteiten aan mensen met een mobiliteitsbeperking. De gewesten zijn echter van oordeel dat het beperken van de parkeertijd en het betaald parkeren onder hun bevoegdheid vallen. Men beoogt de gewesten in hun hoedanigheid van wegbeheerders meer flexibiliteit te verlenen inzake het parkeren.

D'autres catégories d'usagers de la route que celles mentionnées dans le code de la route ou son annexe peuvent faire l'objet de panneaux additionnels, à condition d'être clairement reconnaissables. Les gestionnaires de voirie qui le souhaitent peuvent donc également réserver des places pour les femmes enceintes. Je trouve personnellement que ce serait une bonne chose.

Ook andere dan in de wegcode of in de bijlage ervan vermelde categorieën van weggebruikers mogen op onderborden worden aangebracht, mits ze duidelijk herkenbaar zijn. Wegbeheerders die dat wensen, kunnen dus ook plaatsen voor zwangere vrouwen voorbehouden. Ik vind persoonlijk dat dit een goede zaak zou zijn.

04.03 Frank Troosters (VB): Mon parti a antérieurement déposé une proposition de loi relative à l'usage de la voie publique et aux emplacements de stationnement pour les femmes enceintes, mais elle a hélas été rejetée par l'ensemble des partis de la majorité.

04.03 Frank Troosters (VB): Mijn partij heeft ooit een wetsvoorstel ingediend met betrekking tot het gebruik van de openbare weg en het parkeren door zwangere vrouwen, maar dat werd helaas toen door alle meerderheidspartijen weggestemd.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 55033310C de M. Bihet est transformée en question écrite. La question n° 55033328C de M. Raskin est reportée.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55033310C van de heer Bihet wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 55033328C van de heer Raskin wordt uitgesteld.

05 Questions jointes de

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La collaboration avec les pouvoirs locaux dans le cadre de l'instauration de parkings payants" (55033488C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le stationnement payant à la gare de Diest" (55033523C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la gare de Diest"

05 Samengevoegde vragen van

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De samenwerking met de lokale besturen in het kader van de invoering van het betalend parkeren" (55033488C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het betalend parkeren aan het station van Diest" (55033523C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stationsparking in Diest"

(55033961C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La décision de rendre payant le parking de la gare de Diest" (55033955C)

05.01 Jef Van den Bergh (cd&v): La SNCB a décidé unilatéralement d'instaurer le stationnement payant à la gare de Herentals. Cette décision va à l'encontre de l'ambition d'une coopération renforcée et d'une concertation avec les administrations locales.

Le ministre confirme-t-il que l'instauration du stationnement payant doit toujours se dérouler en concertation avec les administrations locales? Qu'a-t-on convenu concrètement à ce sujet? Peut-on encore négocier à propos des paramètres, comme le calendrier, l'espace et le prix? Pourquoi la SNCB fait-elle obstacle à un parcours de concertation constructif avec la ville d'Herentals en prenant cette décision unilatérale?

05.02 Frank Troosters (VB): *Le système de paiement à la gare de Diest n'est pas convivial.*

Une adaptation est-elle prévue? La gratuité du stationnement pour les voyageurs en train ne rendrait-elle pas le voyage en train plus attrayant?

05.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): En ces temps de prix élevés de l'essence et de l'énergie et de changement climatique, les frais de stationnement élevés dans les gares sont inacceptables.

Pourquoi le parking SNCB de Diest a-t-il été rendu payant? Une concertation a-t-elle eu lieu à cet égard? Est-il possible que la ville reprenne ce parking?

05.04 Marianne Verhaert (Open Vld): *Le fait de rendre le parking de la gare de Diest payant est un exemple de stratégie irréflectée de la SNCB. En effet, auparavant, le spacieux parking gratuit incitait de nombreux navetteurs à s'y garer.*

Pourquoi ce parking a-t-il été rendu payant? Pourquoi cette décision unilatérale? Comment la SNCB compte-t-elle éviter que, par un effet domino, les parkings des gares avoisinantes deviennent également payants?

05.05 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Nous devons encourager les voyageurs à se rendre le plus possible à la gare à vélo, à pied ou en bus. En zone urbaine, le stationnement gratuit est néfaste, en raison de son effet d'aspiration sur les véhicules, ce qui provoque des files. En zone rurale, la situation est différente.

(55033961C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het betalend maken van de stationsparking in Diest" (55033955C)

05.01 Jef Van den Bergh (cd&v): De NMBS heeft eenzijdig beslist om aan het station van Herentals betalend parkeren in te voeren. Dat staat in contrast met de ambitie voor een betere samenwerking en voor overleg met de lokale besturen.

Kan de minister bevestigen dat de invoering van betalend parkeren altijd in overleg met de lokale besturen moet gebeuren? Wat is er daarover concreet afgesproken? Kan er nog onderhandeld worden over parameters, zoals timing, ruimte en prijs? Waarom doorkruist de NMBS door een eenzijdige beslissing een constructief overlegtraject met de stad?

05.02 Frank Troosters (VB): *Het betaalsysteem aan het station van Diest is niet gebruiksvriendelijk.*

Zal dat worden bijgestuurd? Zou gratis parkeren voor treinreizigers de aantrekkelijkheid van reizen met de trein niet verhogen?

05.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): In tijden van hoge benzine- en energieprijzen en van klimaatverandering zijn hoge parkeertarieven aan stations onaanvaardbaar.

Op basis waarvan werd de NMBS-parking van Diest betalend gemaakt? Was er hierover overleg? Bestaat de mogelijkheid dat de stad deze parking overneemt?

05.04 Marianne Verhaert (Open Vld): *Het betalend maken van de stationsparking in Diest is een voorbeeld van ondoordacht beleid van de NMBS. Door de ruime gratis parking kozen voorheen heel wat pendelaars om er te parkeren.*

Waarom werd de parking nu betalend gemaakt? Waarom werd dit eenzijdig opgelegd? Hoe voorkomt de NMBS dat door een domino-effect ook parkings in naburige stations betalend zouden worden?

05.05 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): We moeten mensen aanmoedigen om zoveel mogelijk met de fiets, te voet of met de bus naar het station te gaan. In stedelijke gebieden is gratis parkeren nadelig, omdat het een aanzuigeffect heeft op voertuigen, waardoor er files ontstaan. In landelijke gebieden ligt dat anders.

La SNCB souligne que la décision de rendre un parking payant, donc également dans le cas de Herentals et de Diest, fait systématiquement l'objet d'une concertation. La SNCB et la ville de Herentals se concertent depuis longtemps quant à la stratégie de stationnement aux alentours de la gare. Dans ces zones, le parking affiche toujours complet. En décembre 2022, la SNCB en a informé la ville. Comme la ville n'était pas encore tout à fait prête, le stationnement payant a été reporté à fin mai 2023. Une concertation sur les mesures d'accompagnement a eu lieu le 30 janvier 2023.

La SNCB est toujours disposée à conclure certains compromis quand il y a eu concertation.

Un mois après l'instauration du stationnement payant à la gare de Diest, une première évaluation a eu lieu avec la ville, la province et la police locale. La SNCB se tient toujours à la disposition de la ville pour toute question relative à une éventuelle reprise.

La SNCB consacre beaucoup de temps à la concertation avec les administrations locales, mais les intérêts peuvent évidemment parfois diverger.

05.06 Jef Van den Bergh (cd&v): La décision de reporter l'entrée en vigueur à Herentals est une bonne chose. Les voyageurs sont peut-être disposés à payer un prix pour se parquer mais il serait bon dans ce cas que les abords de la gare fassent l'objet de quelques travaux d'embellissement.

05.07 Frank Troosters (VB): S'il n'est pas confortable de se rendre à la gare en voiture, le risque est réel que les personnes concernées effectuent la totalité du déplacement en voiture. Quel est en fait l'effet d'aspiration d'un parking? Existe-t-il des chiffres à ce sujet?

De nombreux parkings sont à moitié inoccupés, à Diest également. Le prix élevé du parking de la gare pousse les voyageurs à se garer plus loin, là où les places sont moins coûteuses. En outre, le système de paiement du parking de la gare de Diest est loin d'être d'un usage convivial, ce qui fait fuir les automobilistes. Il faut ajuster la politique en matière de stationnement sur la base de chiffres.

05.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Nous sommes opposés au stationnement payant. Certaines personnes n'ont pas d'autres possibilité que la voiture. Si le parking de la gare devient payant, les voyageurs tenteront de trouver une place gratuite à proximité, ce qui n'est pas une solution. J'ai l'impression que la seule raison du

De NMBS benadrukt dat er telkens wordt overlegd over de beslissing om een parking betalend te maken, dus ook in het geval van Herentals en Diest. De NMBS en de stad Herentals overleggen al langer over de parkeerstrategie rond het station. De parking staat er altijd overvol. In december 2022 bracht de NMBS de stad ervan op de hoogte. Omdat de stad nog niet helemaal klaar was, werd het betalend parkeren uitgesteld tot eind mei 2023. Op 30 januari 2023 was er overleg over de flankerende maatregelen.

De NMBS is altijd bereid om na overleg bepaalde compromissen te sluiten.

Een maand na de invoering van het betalend parkeren aan het station van Diest was er een eerste evaluatiemoment met de stad, de provincie en de lokale politie. De NMBS staat steeds ter beschikking van de stad voor al haar vragen in verband met een eventuele overname.

De NMBS besteedt veel tijd aan overleg met lokale besturen, maar de belangen kunnen natuurlijk soms uiteenlopend zijn.

05.06 Jef Van den Bergh (cd&v): Het is goed dat de inwerkingtreding in Herentals werd uitgesteld. Treinreizigers willen misschien wel iets betalen om te parkeren, maar dan mag ook de omgeving wel eens verfraaid worden.

05.07 Frank Troosters (VB): Als het niet comfortabel is om met de auto naar het station te gaan, dan riskeren we dat de mensen de hele verplaatsing met de auto zullen maken. Wat is dat eigenlijk, het aanzuigefect van een parking? Bestaan daar wel cijfers over?

Veel parkings staan half leeg, ook die in Diest. Door de dure tarieven op de stationsparking, parkeren mensen verderop, waar het goedkoper is. Bovendien is het betaalsysteem op de parking in Diest helemaal niet klantvriendelijk. Dat is mensen wegpesten. Het parkeerbeleid moet op basis van cijfers worden bijgestuurd.

05.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Wij zijn tegen betalend parkeren. Sommige mensen kunnen niet anders dan met de auto komen. Als de parking aan het station betalend wordt gemaakt, zoeken mensen een gratis parkeerplek in de omgeving, maar dat is geen oplossing. Ik heb de indruk dat parkings alleen maar betalend worden gemaakt,

stationnement payant est l'appât du gain. Les parkings sont en effet une activité lucrative pour la SNCB.

