

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

du

van

MARDI 7 DECEMBRE 2021

DINSDAG 7 DECEMBER 2021

Après-midi

Namiddag

Le développement des questions commence à 15 h 07. La réunion est présidée par M. Jean-Marc Delizée.
De behandeling van de vragen vangt aan om 15.07 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

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

01 Actualiteitsdebat over de recupdagen bij de NMBS en toegevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitbetaling van de recupdagen van het NMBS-personeel" (55021789C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het personeelstekort bij de NMBS" (55021902C)

- Joris Vandebroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De compensatie- en rustdagen van het NMBS-personeel" (55022069C)

- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De situatie van het NMBS-personeel" (55022090C)

- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Niet-toegekende verlofdagen bij de NMBS" (55023092C)

01 Débat d'actualité sur la récupération de congés à la SNCB et questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le paiement des jours de récupération du personnel de la SNCB" (55021789C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le manque d'effectifs à la SNCB" (55021902C)

- Joris Vandebroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les jours de compensation et de congé du personnel de la SNCB" (55022069C)

- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation du personnel au sein de la SNCB" (55022090C)

- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les jours de congé non accordés à la SNCB" (55023092C)

01.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, er is nogal wat te doen geweest over de uitbetaling van de compensatiedagen. De mensen waren daar heel boos over. Het gaat over weekends die ze niet kunnen recupereren. De NMBS had aangekondigd die gewoon te zullen uitbetalen. Als een spoorwegbeambte in het weekend of op feestdagen werkt, krijgt hij of zij daar vrije dagen voor, wat logisch is. Door het personeelstekort stapelen deze compensatiedagen zich echter al jaren op. Eergisteren ontmoette ik een treinbegeleider die nog 13 verlofdagen en 33 compensatiedagen niet had kunnen opnemen.

Na een onderzoek stelde de sociale inspectie vast dat de spoorwegwerknemers te veel werkten. De directie besloot hen voor al deze overtallige dagen te betalen. Daardoor zullen zij verlof verliezen, want het wordt omgezet in euro's. Dat was de bedoeling van de NMBS. We klagen al jaren aan dat er te weinig personeel is

bij de NMBS.

Mijnheer de minister, klopt het dat de NMBS op de vingers getikt is door de sociale inspectie in verband met de vele compensatiedagen? Klopt het dat het opnemen van compensatiedagen onmogelijk geworden is door het personeelsgebrek?

Hoeveel bedraagt het jaarlijkse aanwervingsbudget van de NMBS? Is dat de afgelopen tien jaar gedaald of gestegen? Heeft de NMBS haar aanwervingsbudget voor 2020 volledig opgebruikt? Zo niet, welk percentage daarvan heeft ze effectief gebruikt?

Ten slotte, is het mogelijk om een volledig overzicht te krijgen van het aantal achterstallige rustdagen, compensatiedagen en kredietdagen van het NMBS-personeel, per beroepscategorie en per regio? Kunnen de commissieleden die informatie krijgen?

Hoe zal de NMBS dit probleem aanpakken? Wat zult u ondernemen om het op te lossen?

01.02 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, het verhaal is bekend: het spoorpersoneel dat in het weekend werkt, heeft recht op compensatiedagen tijdens de week. Er blijkt bij de NMBS een personeelstekort te bestaan, waardoor de maatschappij al sinds enkele jaren de compensatiedagen niet meer toekent, maar ze in de plaats daarvan uitbetaalt. Dat is ook het geval voor andere vakantiedagen.

Klopt dat? Sinds wanneer is dat het geval? Is dat personeelstekort de enige aanwijsbare reden?

Hoeveel bedraagt het personeelstekort bij de NMBS? Hoeveel vacatures zijn er?

Op welke manier probeert u bij te dragen aan een oplossing? Bent u het eens met de huidige aanpak van dit probleem door de NMBS?

01.03 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Mijnheer de minister, het is een beetje vervelend dat ik op 7 december een vraag moet stellen die ik op 15 oktober heb ingediend, zeven weken later dus. Het heeft me echter wel de mogelijkheid gegeven om meer informatie in te winnen op het terrein.

Van heel wat spoorpersoneel horen we dat de druk zeer hoog wordt. Het is goed dat we de ambitie hebben om het treinaanbod te blijven verzekeren, bijvoorbeeld in tijden van covid. Het is ook goed dat er ambitie is om het treinaanbod verder uit te breiden met het nieuwe vervoersplan. We moeten er echter voor zorgen dat het personeel van de NMBS in optimale omstandigheden kan werken en de dienstverlening op een kwaliteitsvolle manier kan garanderen. Ik heb het gevoel dat dat onder druk komt te staan. De opeenstapeling van compensatiedagen, in bepaalde gevallen zelfs 200 dagen die niet kunnen worden opgenomen, is een teken aan de wand.

Er is blijkbaar een klacht geweest van de sociale inspectie, die oorspronkelijk had aangegeven dat die achterstallige compensatiedagen moesten worden geregulariseerd tegen 31 maart 2022. Dat is evenwel onmogelijk als we ondertussen ook de treinen willen laten rijden. Daarom zou er nu meer tijd worden gegeven, namelijk tot juni 2024. Er moet een regularisatie komen door het personeel toe te staan die dagen op te nemen of door vrijwillige uitbetaling.

Mijnheer de minister, is het een haalbare kaart om er daadwerkelijk tegen midden 2024 voor te zorgen dat die berg achterstallige compensatiedagen volledig geregulariseerd raakt?