05.09 Marianne Verhaert (Open Vld): Comment concilier l'article du contrat de gestion stipulant que le partage des parkings des gares sera encouragé en collaboration avec les villes et les communes, avec la mise en place de parking payants? Le parking de la gare d'Herentals est d'ailleurs loin d'être plein. Je demanderai les chiffres à cet égard.

Le parking payant a été introduit successivement dans les gares d'Hasselt, d'Aarschot et de Diest. Chaque fois, les voyageurs se déplacent en voiture jusqu'à la gare suivante, où le parking reste gratuit. Pour certaines personnes, il n'est tout simplement pas envisageable de se déplacer à vélo. Le fait de rendre le parking payant n'incite en tout cas pas les gens à prendre le train.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- **Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Une gare ferroviaire à Haasrode" (55033212C)

- **Katrien Houtmeyers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "L'étude sur la faisabilité d'une gare ferroviaire à Haasrode" (55033739C)

06.01 Els Van Hoof (cd&v): Pour l'administration communale de Louvain, l'aménagement d'une gare à Haasrode est une priorité absolue, étant donné que pas moins de 99 % des 10 000 travailleurs du site industriel local et des 3 500 étudiants de l'école supérieure se déplacent actuellement en voiture. À l'avenir, une infrastructure événementielle sera également développée à Haasrode. Une précédente étude de la SNCB avait suscité des doutes quant à ce projet étant donné que le potentiel de voyageurs estimé était inférieur aux chiffres prévus.

Une concertation a-t-elle encore eu lieu avec les parties intéressées par ce dossier? Quel en est le résultat? Une nouvelle étude prenant également en considération le potentiel futur sera-t-elle réalisée?

06.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Les résultats de l'étude ont été présentés à la ville de Louvain, au groupe de réflexion Vervoerregio Leuven, à la commune de Haasrode, au groupe Regionet Leuven et aux organisations patronales.

La ville de Louvain a reconnu la qualité et le caractère approfondi de l'étude. Celle-ci tenait également compte des développements futurs.

La SNCB n'a plus entrepris d'autres démarches

omdat dat nu eenmaal geld opbrengt. Parkings zijn immers een winstgevende activiteit voor de NMBS.

05.09 Marianne Verhaert (Open Vld): Hoe valt het artikel van de beheersovereenkomst waarin staat dat het delen van stationsparkings bevorderd wordt in samenwerking met steden en gemeenten, te rijmen met de invoering van betalend parkeren? De parking aan het station van Herentals is trouwens helemaal niet overvol. Ik zal de cijfers opvragen.

Het betalend parkeren werd achtereenvolgens ingevoerd aan de stations van Hasselt, Aarschot en Diest. Telkens rijden de reizigers met hun auto naar het volgend station waar er nog wel gratis geparkeerd kan worden. Voor sommige mensen is het nu eenmaal niet mogelijk om met de fiets te gaan. Het betalend maken van parkings stimuleert de keuze voor de trein alleszins niet.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- **Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "Een treinstation in Haasrode" (55033212C)

- **Katrien Houtmeyers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De studie naar de haalbaarheid van een treinstation in Haasrode" (55033739C)

06.01 Els Van Hoof (cd&v): Voor het Leuvense stadsbestuur is een station in Haasrode een absolute prioriteit, want van de zowat 10.000 werknemers van de lokale bedrijvensite en de 3.500 studenten van de hogeschool neemt liefst 99 % de wagen. In de toekomst komt er in Haasrode trouwens meer evenementeninfrastructuur. Een eerdere NMBS-studie deed twijfels rijzen bij het project, omdat het reizigerspotentieel lager werd ingeschat dan verwacht.

Is er nog overlegd met de belanghebbenden in het dossier? Wat is het resultaat hiervan? Komt er een nieuwe studie, waarbij ook gekeken wordt naar het toekomstige reizigerspotentieel?

06.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De studie werd toegelicht aan de stad Leuven, de vervoerregio Leuven en Haasrode. Ook Regionet Leuven en werkgeversorganisaties zijn op de hoogte gebracht van de resultaten.

De stad Leuven erkende de kwaliteit en de grondigheid van de studie. In die studie werd ook rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen.

De NMBS heeft daarna geen verdere stappen meer

dans ce dossier par la suite.

Le nouveau contrat de service public prévoit l'ouverture de nouvelles gares sur la base d'une analyse coûts-bénéfices qui tient compte, entre autres, du nombre de voyageurs potentiels dans un rayon de 2 kilomètres autour de l'arrêt prévu, des éventuels projets de développement de services autour de l'arrêt prévu susceptibles d'attirer de nouveaux voyageurs, du gain ou de la perte de voyageurs par jour et par train, des coûts marginaux d'exploitation et d'investissement supportés ou économisés, des gains ou pertes potentiels de recettes commerciales, etc.

Le contrat de gestion prévoit un budget pour l'ouverture de nouvelles gares, mais chaque fois après une analyse approfondie.

06.03 Els Van Hoof (cd&v): Quoi qu'il en soit, l'administration communale de Louvain continue de demander une gare à Haasrode.

L'incident est clos.

07 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les actions contre les intrusions sur les voies ferrées" (55033186C)

07.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *Infrabel a installé un système infrarouge anti-intrusion sur la jonction ferroviaire à Bruxelles. Une clôture équipée de détecteurs de mouvement a été placée de part et d'autre de la gare de Bruxelles-Chapelle. Des tapis anti-intrusion ont été posés à plusieurs endroits et des campagnes de sensibilisation sont lancées.*

Ces projets seront-ils étendus? Combien d'amendes ont-elles été infligées en 2022 pour intrusions sur les voies ferrées? Sur la base de quels critères un endroit est-il défini comme une zone sensible en matière d'intrusions sur les voies?

07.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je vais vous transmettre une carte faisant le point sur les mesures de sécurité prises par Infrabel, sur la base du plan de sécurité établi en 2015 pour 70 passages à niveau. Fin 2022, 88 % des passages à niveau dangereux avaient été sécurisés.

En 2022, quelques centaines d'amendes ont été infligées à des personnes qui avaient traversé les voies ferrées. Les critères pour déterminer les lieux d'intervention d'Infrabel sont basés sur le nombre d'accidents. Une nouvelle étude de sécurité est réalisée tous les quatre ans. Il existe trois types de points chauds: aux passages à niveau, dans les gares et sur les voies. La méthodologie pour définir

gezet in dit dossier.

Het nieuwe openbaredienstcontract voorziet in de opening van nieuwe stations op basis van een kosten-batenanalyse waarbij onder meer rekening wordt gehouden met het aantal potentiële reizigers in een straal van 2 kilometer rond de geplande halte, met eventuele plannen voor de ontwikkeling van diensten rond de geplande halte die nieuwe reizigers zouden kunnen aantrekken, met de winst of het verlies aan reizigers per dag en per trein, met de marginale exploitatie- en investeringskosten die ontstaan of worden bespaard, met potentiële winsten of verliezen in commerciële inkomsten enzovoort.

Het beheerscontract voorziet in een budget voor de opening van nieuwe stations, maar telkens na een grondige analyse.

06.03 Els Van Hoof (cd&v): Het Leuvense stadsbestuur blijft alvast vragende partij voor een treinstation in Haasrode.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De acties tegen spoorlopen" (55033186C)

07.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *Infrabel heeft een infraroodsysteem tegen spoorlopen geïnstalleerd op de spooras in Brussel. Aan beide kanten van het station Brussel-Kapellekerk werd een afsluiting met bewegingssensoren geplaatst. Op enkele plaatsen werden struikelmatten gelegd en er worden sensibiliseringscampagnes opgestart.*

Worden deze projecten nog uitgebreid? Hoeveel boetes werden er in 2022 uitgeschreven voor spoorlopen? Op basis van welke criteria wordt een locatie als probleemzone voor spoorlopers omschreven?

07.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik zal een kaart overhandigen met de status van de beveiligingsmaatregelen van Infrabel, op basis van het beveiligingsplan dat in 2015 werd opgesteld voor 70 overwegen. Eind 2022 was 88 % van de gevaarlijke spoorwegovergangen beveiligd.

In 2022 werden er enkele honderden boetes voor spooroversteken opgelegd. De criteria om te bepalen waar Infrabel actie onderneemt, zijn gebaseerd op het aantal ongevallen. Om de vier jaar wordt er een nieuwe veiligheidsstudie uitgevoerd. Er zijn drie soorten hotspots: bij overwegen, in stations en op het spoor. De methodologie om deze hotspots te definiëren, werd samen met de ULB ontwikkeld.

ces points chauds a été développée en collaboration avec l'ULB.

L'incident est clos.

08 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'interdiction de fumer dans les gares" (55033189C)

08.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *Depuis le 1^{er} janvier 2023, il est interdit de fumer et de vapoter sur les quais des gares.*

Cette interdiction générale de fumer est-elle bien respectée? Des amendes ont-elles déjà été infligées pour des infractions en la matière? A-t-on prévu un espace dans chaque gare où les voyageurs peuvent encore fumer ou déposer leurs mégots dans un endroit approprié?

08.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): L'ensemble du domaine ferroviaire est soumis à une interdiction de fumer, y compris à l'extérieur. Les projets pilotes à Malines et à Charleroi ont été bien accueillis et respectés. Il est encore trop tôt pour évaluer la nouvelle situation depuis la modification de la loi, mais une telle évaluation est prévue à court terme.

Dans un premier temps, l'accent sera mis sur la sensibilisation. Au cours des premiers mois, Securail n'infligera pas d'amendes, sauf en cas de refus d'éteindre la cigarette.

Les cendriers seront retirés des quais et déplacés vers la zone de l'entrée, en tenant compte des flux de voyageurs et en évitant la création d'un écran de fumée à l'entrée des gares. Ce processus de déplacement va bon train.

08.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Il est positif que la sensibilisation soit faite en premier lieu, mais il faudrait peut-être organiser des campagnes supplémentaires pour faire en sorte que tous les voyageurs soient au courant de l'interdiction.

L'incident est clos.

09 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gestion et l'entretien des fossés" (55033190C)

09.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *Infrabel et la SNCB sont responsables de l'entretien des fossés sur leurs terrains.*

De quelle façon cela s'organise-t-il? Quel service traite les plaintes concernant les fossés mal

Het incident is gesloten.

08 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het rookverbod in de stations" (55033189C)

08.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *Vanaf 1 januari 2023 zijn roken en vaper niet langer toegelaten op het perron.*

Wordt dit algemeen rookverbod goed nageleefd? Zijn er reeds boetes uitgeschreven? Wordt er ook in een ruimte voorzien bij elk station waar reizigers nog wél kunnen roken of waar zij alvast hun sigarettenpeuken correct kunnen achterlaten?

08.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het volledige spoorwegdomein is voortaan rookvrij, ook in de open lucht. De proefprojecten in Mechelen en Charleroi werden goed onthaald en goed gerespecteerd. Het is nog te vroeg om de nieuwe situatie sinds de wetwijziging te evalueren. Dat komt er echter op korte termijn aan.

In een eerste fase ligt de focus op sensibilisering. Securail zal de eerste maanden geen boetes uitschrijven, behalve wanneer wordt geweigerd om de sigaret te doven.

De asbakken van de perrons worden verwijderd en verplaatst naar de omgeving van de toegang. Daarbij wordt rekening gehouden met de reizigersstromen en wordt er vermeden dat een rookscherp zou ontstaan aan de ingang van de stations. Dat verplaatsingsproces is volop bezig.

08.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Het is goed dat eerst met sensibilisering wordt gewerkt, maar misschien moeten er ook bijkomende campagnes komen om het verbod duidelijk te maken aan alle reizigers.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het beheer en het onderhoud van grachten" (55033190C)

09.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *Infrabel en de NMBS moeten de grachten op hun gronden onderhouden.*

Op welke manier wordt dat georganiseerd? Welke dienst behandelt klachten over slecht onderhouden

entretenus? Combien de plaintes celui-ci reçoit-il à ce sujet?

[09.02] Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les travaux d'entretien des installations pour l'écoulement d'eau et des fossés sont déterminés par le personnel d'entretien d'Infrabel sur la base d'inspections périodiques. Le fonctionnement des systèmes de drainage doit être examiné au moins une fois par an.

Il n'existe pas d'inventaire des demandes reçues. Elles sont généralement envoyées aux communes. Infrabel entretient de bonnes relations avec les services communaux. Ensemble, ils recherchent toujours une solution adaptée.

[09.03] Marianne Verhaert (Open Vld): Dans ma commune, nous insistons depuis quatre ans déjà sur l'entretien d'un fossé naturel. Nous ne trouvons de point de contact nulle part et nous n'obtenons aucune réponse. Ce n'est pas vraiment ce que j'appelle une bonne relation.

L'incident est clos.

[10] Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'amélioration de la ponctualité" (55033191C)

[10.01] Marianne Verhaert (Open Vld): La ponctualité des trains est descendue en dessous de 90 % l'année dernière. En outre, plus de 44 000 trains ont été supprimés durant la même période. En les prenant en compte, on arrive même à une ponctualité de 86,3 %. Décembre a été le plus mauvais mois depuis des années, avec une ponctualité de 84,8 % et plus de 5 600 trains supprimés. Entre-temps, Infrabel et la SNCB ont annoncé que la ponctualité ne s'améliorera pas avant 2026.

Les statistiques de ponctualité et le nombre de suppressions de trains sont-ils partout aussi mauvais ou existe-t-il des lignes dont les statistiques de ponctualité sont proportionnellement beaucoup plus mauvaises? Sur quelles lignes la situation est-elle la plus grave? Un plan d'action sera-t-il établi à court terme pour améliorer la situation? Quelles mesures sont-elles prises pour améliorer la ponctualité sur certaines lignes? Quelle est la gravité du manque de personnel dans certaines régions, comme la Campine? Quand les cadres seront-ils entièrement remplis?

[10.02] Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La ponctualité est une priorité absolue pour moi ainsi que pour les compagnies ferroviaires. Les statistiques de ponctualité et de nombre de trains

grachten? Hoeveel klachten worden er hierover ontvangen?

[09.02] Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De onderhoudswerkzaamheden van waterafvoervoorzieningen en greppels worden op basis van de periodieke inspecties bepaald door het onderhoudspersoneel van Infrabel. De werking van de drainagesystemen moet minstens één keer per jaar worden onderzocht.

Er is geen inventaris van ontvangen verzoeken. Zij worden meestal naar de gemeenten gestuurd. Infrabel onderhoudt goede relaties met de gemeentediensten. Samen zoeken zij steeds naar een passende oplossing.

[09.03] Marianne Verhaert (Open Vld): In mijn gemeente dringen wij al vier jaar aan op het onderhoud van een natuurlijke sloot. Wij vinden nergens een aanspreekpunt, wij krijgen geen enkele reactie. Dat is niet echt wat ik een goede relatie noem.

Het incident is gesloten.

[10] Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbetering van de stiptheid" (55033191C)

[10.01] Marianne Verhaert (Open Vld): De stiptheid van de treinen is het voorbije jaar onder de 90 % gedaald. Daarenboven werden vorig jaar meer dan 44.000 treinen afgeschaft. Als men die meerekent, komt men zelfs uit bij een stiptheid van 86,3 %. December was de slechtste maand in jaren, met een stiptheid van 84,8 % en meer dan 5.600 afgeschafte treinen. Infrabel en de NMBS kondigen intussen aan dat de stiptheid tot 2026 niet zal verbeteren.

Zijn de stiptheidscijfers en het aantal afschaffingen overal even slecht of zijn er lijnen met verhoudingsgewijs veel slechtere stiptheidscijfers? Welke lijnen zijn er het ergst aan toe? Komt er op korte termijn een actieplan om de situatie te verbeteren? Welke maatregelen worden er genomen om de stiptheid op specifieke lijnen te verbeteren? Hoe groot zijn de personeelstekorten in bepaalde regio's, zoals de Kempen? Wanneer zullen de kaders volledig ingevuld zijn?

[10.02] Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De stiptheid is voor mij en voor de spoorbedrijven een absolute prioriteit. De stiptheidscijfers en de cijfers over het aantal afgeschafte treinritten worden

supprimés sont publiés chaque mois sur le site opendata.infrabel.be. (*Mme Verhaert a dû quitter la commission afin de participer à un vote dans une autre commission. Le ministre préfère attendre avec la suite de sa réponse.*)

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55033499C de M. Bayet est transformée en question écrite.

11 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes de sécurité à Bruxelles-Midi" (55033517C)

11.01 Frank Troosters (VB): *À la suite d'une violente attaque au couteau, les commerçants de la gare de Bruxelles-Midi réclament dans une pétition davantage de personnel pour la police et pour Securail en vue d'assurer leur sécurité.*

Le ministre souscrit-il aux revendications des commerçants? A-t-il été en contact avec le ministre de l'Intérieur à ce sujet? Quel a été le résultat de ce contact, le cas échéant? Quelles mesures prendra-t-il pour assurer la sécurité des voyageurs, du personnel ferroviaire et des commerçants en gare de Bruxelles-Midi?

11.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La politique de la SNCB pour améliorer la sécurité à Bruxelles-Midi consiste à déployer des équipes de sécurité, tout en renforçant la vidéosurveillance et la collaboration avec les partenaires.

Une simple augmentation du nombre d'agents de sécurité au sein de la gare ne suffit pas. La responsabilité de la police est avant tout de maintenir l'ordre public et d'intervenir en cas d'incidents graves. C'est pourquoi mon cabinet insistera auprès du département de l'Intérieur afin de finaliser dans les plus brefs délais la réforme de la répartition des tâches entre les services de police.

J'espère que le Conseil consultatif de la sécurité privée pourra mettre en place un groupe de réflexion multidisciplinaire chargé des services de sécurité. Vingt ans après la création de Securail, nous devons évaluer si le système se prête encore au contexte actuel.

L'incident est clos.

**12 Questions jointes de
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM**

maandelijks gepubliceerd op opendata.infrabel.be. (*Mevrouw Verhaert heeft de commissie moeten verlaten om deel te nemen aan een stemming in een andere commissie. De minister verkiest te wachten met het vervolg van zijn antwoord.*)

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55033499C van de heer Bayet wordt omgevormd in een schriftelijke vraag.

11 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De veiligheidsproblemen in Brussel-Zuid" (55033517C)

11.01 Frank Troosters (VB): *Naar aanleiding van een gewelddadige mesaanval eisen de winkeluithalers in het station van Brussel-Zuid in een petitie meer politie en personeel van Securail om hun veiligheid te waarborgen.*

Onderschrijft de minister de eisen van de winkeluithalers? Heeft hij hierover contact gehad met de minister van Binnenlandse Zaken? Welk resultaat heeft dat contact desgevallend opgeleverd? Welke maatregelen zal hij nemen om de veiligheid van treinreizigers, spoorpersoneel en winkeluithalers in het station Brussel-Zuid te garanderen?

11.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het beleid van de NMBS combineert de aanwezigheid van beveiligingsteams met een versterking van de camerabewaking en een betere samenwerking met partners om de veiligheid in Brussel-Zuid te verbeteren.

Een loutere verhoging van het aantal beveiligers in het station volstaat niet. De politie is in de eerste plaats verantwoordelijk voor het handhaven van de openbare orde en het optreden bij ernstige incidenten. Daarom zal mijn kabinet Binnenlandse Zaken verzoeken om de hervorming van de taakverdeling tussen de politiediensten zo snel mogelijk af te ronden.

Ik hoop dat bij de Adviesraad voor private veiligheid een multidisciplinaire reflectiegroep over veiligheidsdiensten kan worden opgericht. Twintig jaar na de oprichting van Securail moeten we evalueren of het systeem nog wel aangepast is aan de huidige context.

Het incident is gesloten.

**12 Samengevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM**

Mobilitéé) sur "Le paiement au comptant à bord des trains" (55033518C)

- **Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'augmentation du tarif à bord" (55033602C)**

- **Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'interdiction de payer en espèces et le tarif plus élevé à bord des trains" (55033626C)**

- **Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La fin du paiement en cash dans les trains" (55033831C)**

Mobiliteit) over "Contant betalen aan boord van de trein" (55033518C)

- **Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verhoging van het boordtarief" (55033602C)**

- **Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verbod op cashbetalingen op de trein en het hogere boordtarief" (55033626C)**

- **Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van de mogelijkheid om cash te betalen in de trein" (55033831C)**

12.01 Frank Troosters (VB): *Le 1^{er} février 2023, le tarif à bord est passé de 7 à 9 euros.*

12.01 Frank Troosters (VB): *Op 1 februari 2023 verhoogde het boordtarief van 7 euro naar 9 euro.*

Est-ce une idée judicieuse? Sera-t-il encore possible de payer en espèces à bord du train?

Is dit wel een goed idee? Zullen betalingen met contant geld mogelijk blijven?

12.02 Chanelle Bonaventure (PS): Depuis le 1^{er} février, acheter son billet dans le train coûte 9 euros et non plus 7, et doit se faire électroniquement.

12.02 Chanelle Bonaventure (PS): Sinds 1 februari moet wie een kaartje in de trein koopt 9 in plaats van 7 euro opleggen. Bovendien kan dit enkel nog elektronisch.

Pourquoi? Quel en sera l'impact pour ceux qui ne maîtrisent pas les paiements électroniques? A-t-on étudié le risque de tension avec le personnel roulant? Comment informe-t-on les voyageurs de ces mesures? Quelles organisations a-t-on consultées à ce sujet? Pourquoi ne pas avoir interrogé les syndicats?

Waarom? Welke gevolgen zal dit hebben voor wie niet vertrouwd is met elektronische betalingen? Werd er onderzocht of dat niet tot wrijvingen met het treinpersoneel kan leiden? Hoe worden de reizigers over die maatregelen geïnformeerd? Welke organisaties werden er ter zake geraadpleegd? Waarom werden de vakbonden niet geraadpleegd?

12.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Acheter un billet dans le train deviendra encore une fois plus cher et, en outre, la SNCB veut introduire l'interdiction des paiements en espèces.

12.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het wordt opnieuw duurder om in de trein een ticket te kopen en bovendien wil de NMBS een verbod op cashbetalingen invoeren.

Pourquoi la SNCB introduit-elle cette interdiction? Est-elle légale? Pourquoi le tarif à bord augmente-t-il plus vite que l'inflation? Combien de billets sont-ils vendus chaque jour dans les trains?

Waarom voert de NMBS dit verbod in? Is het wettelijk? Waarom stijgt het boordtarief sneller dan de inflatie? Hoeveel tickets worden er dagelijks op de trein verkocht?

12.04 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Bientôt, les voyageurs ne pourront plus payer en espèces dans les trains et le supplément pour payer à bord est augmenté de deux euros. Cette décision unilatérale de la SNCB vise à lutter contre les agressions. Mais les syndicats ont alerté d'un effet retour indésiré.

12.04 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Binnenkort zullen reizigers niet meer contant kunnen betalen in de treinen en het boordtarief wordt met twee euro verhoogd. Met die eenzijdige beslissing wil de NMBS agressie tegengaan. De vakbonden hebben evenwel gewaarschuwd voor een averechts effect.

Une telle mesure a un impact social car les espèces permettent aux moins aisés de mieux gérer leur budget. On exclut, de la sorte, les mineurs sans compte bancaire, les sans-abri et les migrants. En outre, 40 % des Belges ont peu de compétences numériques et le chiffre double chez les faibles revenus et les peu diplômés.

Zo een maatregel heeft een sociale impact, want contant geld helpt mensen met een kleine portemonnee om hun budget beter te beheeren. Deze maatregel heeft tot gevolg dat minderjarigen zonder bankrekening, daklozen en migranten uitgesloten worden. Voorts is 40 % van de Belgen niet erg digitaal vaardig en dat percentage is twee keer zo hoog onder minima en laaggeschoolden.

La SNCB vous a-t-elle informé de cette décision?

Heeft de NMBS u op de hoogte gebracht van die

Quels sont les chiffres motivant la mesure? Pourquoi la SNCB n'a-t-elle pas consulté les associations représentatives? Pouvez-vous l'inviter à le faire? Comment appliquer la règle face à un voyageur qui n'a que du cash? La décision de la SNCB respecte-t-elle la loi sur le paiement électronique prévoyant que les paiements en espèces doivent toujours être acceptés?

12.05 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): En ce qui concerne l'évolution des prix des billets, je renvoie à mes réponses précédentes.

Le tarif à bord s'élève désormais à 9 euros. L'objectif est que les voyageurs achètent leur billet avant de monter dans le train. Cela facilite le travail de l'accompagnateur de train.

(*En français*) Si les automates ne fonctionnent pas, aucun supplément n'est exigé.

(*En néerlandais*) La SNCB n'acceptera plus de paiements en espèces à bord des trains à partir du 1^{er} mai 2023. Il s'agit d'une décision autonome prise par le comité de direction. La SNCB souligne à cet égard les tendances qui se dessinent dans notre société. Les sociétés de transport public De Lijn et la STIB n'autorisent d'ailleurs plus les paiements en espèces depuis longtemps. Les ventes à bord ne représentent que 1,8 % des ventes totales. La Belgique est l'un des tout derniers pays européens où il est encore possible d'acheter un billet de train à bord.

(*En français*) Concernant la sécurité, le rôle premier de l'accompagnateur est d'informer, d'aider et de veiller à la sécurité des voyageurs. Le transport de montants importants en liquide induit un risque de vol qui peut compromettre la sécurité des accompagnateurs. En outre, ceux-ci n'ont pas toujours de monnaie en suffisance.

Si un voyageur n'a pas la possibilité de payer son ticket à bord, l'accompagnateur pourra lui donner un bordereau l'invitant à payer ultérieurement. Le voyageur pourra s'en acquitter via les guichets ou les automates, y compris en espèces. Aucun voyageur n'est donc laissé de côté pour des raisons sociales.

La SNCB a lancé début février une campagne d'information aux voyageurs, via des affichettes, dans les gares et sur le site de la SNCB. Ces changements, qui peuvent dérouter voyageurs comme accompagnateurs, seront intégrés dans la formation de ces derniers. J'évaluerai leur implémentation large pour y apporter les ajustements voulus.

beslissing? Welke cijfers onderbouwen de maatregel? Waarom heeft de NMBS de representatieve verenigingen niet geraadpleegd? Kunt u haar vragen om dat te doen? Hoe zal de regel toegepast worden wanneer een reiziger enkel contant geld op zak heeft? Strookt de beslissing van de NMBS met de wet met betrekking tot elektronische betalingen die bepaalt dat contante betalingen nog altijd aanvaard moeten worden?

12.05 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Wat betreft de evolutie van de ticketprijzen verwijs ik naar mijn eerdere antwoorden.

Het boordtarief bedraagt nu 9 euro. Het is de bedoeling dat de reizigers een ticket kopen vooraleer zij op de trein stappen. Dit vergemakkelijkt het werk van de treinbegeleider.

(*Frans*) Als de automaten niet werken, wordt er geen toeslag opgelegd.

(*Nederlands*) De NMBS accepteert vanaf 1 mei 2023 geen contante betalingen meer in treinen. Dat is een autonome beslissing van het directiecomité. De NMBS wijst ter zake op de tendensen in onze maatschappij. Bij De Lijn en de MIVB is cash betalen trouwens al lang niet meer toegestaan. De verkoop aan boord vertegenwoordigt slechts 1,8 % van de totale verkoop. België is een van de allerlaatste Europese landen waar het nog mogelijk is om aan boord een treinticket te kopen.

(*Frans*) Wat de veiligheid betreft, is het de eerste taak van de begeleiders te informeren, te helpen en voor de veiligheid van de reizigers te zorgen. Het dragen van grote hoeveelheden contant geld brengt een risico van diefstal met zich mee, wat de veiligheid van de begeleiders in gevaar kan brengen. Bovendien hebben ze niet altijd voldoende wisselgeld bij.

Als een reiziger niet in staat is zijn ticket aan boord te betalen, kan de begeleider hem een strookje geven met het verzoek later te betalen. De reiziger kan aan het loket of aan de automaten betalen, ook in cash. Geen enkele reiziger wordt dus om sociale redenen veronachtzaamd.

Begin februari heeft de NMBS via affiches in de stations en op haar website een informatiecampagne voor de reizigers gelanceerd. Die wijzigingen, die zowel voor de reizigers als voor de begeleiders verwarrend kunnen zijn, zullen in de opleiding van laatstgenoemden opgenomen worden. Ik zal de brede toepassing ervan evalueren en waar nodig bijsturen.

12.06 Frank Troosters (VB): Les accompagnateurs de train craignent que cela entraîne encore plus de discussions. Il semble que le comité de direction soit déconnecté des réalités. De plus, cette décision arrogante contraste avec les graves problèmes, notamment de vétusté, auxquels est confrontée la SNCB dans tous les autres domaines. Je ne comprends vraiment pas ce manque d'esprit commercial.

12.07 Chanelle Bonaventure (PS): Pour les victimes de la fracture numérique, celles qui arrivent juste à temps ou celles qui subissent la crise, il peut être difficile d'acheter un billet avant de monter dans le train. Mon groupe a déposé une proposition de résolution pour exempter de tarif à bord celles qui partent d'une gare sans guichet. Je vous remercie d'envisager une évaluation et d'éventuels ajustements.

12.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Cette mesure touche particulièrement les plus faibles de notre société.

Le personnel et les syndicats sont très préoccupés par le problème de l'augmentation des agressions. Il est très frappant que la direction n'en tienne apparemment pas compte.

12.09 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Il est regrettable que la SNCB n'ait pas consulté les syndicats, alors qu'elle justifie cette mesure par la sécurité du personnel. Je ne comprends toujours pas qu'elle puisse contourner l'obligation légale de permettre un paiement en liquide. La sécurité des travailleurs est un motif louable, mais cette mesure risque de renforcer l'agressivité de certains voyageurs.

Je vous remercie pour votre souci d'inclusion de tous les voyageurs. Le bordereau de paiement qui leur sera remis dans le train peut être une solution, s'ils ont un compte bancaire.

L'incident est clos.

Le **président:** La question n° 55033545C de M. Arens est transformée en question écrite.

13 Question de Gitta Vanpeborgh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La progression du rétablissement de l'offre de trains en gare de Mortsels-Oude God" (55033644C)

13.01 Gitta Vanpeborgh (Vooruit): L'offre de trains

12.06 Frank Troosters (VB): De treinbegeleiders vrezen voor nog meer discussies. Het lijkt er wel op dat het directiecomité wereldvreemd is. Het is bovendien arrogant, want voor de rest is alles van de NMBS hopeloos verouderd. Ik snap dit oncommercieel optreden werkelijk niet.

12.07 Chanelle Bonaventure (PS): Voor de slachtoffers van de digitale kloof en diegenen die maar net op tijd in het station zijn kan het soms moeilijk zijn om vóór het opstappen een kaartje te kopen. Reizigers die onder de crisis lijden hebben het ook niet makkelijk. Mijn fractie heeft een voorstel van resolutie ingediend waarin gevraagd wordt reizigers die opstappen in een station zonder loket vrij te stellen van het boordtarief. Ik dank u dat u een evaluatie en eventuele bijstellingen in overweging wilt nemen.

12.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Deze maatregel treft vooral de zwaksten in onze maatschappij.

Bij het personeel en de vakbonden is er grote bezorgdheid over de problematiek van de toenemende agressie. Het is zeer opvallend dat de directie daarmee blijkbaar geen rekening houdt.

12.09 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Het is betreurenswaardig dat de NMBS geen overleg gepleegd heeft met de vakbonden, terwijl ze ter rechtvaardiging van die maatregel wel de veiligheid van het personeel inroept. Ik begrijp nog steeds niet dat de NMBS de wettelijke verplichting om cashbetalingen mogelijk te maken kan omzeilen. De veiligheid van de werknemers is een lovenswaardig motief, maar deze maatregel dreigt de agressie van bepaalde reizigers nog te doen toenemen.

Ik dank u dat u begaan bent met de inclusie van alle reizigers. Het betalingsformulier dat hun in de trein overhandigd wordt, kan een oplossing vormen, als ze tenminste over een bankrekening beschikken.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vraag nr. 55033545C van de heer Arens wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

13 Vraag van Gitta Vanpeborgh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vordering van het herstel van het treinaanbod in station Mortsels-Oude God" (55033644C)

13.01 Gitta Vanpeborgh (Vooruit): Het treinaanbod

dans la gare de Mortsel-Oude God, qui est très fréquentée, a été réduite de deux trains par heures par sens de circulation à un train par heure. Si cette démarche pouvait encore se comprendre au début de l'année 2022, vu la crise du coronavirus et le manque de personnel, les navetteurs s'attendent désormais à une offre normalisée. La ligne Anvers-Bruxelles est une priorité dans le plan d'action pour les recrutements futurs.

Où en sont ces recrutements? Quand les voyageurs à Mortsel et dans le sud de la périphérie d'Anvers recevront-ils enfin un message positif?

13.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): En raison du manque de personnel, la SNCB ne peut malheureusement pas garantir l'offre complète de trains dans la région d'Anvers. Ce point fera l'objet d'une réunion à mon cabinet vendredi prochain.

Le recrutement dans le district Nord-Est progresse. L'année dernière, 72 accompagnateurs de train sont entrés en service, dont 33 à Anvers, et 37 conducteurs de train ont pris leur fonction, dont 17 à Anvers. Les investissements se poursuivent dans les campagnes de recrutement. L'un des problèmes réside dans le fait que le port d'Anvers tente d'attirer les mêmes profils que la SNCB. Malgré les difficultés engendrées par les pénuries sur le marché de l'emploi, les opérateurs ferroviaires sont déterminés à pourvoir les postes vacants. En ce moment, je ne peux pas encore dire quand le service pourra à nouveau être entièrement garanti à la gare de Mortsel-Oude God.

13.03 **Gitta Vanpeborgh** (Vooruit): Une amélioration de la ponctualité des trains actuels permettrait d'atténuer en partie les problèmes.

L'incident est clos.

14 **Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'amélioration de la ponctualité" (55033191C) (continuation)**

Le **président**: Mme Verhaert ayant dû quitter soudainement la salle tout à l'heure, le ministre donne à présent la suite de sa réponse.

14.01 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La ponctualité est affectée par un large éventail de facteurs. Les résultats récents montrent que les mesures doivent être renforcées. Il existe un plan d'action visant à dépasser à nouveau les 90 % d'ici 2023. Les nouveaux contrats de gestion placent également la barre plus haut. Des gains rapides peuvent être obtenus en réduisant au minimum les conséquences des incidents et en luttant contre les intrusions sur les voies.

in het veelgebruikte station Mortsel-Oude God werd beperkt van twee treinen per uur per rijrichting naar één trein per uur. Begin 2022 was deze ingreep nog begrijpelijk, gezien de coronacrisis en het personeelsgebrek, maar nu verwachten de pendelaars toch een normalisering van het aanbod. De lijn Antwerpen-Brussel is een prioriteit in het actieplan voor bijkomende aanwervingen.

Hoe vorderen die aanwervingen? Wanneer krijgen de reizigers in Mortsel en de Antwerpse Zuidrand eindelijk een verlossende boodschap?

13.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Door het personeelstekort kan de NMBS helaas niet het volledige treinaanbod garanderen in de regio Antwerpen. Volgende vrijdag vindt hierover een vergadering plaats op mijn kabinet.

De aanwervingen in het district Noord-Oost vorderen gestaag. Vorig jaar zijn er 72 treinbegeleiders gestart, waarvan 33 voor Antwerpen, en 37 treinbestuurders, waarvan 17 voor Antwerpen. Er wordt verder geïnvesteerd in rekruteringscampagnes. Een probleem is dat de haven van Antwerpen dezelfde profielen tracht aan te trekken als de NMBS. Ondanks de moeilijkheden door de krapte op de arbeidsmarkt, zijn de spoorbedrijven vastberaden om de vacatures in te vullen. Op dit moment kan ik nog niet zeggen wanneer de volledige dienstverlening in het station Mortsel-Oude God opnieuw gegarandeerd zal zijn.

13.03 **Gitta Vanpeborgh** (Vooruit): Mochten de treinen die er nu zijn, wat stipter rijden, zou dat al een deel van de pijn verzachten.

Het incident is gesloten.

14 **Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbetering van de stiptheid" (55033191C) (voortzetting)**

De **voorzitter**: Omdat mevrouw Verhaert daarstraks plots de zaal moest verlaten, geeft de minister nu de rest van zijn antwoord.

14.01 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De stiptheid wordt beïnvloed door een groot aantal factoren. De recente resultaten tonen aan dat de maatregelen moeten worden versterkt. Er is een actieplan om in 2023 opnieuw boven de 90 % te stijgen. De nieuwe beheerscontracten leggen de lat ook hoger. Quick wins kunnen behaald worden door de gevolgen van incidenten zoveel mogelijk te beperken en door spoorlopen tegen te gaan.

Mon cabinet organise régulièrement des concertations pour améliorer la ponctualité.

La SNCB et Infrabel poursuivent leurs efforts pour recruter du personnel supplémentaire. En 2023, la SNCB recherche 1 600 nouveaux collaborateurs. Cependant, ils doivent d'abord être formés. À la fin de l'année dernière, 300 personnes avaient déjà été sélectionnées.

L'incident est clos.

15 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le retard dans la livraison de matériel ferroviaire" (55033193C)

15.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *Le retard dans la livraison des rames M7 est en partie à l'origine des mauvaises statistiques de ponctualité et des nombreux trains annulés.*

Le ministre peut-il fournir un relevé des livraisons de voitures et locomotives M7? Comment le vieux matériel roulant est-il entretenu dans l'intervalle? Comment les retards peuvent-ils être palliés? Confirmez-vous qu'il y a un manque de personnel dans les ateliers? Quel en est l'impact?

15.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): L'âge moyen de notre matériel ferroviaire est supérieur à la moyenne européenne, ce qui engendre des retards et des suppressions. Sur les 445 voitures commandées en décembre 2015, 222 avaient été livrées fin décembre 2022. Une commande de 204 voitures accessibles de manière autonome a été passée en décembre 2020, tandis que 98 voitures multifonctionnelles ont été commandées en décembre 2021. La livraison de tout ce matériel est prévue d'ici fin 2026.

Des amendes sont prévues en cas de livraison tardive. À ce jour, les amendes payées représentent un total de 80 millions d'euros. La SNCB a demandé au constructeur Alstom d'établir un plan de rattrapage, de manière à ce que l'ancien matériel puisse être mis hors service à partir de décembre 2023, conformément au calendrier établi.

La pénurie de personnel technique dans les ateliers constitue un autre défi. L'absentéisme y est élevé, et le manque de profils adéquats est une réalité. Cette situation a naturellement un impact sur la chaîne de production.

15.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Le plafond des pénalités de retard risque d'être atteint à un moment donné, de sorte qu'il n'y ait plus de moyen de pression. J'espère que l'opération de rattrapage

Er is regelmatig overleg op mijn kabinet om de stiptheid te verbeteren.

De NMBS en Infrabel zetten hun inspanningen verder om extra personeel aan te werven. In 2023 zoekt de NMBS 1.600 nieuwe medewerkers. Zij moeten wel eerst nog worden opgeleid. Eind vorig jaar werden er al 300 mensen geselecteerd.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vertraagde instroom van treinmaterieel" (55033193C)

15.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *De vertraagde instroom van de M7-treinstellen ligt mee aan de basis van de slechte stiptheidscijfers en de vele afgeschafte treinen.*

Kan de minister een overzicht geven van de levering van de M7-rijtuigen en -locomotieven? Hoe wordt het oude materieel in tussentijd onderhouden? Hoe kunnen de vertragingen worden opgevangen? Klopt het dat er een tekort is aan personeel in de werkplaatsen? Wat is daarvan de impact?

15.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De gemiddelde leeftijd van ons treinmaterieel ligt hoger dan het gemiddelde in Europa. Dat leidt tot vertragingen en afschaffingen. In december 2015 werden 445 rijtuigen besteld. Daarvan waren er eind december 2022 in totaal al 222 geleverd. In december 2020 werden 204 autonoom toegankelijke rijtuigen besteld en in december 2021 98 multifunctionele rijtuigen. De levering van al dit materieel is gepland voor eind 2026.

Er is voorzien in boetes bij niet-tijdige levering. Er werd inmiddels al 80 miljoen euro aan boetes betaald. De NMBS heeft constructeur Alstom gevraagd om een inhaalplan op te stellen, zodat het oude materieel vanaf december 2023 volgens de gemaakte planning buiten werking kan worden gesteld.

Voldoende technisch personeel ter beschikking hebben in de werkplaatsen, blijft een uitdaging. Er is veel absentisme en er is ook een gebrek aan de juiste profielen. Dat heeft natuurlijk een invloed op de productieketen.

15.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Het risico bestaat dat men op een bepaald moment aan het maximaal te innen bedrag aan boetes zit, waardoor er geen drukingsmiddel meer is. Ik hoop dat de

aura lieu.

inhaaloperatie er komt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "De possibles actions sociales au sein du personnel de la SNCB" (55033645C)

16 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mogelijke sociale acties bij het NMBS-personeel" (55033645C)

16.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La CGSP Cheminots à Bruxelles menace de faire grève parce que les bureaux sont trop froids pour pouvoir travailler de manière correcte.

16.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): ACOD-Spoor in Brussel dreigt met een staking omdat de kantoren te koud zijn om goed te kunnen werken.

Quelle en est la raison? Des mesures sont-elles prises pour y remédier?

Hoe komt dat? Wordt daar iets aan gedaan?

16.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La SNCB a également donné suite à l'appel général à la réduction de la consommation d'énergie. Elle a donc décidé d'abaisser la température des bâtiments administratifs à 19°C.

16.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ook de NMBS heeft gevolg gegeven aan de algemene oproep om het energieverbruik te beperken. Daarom werd beslist om de temperatuur van de administratieve gebouwen te verlagen tot 19 °C.

Le syndicat s'est plaint de la température trop basse dans le bâtiment Midi Atrium. La SNCB effectuera des mesures supplémentaires et veillera à ce que la température minimale de 19 °C soit respectée pendant les heures de bureau. Compte tenu des discussions constructives, le porte-parole de la CGSP Cheminots de Bruxelles a confirmé qu'aucune action ne sera menée.

De vakbond heeft geklaagd over een te lage temperatuur in het Midi Atriumgebouw. De NMBS zal extra metingen uitvoeren en ervoor zorgen dat de temperatuur van minimum 19 °C gehaald wordt tijdens de kantooruren. Gezien het constructieve overleg bevestigde het ACOD Spoor Brussel dat er geen acties zullen volgen.

16.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La température n'y aurait été que de 12 °C. Cela n'est en aucun cas légal.

16.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het zou er zelfs maar 12 °C geweest zijn. Dat is alleszins niet wettelijk.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 55033663C de M. Roggeman est reportée.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55033663C van de heer Roggeman wordt uitgesteld.

17 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La création d'un registre central des vélos" (55033667C)

17 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De oprichting van een centraal fietsregister" (55033667C)

17.01 Frank Troosters (VB): Dans la lutte contre le vol de vélos, la mise en place d'un registre central des vélos a été annoncée.

17.01 Frank Troosters (VB): In de strijd tegen fietsdiefstal werd een centraal fietsregister aangekondigd.

Quels sont le coût et le calendrier de cette initiative? Qu'a-t-il été convenu avec les régions? L'enregistrement est-il gratuit? Qui contrôle l'état d'un vélo enregistré?

Wat is de kostprijs en de timing? Wat werd er afgesproken met de gewesten? Is de registratie gratis? Wie controleert de status van een geregistreerde fiets?

17.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): En 2020, 70 vélos volés ont été signalés chaque jour. Moins de la moitié des victimes d'un vol de vélo porterait plainte. Le registre national des vélos myBike a été développé conjointement avec les

17.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): In 2020 werden er dagelijks 70 gestolen fietsen aangegeven. Minder dan de helft van de slachtoffers van fietsdiefstal zou aangifte ervan doen. Het nationaal fietsregister myBike werd ontwikkeld

régions et est basé sur le système bruxellois myBike.brussels.

Le conseil des ministres des régions et celui de l'autorité fédérale ont récemment ratifié un accord interfédéral de coopération. Après avoir été soumis aux procédures d'avis et de concertation, il sera présenté au Parlement.

La base de données sera gérée par l'autorité fédérale et pourra être consultée par les services de police. Le coût pour l'autorité fédérale s'élève à 106 000 euros en 2022 et à 86 000 euros par an à partir de 2023. Les régions vont bientôt commencer à développer le portail des utilisateurs. Le registre des vélos sera opérationnel au second semestre 2023.

Les propriétaires de vélos pourront demander un autocollant gratuit avec un code unique, qui ne pourra pas être retiré du vélo. Lors de l'achat d'un vélo d'occasion, un acheteur potentiel peut scanner le code et vérifier si le vélo a déjà été déclaré volé. Cela permet de retrouver facilement le propriétaire lorsqu'un vélo volé ou perdu est retrouvé.

17.03 Frank Troosters (VB): Nous nous réjouissons de toute mesure pouvant encourager l'utilisation du vélo et décourager le vol de vélos. En plus, c'est gratuit. J'espère que ce projet pourra être mis en œuvre dans les délais les plus brefs.

L'incident est clos.

18 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote de zones de silence dans les trains de la SNCB" (55033668C)

18.01 Frank Troosters (VB): *Le projet pilote de zones de silence dans les trains de la SNCB se poursuivra jusqu'à la fin mai 2023. Le personnel de la SNCB sera-t-il également consulté à ce sujet?*

18.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Une première voiture dotée d'une zone de silence circule entre Eupen et Ostende depuis le 24 janvier. Au cours des prochaines semaines, tous les trains de cette liaison en seront pourvus, au même titre que les trains effectuant la liaison Bruxelles-Luxembourg. Les voyageurs peuvent ainsi profiter d'une meilleure expérience de voyage et travailler, lire ou se détendre en toute tranquillité. Cette initiative permet de renforcer l'attractivité du rail.

Le projet pilote entend évaluer le succès rencontré par cette zone ainsi que la possibilité de l'introduire définitivement sur ces deux lignes, et

samen met de gewesten en is gebaseerd op het Brusselse systeem myBike.brussels.

De ministerraad van de gewesten en van de federale overheid hebben onlangs een interfederaal samenwerkingsakkoord bekrachtigd. Na het doorlopen van de advies- en overlegprocedures zal het worden voorgelegd aan het Parlement.

De databank zal door de federale overheid worden beheerd en door de politiediensten geraadpleegd kunnen worden. De kostprijs voor de federale overheid bedraagt 106.000 euro in 2022 en vanaf 2023 jaarlijks 86.000 euro. De gewesten beginnen binnenkort met de ontwikkeling van het gebruikersportaal. Het fietsregister zal operationeel zijn in het tweede helft van 2023.

Fietsbezitters zullen een gratis sticker kunnen aanvragen met een unieke code, die niet kan worden verwijderd van de fiets. Bij aankoop van een tweedehandsfiets kan een potentiële koper de code scannen en nagaan of de fiets ooit als gestolen is opgegeven. Als een gestolen of verloren fiets gevonden wordt, kan de eigenaar gemakkelijk opgespoord worden.

17.03 Frank Troosters (VB): Alles wat het gebruik van de fiets kan aanmoedigen en het stelen van een fiets kan ontmoedigen, juichen we toe. Bovendien is het gratis. Ik hoop dat dit project zo snel mogelijk kan worden uitgerold.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het proefproject met stiltewagons bij de NMBS" (55033668C)

18.01 Frank Troosters (VB): *Het proefproject van de NMBS met stiltewagons loopt tot eind mei 2023. Zal ook het NMBS-personeel hierover bevraagd worden?*

18.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Sinds 24 januari rijdt een eerste rytuig met stiltezone tussen Eupen en Oostende. In de loop van de volgende weken zullen alle treinen van deze treinverbinding hiervan voorzien zijn, net zoals de treinen op de verbinding Brussel-Luxemburg. De reizigers kunnen aldus genieten van een aangename reiservaring en in alle rust werken, lezen of zich ontspannen. Op die manier kunnen we de treinen nog aantrekkelijker maken.

Het proefproject wil nagaan of deze zone in de smaak valt en wil evalueren of de definitieve invoering ervan op deze twee lijnen – en eventueel

éventuellement sur d'autres lignes dont la capacité le permet.

Des brochures seront régulièrement distribuées aux voyageurs occupant la zone de silence afin de recueillir leur avis. Le personnel de la SNCB, également concerné, peut aussi s'exprimer sur le sujet. Dans quelque temps, nous demanderons en outre aux accompagnateurs de train ce qu'ils pensent du comportement observé chez les passagers ainsi que de l'impact éventuel de cette initiative sur leur travail.

18.03 Frank Troosters (VB): Il faut bien veiller à ce que ce projet ne devienne pas un nouveau problème pour les accompagnateurs de train.

L'incident est clos.

19 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le remplacement du permis de conduire en plastique" (55033669C)

19.01 Frank Troosters (VB): *Environ un demi-million de Belges devront remplacer leur permis de conduire cette année.*

Quel est le coût d'un permis de conduire en plastique? Combien de Belges possédant un permis de conduire en papier ont-ils reçu une amende à l'étranger en 2022 parce qu'ils ne pouvaient pas présenter une version en plastique?

19.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Nous avons tout mis en œuvre pour faciliter au maximum les démarches à effectuer par les citoyens pour l'échange du permis de conduire. À cet égard, je renvoie à la réponse que j'ai fournie en séance plénière du 24 novembre 2022.

La redevance pour un permis de conduire au format carte bancaire s'élève à 20 euros. Une redevance communale peut également être perçue.

Nous ne disposons pas de statistiques sur le nombre de Belges qui auraient écopé d'une amende à l'étranger parce qu'ils disposent toujours d'une version papier du permis de conduire. Il n'y a pas d'échange de données en la matière.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55033755C de Mme Bonaventure est transformée en question écrite.

20 Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les futurs abonnements flexibles pour les télétravailleurs"

ook op andere lijnen, waar de capaciteit het toelaat – mogelijk is.

Er zullen regelmatig flyers worden uitgedeeld aan de reizigers in de stiltezone om hun mening te vragen. Ook het NMBS-personeel kan hierover als betrokken partij zijn mening geven. We vragen bovendien feedback van treinbegeleiders – zodra de test een tijdje loopt – over het gedrag dat ze observeren bij de passagiers, alsook hoe een en ander hun job beïnvloedt.

18.03 Frank Troosters (VB): Men moet er wel goed over waken dat dit niet opnieuw een probleem wordt voor treinbegeleiders.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vervangen van het plastic rijbewijs" (55033669C)

19.01 Frank Troosters (VB): *Ongeveer een half miljoen Belgen moet dit jaar zijn rijbewijs vervangen.*

Wat is de kostprijs van een plastic rijbewijs? Hoeveel Belgen met een papieren rijbewijs kregen in 2022 een boete in het buitenland omdat ze geen plastic exemplaar konden voorleggen?

19.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): We hebben er alles aan gedaan zodat de burgers hun rijbewijzen zo makkelijk mogelijk kunnen inwisselen. Ik verwijs ter zake naar mijn antwoord in de plenaire vergadering van 24 november 2022.

De retributie voor een rijbewijs in bankkaartmodel bedraagt 20 euro. Dit kan nog worden aangevuld met een gemeentelijke retributie.

Er zijn geen statistieken over het aantal Belgen dat in het buitenland een boete zou hebben gekregen omdat ze nog een papieren rijbewijs hebben. Er worden daarover geen gegevens uitgewisseld.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55033755C van mevrouw Bonaventure wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

20 Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomstige flexibele abonnements voor telewerkers"

(55033798C)

[20.01] Chanelle Bonaventure (PS): La SNCB lancera au premier trimestre 2023 un abonnement flexible adapté aux télétravailleurs, qui se déclinera en quatre formules.

Quelles ont été les conclusions de la phase de test? La création d'un abonnement pour les télétravailleurs répond à une demande claire. Cependant, l'abonnement mensuel propose un maximum de dix jours de trajets, ce qui semble peu. Qu'est-il ressorti à ce propos?

Cet abonnement serait uniquement accessible aux utilisateurs des entreprises "grands clients" dans un premier temps, puis aux particuliers dans une seconde partie de l'année. Un smartphone serait nécessaire pour accéder à cette formule.

Qu'en est-il des négociations entre les partenaires sociaux pour que ce titre de transport puisse être remboursé? La concertation sociale a-t-elle déjà débuté? Un calendrier a-t-il été établi? Quel sera le prix de ces abonnements?

[20.02] Georges Gilkinet, ministre (en français): Avant 2020, 40 % des utilisateurs télétravaillaient un jour par semaine. Il sont dorénavant plus de 60 % à télétravailler deux à trois jours par semaine. Il fallait donc s'adapter. Quatre variantes du Flex Abo sont prévues: 80 ou 120 jours en 12 mois; 6 ou 10 jours en un mois. On pourra combiner cette formule avec un abonnement parking (voiture ou vélo) régional.

La SNCB dispose de retours très positifs. Le nombre de jours de voyage sur ces abonnements a été calculé en tenant compte des jours fériés et de congé maladie pour des navetteurs télétravaillant 2 à 3 jours/semaine. Ces formules ont été validées tant par les télétravailleurs que par les employeurs, sachant que certains disposent de nombreux jours de congé extralégaux.

Dès la première phase de lancement, pour les voyageurs dont l'employeur n'a pas de convention tiers-payant avec la SNCB (B2C), les abonnements Flex 10 seront disponibles sur l'App SNCB mais ne pourront, dans un premier temps, être combinés avec un abonnement STIB, TEC ou De Lijn. Cela sera possible au second semestre.

Pour les voyageurs dont l'employeur a une convention tiers-payant avec la SNCB (B2B2C), tous les abonnements Flex et les combinaisons avec un

(55033798C)

[20.01] Chanelle Bonaventure (PS): In het eerste kwartaal van 2023 lanceert de NMBS een flexibel abonnement voor telewerkers, dat in vier verschillende formules beschikbaar zal zijn.

Wat waren de conclusies van de testfase? De invoering van een abonnement voor telewerkers beantwoordt aan een duidelijke vraag. Het maandabonnement omvat echter maximaal tien reisdagen, wat niet veel lijkt. Wat is er ter zake tijdens de testfase uit de bus gekomen?

Dit abonnement zou in eerste instantie enkel beschikbaar zijn voor de medewerkers van enkele grote bedrijven, en vervolgens in het tweede deel van het jaar voor de particulieren. Om toegang tot die formule te krijgen zal men over een smartphone moeten beschikken.

Hoe staat het met de onderhandelingen tussen de sociale partners met het oog op de terugbetaling van dat vervoerbewijs? Is het sociaal overleg al begonnen? Werd er een tijdschema vastgelegd? Hoeveel zullen die abonnementskosten?

[20.02] Minister Georges Gilkinet (Frans): Vóór 2020 telewerkte 40 % van de reizigers met een treinabonnement één dag per week. Nu telewerkt meer dan 60 % twee à drie dagen per week. We moesten de formules dus daarop afstemmen. Er zullen vier Flex Abonnements bestaan: 80 of 120 dagen in de loop van 12 maanden; 6 of 10 dagen in de loop van één maand. Die formules kunnen gecombineerd worden met een gewestelijk parkeerabonnement (auto of fiets).

De NMBS krijgt hierover zeer positieve feedback. Bij de berekening van het aantal reisdagen voor deze abonnements werd er rekening gehouden met de feestdagen en ziektedagen voor pendelaars die 2 à 3 dagen per week telewerken. Deze formules werden zowel door de telewerkers als door de werkgevers gevalideerd, in de wetenschap dat sommige werknemers over veel extralegale verlofdagen beschikken.

Voor de reizigers van wie de werkgever geen derde-betalersovereenkomst met de NMBS heeft (B2C), zullen de Flex 10-abonnements vanaf de eerste lanceringsfase beschikbaar zijn op de NMBS-app, maar zullen ze in eerste instantie niet te combineren zijn met een abonnement van de MIVB, de TEC of De Lijn. Dat zal in het tweede semester mogelijk zijn.

Voor de reizigers van wie de werkgever een derde-betalersovereenkomst met de NMBS heeft (B2B2C) zullen alle Flex-abonnements en combinaties met

transport régional seront disponibles. Ce sera d'abord le personnel des entreprises pilotes qui pourra acheter un Flex Abo. La SNCB veut un déploiement complet avant l'été pour tous ses clients entreprises. Elle a informé les partenaires sociaux du lancement du Flex Abo et leur a fourni les éléments d'analyse.

La SNCB n'a pas eu de retour sur les modalités d'application en matière d'intervention minimum légale sur le Flex Abo mais cela nécessite une nouvelle CCT.

Lors de la phase pilote, les utilisateurs comme leurs employeurs ont plébiscité la solution numérique. Chez les travailleurs concernés, le taux de pénétration des smartphone est proche de 100 %. Seule l'appli de la SNCB peut proposer la flexibilité et la facilité d'utilisation voulues.

L'incident est clos.

[21] Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les attestations de transport routier au sein de l'Union européenne" (55033869C)

[21.01] Olivier Vajda (Ecolo-Groen): La CSC Transcom et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) ont alerté d'une explosion des attestations octroyées dans certains pays européens aux chauffeurs routiers de pays tiers. Selon eux, cela met en danger la concurrence équitable au sein de l'UE. Selon l'ETF et Eurostat, le nombre d'attestations en circulation dans l'UE est passé de 44 000 en 2012 à 277 000 en 2021, dont 132 000 octroyées par la Pologne et 82 000 par la Lituanie.

Ce système initialement prévu pour pallier le manque de chauffeurs poids lourds est dévoyé pour contourner les règles européennes et nationales relatives au salaire et au repos.

Quelle est votre réaction? Prépare-t-on des contrôles supplémentaires? Agirez-vous de concert avec vos homologues européens pour mettre fin à cette situation?

[21.02] Georges Gilkinet, ministre (en français): Depuis une dizaine d'années, nous assistons à une augmentation exponentielle de conducteurs de pays tiers employés par des entreprises européennes, sans rapport avec une augmentation générale de l'activité logistique. J'entends que cette situation est

un véritable problème de gestion des ressources humaines. In eerste instantie zal het personeel van de bedrijven die aan het proefproject deelnemen een Flex Abonnement kunnen kopen. De NMBS wil dat al deze formules vóór de zomer beschikbaar zijn voor al haar zakelijke klanten. Ze heeft de sociale partners op de hoogte gebracht van de lancering van de Flex Abonnements en heeft hun de elementen bezorgd om een analyse te maken.

De NMBS heeft geen feedback ontvangen over de modaliteiten voor de wettelijke minimale werkgeversbijdrage voor het Flex Abo, maar daarvoor moet er een nieuwe cao gesloten worden.

In de pilotfase kon de digitale oplossing op de steun van de gebruikers en hun werkgevers rekenen. De betrokken werknemers hebben nagenoeg allemaal een smartphone. Enkel de app van de NMBS kan de gewenste flexibiliteit en gebruiksgemak bieden.

Het incident is gesloten.

[21] Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bestuurdersattesten voor vrachtwagenchauffeurs in de Europese Unie" (55033869C)

[21.01] Olivier Vajda (Ecolo-Groen): ACV-Transcom en de European Transport Workers' Federation (ETF) hebben de alarmbel geluid over een forse toename van het aantal aan vrachtwagenchauffeurs van derde landen verstrekte bestuurdersattesten in bepaalde EU-lidstaten. Volgens die organisaties brengt dat de eerlijke concurrentie binnen de EU in gevaar. Volgens de ETF en Eurostat is het aantal attesten die in de EU omgaan toegenomen van 44.000 in 2012 tot 277.000 in 2021, waarvan er 132.000 door Polen verstrekt werden en 82.000 door Litouwen.

Die regeling, die aanvankelijk bedoeld was om het tekort aan vrachtwagenchauffeurs te ondervangen, wordt misbruikt om de Europese en de nationale regels met betrekking tot het loon en de werktijden te omzeilen.

Wat is uw reactie? Worden er bijkomende controles voorbereid? Zult u met uw Europese ambtgenoten samenwerken om een einde te maken aan die situatie?

[21.02] Minister Georges Gilkinet (Frans): Sinds een tiental jaar stellen we vast dat het aantal chauffeurs uit derde landen dat in dienst is van Europese bedrijven exponentieel toeneemt, zonder dat er sprake is van een evenredige toename van de logistieke activiteit. Ik hoor vaak dat dit een logische

logique, voire souhaitable vu la pénurie croissante de chauffeurs dans l'UE. Les conditions de travail ne permettent plus d'attirer des jeunes vers le métier. Mais plutôt que pour un nivellement par le bas, je plaiderai pour une amélioration des conditions de travail dans le secteur routier.

Pour de grands opérateurs logistiques, cette manière de faire est surtout une façon de casser les prix et de gagner des parts de marché par une concurrence que l'on peut qualifier de déloyale. Ce dumping social offre en outre un avantage compétitif démesuré à la route sur d'autres modes de transport comme le rail.

Avec d'autres pays membres, j'ai appelé la Commission à examiner la bonne application des règlements actuels et à faire des propositions pour limiter les abus. Je pense par exemple au règlement imposant aux États membres de contrôler chaque année au moins 20 % des attestations délivrées afin de s'assurer de leur conformité avec le droit européen.

Il est également temps de réfléchir à un salaire minimum pour la profession ou à un prix minimum pour le transport. Je continuerai d'insister sur ce point au niveau européen.

21.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): J'encourage le ministre à poursuivre son combat pour le bien-être des travailleurs, la garantie d'une concurrence loyale et le développement du fret européen.

L'incident est clos.

22 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nombre d'incidents violents sur le rail" (55033871C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions contre le personnel de train" (55033946C)
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'insécurité à laquelle sont confrontés les agents du rail" (55033969C)
- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La lutte contre les agressions dans les trains" (55033973C)

22.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Lors d'un récent contrôle des billets, un accompagnateur de train a été menacé avec un couteau. Dans le passé, plusieurs cas d'agression avaient également été

en zelfs wenselijke evolutie is gezien het groeiende chauffeurstekort in de EU. De arbeidsomstandigheden zijn niet langer van dien aard dat het beroep aantrekkelijk is voor jongeren. In plaats van een race naar de bodem pleit ik echter voor betere arbeidsomstandigheden in de sector van het wegvervoer.

Deze werkwijze biedt de grote logistieke ondernemingen vooral de mogelijkheid om hun diensten tegen dumprijzen aan te bieden en zo marktaandeel te winnen door wat men kan omschrijven als oneerlijke concurrentie. Door die sociale dumping krijgt het wegvervoer bovendien een buitensporig concurrentievoordeel ten opzichte van andere vervoerswijzen, zoals het spoor.

Samen met andere lidstaten heb ik de Commissie verzocht om na te gaan of de huidige verordeningen correct toegepast worden en om voorstellen te formuleren om misbruik te beperken. Ik denk bijvoorbeeld aan de verordening op grond waarvan de lidstaten jaarlijks ten minste 20 % van de verstrekte bestuurdersattesten moeten controleren om zich ervan te vergewissen dat ze conform de Europese regelgeving zijn.

Het is ook tijd om over een minimumloon voor die beroepscategorie of over een minimumprijs voor het vervoer na te denken. Ik zal op Europees niveau op dat punt blijven hameren.

21.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Ik moedig de minister aan zijn strijd voor het welzijn van de werknemers, de garantie van eerlijke concurrentie en de ontwikkeling van het Europese goederenvervoer voort te zetten.

Het incident is gesloten.

22 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het aantal geweldincidenten op het spoor" (55033871C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De agressie tegen treinpersoneel" (55033946C)
- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De onveilige situaties waarmee spoorwegbeambten worden geconfronteerd" (55033969C)
- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De strijd tegen agressie op de trein" (55033973C)

22.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Tijdens een ticketcontrole werd een treinbegeleider onlangs bedreigd met een mes. Daarvoor waren er ook al verschillende gevallen van agressie gesignaleerd.

signalés. À la suite de cet incident, une grève a été lancée.

Que s'est-il passé exactement lors de ce dernier incident? Combien d'agents Securail sont-ils actifs sur les liaisons Welkenraedt-Verviers? Le nombre des agents de Securail travaillant après 22 heures va-t-il augmenter? Leurs tâches seront-elles ajustées? Est-il vrai que les passagers agressifs sont parfois simplement placés dans le train suivant? Quel a été le résultat de la concertation avec les syndicats?

22.02 Chanelle Bonaventure (PS): La sécurité du personnel et des navetteurs sur le rail est une priorité absolue.

Quels sont les chiffres officiels? Qu'avez-vous répondu à l'inquiétude exprimée lors du mouvement qui a eu lieu cette semaine? Quelles sont les actions mises en place par la SNCB pour suivre les agents victimes de violences et pour lutter contre l'insécurité?

22.03 François De Smet (DéFI): *La circulation ferroviaire a été perturbée lundi, à la suite d'un mouvement des travailleurs de la SNCB après l'agression d'une accompagnatrice. La SNCB a condamné les agressions et sollicité la tolérance zéro envers les agresseurs.*

Un monitoring permanent permet de déployer les équipes pour des contrôles ciblés. Des control rooms assurent une surveillance par caméra. Le numéro de téléphone 0800 30 230 permet de reporter toute situation d'insécurité afin que Securail dispatche les équipes. La lutte de la SNCB contre toute forme d'agression sur le rail doit être intensifiée. La sécurité des usagers et du personnel est une priorité.

Quelles mesures conjoncturelles ont-elles été prises? Une évaluation va-t-elle être menée pour renforcer les contrôles?

22.04 Georges Gilkinet, ministre (en français): L'agression d'une accompagnatrice le 5 février est inacceptable. Chaque agression est une agression de trop.

La SNCB communique que lors d'un contrôle de billets, trois personnes assises en première classe n'ont pu présenter de billet ou de pièce d'identité. Lorsque le contrôleur les a interpellées, l'une a sorti un couteau de poche. Les auteurs ont pris la fuite à Hergenrath et ont été rattrapés rapidement par les forces de police, dont je salue l'action rapide et efficace.

Daarop brak een staking uit.

Wat gebeurde er exact bij dat laatste incident? Hoeveel Securailagenten zijn er actief op de verbindingen Welkenraedt-Verviers? Zullen er voortaan meer Securailagenten na 22 uur aan de slag gaan? Zal hun takenpakket worden aangepast? Klopt het dat agressieve reizigers soms gewoon op de volgende trein worden gezet? Wat was het resultaat van het overleg met de vakbonden?

22.02 Chanelle Bonaventure (PS): De veiligheid van het spoorwegpersoneel en de treinreizigers is een absolute prioriteit.

Wat zijn de officiële cijfers? Wat was uw antwoord op de ongerustheid die geuit werd tijdens de protestactie van deze week? Wat onderneemt de NMBS om personeelsleden die het slachtoffer werden van geweld te begeleiden en de onveiligheid tegen te gaan?

22.03 François De Smet (DéFI): *Het treinverkeer werd maandag verstoord door een staking van werknemers van de NMBS nadat er een treinbegeleidster aangevallen was. De NMBS heeft het geweld veroordeeld en tot nultolerantie tegenover de agressors opgeroepen.*

Dankzij een permanente monitoring kunnen teams voor gerichte controles ingezet worden. Vanuit de control rooms wordt er aan camerabewaking gedaan. Via het telefoonnummer 0800 30 230 kan elke onveilige situatie gemeld worden zodat Securail teams kan sturen. De strijd van de NMBS tegen elke vorm van agressie op het spoor moet worden opgevoerd. De veiligheid van de reizigers en het personeel is een prioriteit.

Welke conjuncturele maatregelen werden er genomen? Volgt er een evaluatie om de controles te versterken?

22.04 Minister Georges Gilkinet (Frans): De agressie tegen een treinbegeleidster die op 5 februari plaatsvond, is onaanvaardbaar. Elk geval van agressie is er één te veel.

De NMBS deelt mee dat drie personen die in eerste klas reisden bij een ticketcontrole geen ticket of identiteitsbewijs konden tonen. Toen de treinbegeleidster hen daarover aansprak, heeft een van hen een zakmes getrokken. De daders sloegen op de vlucht in Hergenrath maar werden al snel ingerekend door de politie, wiens snelle en doeltreffende optreden ik op prijs stel.

Une action spontanée du personnel d'accompagnement s'en est suivie. Des bus de remplacement ont été prévus entre Liège et Welkenraedt. La situation s'est rapidement régularisée. Les trains venant d'Ostende ont continué à rouler.

La direction de la SNCB s'est rendue immédiatement sur place et des réunions ont eu lieu avec les syndicats et le personnel. La SNCB va se constituer partie civile et soutient l'accompagnatrice psychologiquement et juridiquement. Ces trois actes systématiques sont essentiels. Securail va intensifier les patrouilles dans les trains, en soirée et tôt le matin, et continuer à prendre des mesures pour préserver la sécurité.

Il faut assurer la sécurité de tous, tard le soir et tôt le matin. La SNCB demande plus de police des chemins de fer dans les trains et à quai, et plus de patrouilles de la police locale dans les gares.

Outre le soutien psychologique, la SNCB offre à ses employés une assistance juridique pour déposer plainte. L'agression contre le personnel des services publics est une circonstance aggravante. Dans chaque cas, la SNCB se déclarera partie lésée et se constituera partie civile.

Les agresseurs risquent de la prison, des amendes et des peines de travaux d'intérêt général. Le futur code pénal renforcera les peines pour violence à l'égard des accompagnateurs de trains.

(En néerlandais) Il est de ma responsabilité de créer le cadre adéquat pour protéger le personnel ferroviaire et les passagers. En 2023, la SNCB recrute une centaine de nouveaux agents Securail. Ils effectueront des patrouilles et des interventions et géreront plus de 10 000 caméras de surveillance. En collaboration avec la police, ils effectuent des opérations de contrôle à grande échelle.

Le Code pénal a été modifié afin que les agressions contre le personnel ferroviaire soient punies plus sévèrement. Chaque incident fait l'objet de poursuites systématiques et les victimes bénéficient d'un soutien.

(En français) La protection du personnel ferroviaire accroît la sécurité des passagers, améliore la qualité du service et attire davantage le public. Les poursuites systématiques témoignent que chaque agression est un cas de trop.

La direction de la SNCB et mes collègues de l'Intérieur et de la Justice partagent cette

Daarop volgde een spontane actie van treinbegeleiders. Tussen Luik en Welkenraedt werden er vervangbussen ingezet. De toestand is snel geregulariseerd. De treinen uit Oostende zijn blijven rijden.

De NMBS-directie heeft zich onmiddellijk ter plaatse begeven en er vonden vergaderingen plaats met de vakbonden en het personeel. De NMBS zal zich burgerlijke partij stellen en de treinbegeleidster krijgt psychologische én juridische ondersteuning. Het is van essentieel belang dat die drie zaken systematisch gebeuren. Securail zal de patrouilles op de treinen 's avonds en in de vroege ochtend opvoeren en zal maatregelen blijven nemen om de veiligheid te handhaven.

De veiligheid van eenieder moet gewaarborgd worden, ook 's avonds laat en 's morgens vroeg. De NMBS vraagt meer spoorwepolitieagenten in de treinen en op de perrons, en meer patrouilles van de lokale politie in de stations.

Naast psychologische ondersteuning biedt de NMBS haar werknemers ook rechtsbijstand aan opdat ze een klacht kunnen indienen. Agressie tegen het personeel van overheidsdiensten is een verzwarende omstandigheid. De NMBS zal zich steeds benadeelde partij en burgerlijke partij stellen.

De agressors riskeren een gevangenisstraf, boetes en werkstraffen. In het toekomstige strafwetboek zal de strafmaat voor geweld tegen treinbegeleiders verzaamd worden.

(Nederlands) Het is mijn verantwoordelijkheid om het juiste kader te scheppen voor de bescherming van spoorwegpersoneel en reizigers. In 2023 werft de NMBS een honderdtal nieuwe Securailagenten aan. Zij voeren patrouilles en interventies uit en beheren meer dan 10.000 bewakingscamera's. Samen met de politie voeren ze grootschalige controleacties uit.

Het Strafwetboek werd aangepast zodat agressie tegen het treinpersoneel strenger bestraft wordt. Elk incident wordt systematisch vervolgd en de slachtoffers krijgen ondersteuning.

(Frans) Veiliger werkomstandigheden voor het spoorwegpersoneel leiden tot meer veiligheid voor de reizigers, een betere kwaliteit van de dienstverlening en aantrekkelijker treinvervoer. Door systematisch te vervolgen tonen we dat elk geval van agressie er een te veel is.

De NMBS-directie en mijn collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie delen die

préoccupation.

22.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): L'année dernière, près de 2 000 cas d'agression à l'encontre d'un membre du personnel de la SNCB ont été signalés. Bien sûr, les auteurs doivent être traités sévèrement, mais la prévention est ce qui compte le plus. En proposant un service de qualité et des billets de train abordables et en réduisant les retards, nous éliminerions déjà en grande partie les causes d'agression.

En outre, il faudrait plus de personnel chez Securail. Dans 6 gares seulement, le personnel de sécurité est encore présent après 22 heures. Nous parlons donc de 12 agents seulement. En raison du manque de personnel, les accompagnateurs de train sont également toujours seuls dans un train.

22.06 Chanelle Bonaventure (PS): J'adresse mon soutien à la personne agressée et je rappelle le texte déposé par mon groupe pour renforcer la police des chemins de fer.

22.07 François De Smet (DéFI): Il faut être intransigeant. Les renforts, la prévention et la répression sont les seules solutions, et doivent être combinées. On verra cela sur le terrain.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 05.

bekommernis.

22.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Vorig jaar werden bijna 2.000 gevallen van agressie gemeld tegen een personeelslid van de NMBS. Uiteraard moeten de daders hard aangepakt worden, maar preventie is het belangrijkste. Door een goede service, betaalbare treintickets en minder vertragingen nemen we de oorzaken van agressie voor een deel al weg.

Daarnaast moet er genoeg Securailpersoneel zijn. In slechts 6 stations is er na 22.00 uur nog veiligheidspersoneel aanwezig. Het gaat dan nog om slechts 12 agenten. Door het tekort aan personeel zijn de treinbegeleiders ook altijd alleen op een trein.

22.06 Chanelle Bonaventure (PS): Ik wil mijn steun betuigen aan de gemolesteerde persoon en ik herinner aan dat mijn fractie een tekst heeft ingediend om de spoorwegpolitie te versterken.

22.07 François De Smet (DéFI): Men moet zich onverbiddelijk opstellen. Meer personeel, preventie en repressie zijn de enige mogelijke oplossingen. Een en ander moet worden gecombineerd. We zullen zien wat dat geeft in de praktijk.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.05 uur.