Weet u hoeveel overuren het treinbegeleidingspersoneel tot nu toe heeft gemaakt? Hoeveel compensatiedagen staan er nog open?

Hebt u zicht op het aantal vacatures voor treinbegeleiders dat momenteel nog openstaat bij de NMBS? Hoeveel aanwervingen zijn er dit jaar al gebeurd? Hoeveel treinbegeleiders vertrekken er? Is er zekerheid dat er met het toekomstige vervoersplan, waarin het treinaanbod wordt uitgebreid, voldoende personeel kan worden ingezet om te vermijden dat de overuren zich opnieuw opstapelen?

01.04 **Mélissa Hanus** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, malgré les nouveaux investissements réalisés par ce gouvernement dans le rail, vous n'ignorez pas que la situation de nos entreprises publiques ferroviaires est loin d'être idéale. Nous venons en effet de loin, c'est-à-dire d'un

précédent gouvernement qui a réalisé des économies de plusieurs milliards d'euros sur toute une législature. Une aberration compte tenu des enjeux sociaux, climatiques et de mobilité pour lesquels la SNCB et Infrabel sont incontournables.

Vu l'accroissement continu de l'offre et la diminution du nombre de cheminots, la principale part de l'effort est assumée par les cheminots. J'en veux pour preuve le nombre de jours de repos qui n'ont pas été accordés afin de répondre aux besoins de service. On parle ainsi de plus de 100 000 jours de repos non accordés. En octobre, la direction a semblé vouloir préférer payer ces jours plutôt que de les accorder. Preuve que le rail fonctionne grâce au crédit que nous font les cheminots. Mais si certains travailleurs sont d'accord, d'autres estiment légitimement avoir besoin de ce repos compte tenu de la fatigue accumulée. Or, comme dans tout secteur industriel, la fatigue est un vecteur d'accident. Nous ne pouvons plus rouler grâce au crédit que nous offrent les cheminots.

Monsieur le ministre, de combien de jours de congés parlons-nous aujourd'hui? Une solution a-t-elle été trouvée pour répondre aux droits des travailleurs? La direction de la SNCB estime-t-elle que les effectifs dont elle dispose sont suffisants pour répondre à ses engagements? Comment éviter une nouvelle accumulation des jours de congé non accordés à l'avenir?

01.05 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, le sujet qui nous occupe aujourd'hui a déjà fait l'objet de discussions à l'occasion d'une précédente commission.

Mijnheer Vandenbroucke, u sprak van een vraag van de maand oktober. Een debat over dat onderwerp heeft al plaatsgevonden in commissie.

Nous en avons aussi discuté en séance plénière, jeudi passé, dans le cadre d'une question qui m'était posée par M. Burton.

Il y a, pour le moment une pression sur le personnel de la SNCB. Je rejoins ici certains collègues qui ont déclaré que, sans le personnel de la SNCB (les conducteurs, les accompagnateurs, les techniciens), le rail n'existerait pas. Nous devons leur être reconnaissants. Mais pour l'instant, la SNCB est confrontée à deux difficultés: d'une part, le covid-19 qui n'épargne pas les travailleurs et les travailleuses de la SNCB et, d'autre part, la question de l'accumulation de jours de récupération, système historique qui existe depuis longtemps au niveau de la SNCB et au sujet duquel l'Inspection sociale a émis un avis négatif en demandant à ce qu'il fasse l'objet d'une correction.

Je vais faire avec vous le point sur la situation.

De COVID-19-crisis heeft een grote maatschappelijke impact waarvan ook de NMBS en haar personeel helaas niet gespaard blijven.

Ces travailleuses et ces travailleurs, accompagnatrices et accompagnateurs, conductrices et conducteurs sont souvent des parents dont les enfants fréquentent l'école. Ce sont des citoyennes et citoyens qui ont une vie à côté de leur travail. Un grand nombre d'entre eux est également impacté par le virus. C'est en raison de l'indisponibilité d'une partie de ce personnel que la SNCB a décidé de suspendre temporairement certains trains afin d'assurer une prévisibilité de l'offre de trains, et avec pour objectif de remettre en circulation le plus rapidement possible les trains qui ont été suspendus.

In die bijzondere context zorgen zij er toch voor dat de dienstverlening dag na dag gegarandeerd blijft, nu al gedurende bijna twee jaar.

La question de la récupération de nombreux jours se pose à la SNCB de longue date, et ce, de manière encore plus prégnante depuis la décision de l'Inspection sociale demandant explicitement à la SNCB de résorber cette situation.

Ik wil beklemtonen dat de kwestie raakt aan het sociaal beheer van de ondernemingen zelf, dat ik weliswaar van nabij volg maar waarin ik me niet direct wens te mengen. In dat kader is er meermaals overleg geweest met de werknemersorganisaties en met de sociale inspectie. De jongste echo's die ik opving uit het overleg zijn positief en constructief, en wijzen erop dat de gesprekken evolueren naar een breedgedragen en evenwichtige oplossing, met respect voor de arbeidswetgeving.

J'espère qu'un accord pourra être trouvé avec l'Inspection sociale et les organisations représentatives des travailleurs. Je ne peux en dire davantage alors que les discussions sont en cours.

Mevrouw Vindevoghel, de NMBS en HR Rail zijn vanzelfsprekend gebonden door de arbeidswetgeving, waaronder die inzake arbeidsduur. Dat is belangrijk, niet alleen voor het welzijn en de work-lifebalance van het personeel, maar eveneens voor de veiligheid van het spoorvervoer.

Vanaf de reorganisatie van de NMBS-Groep in 2014 tot en met 2019, heeft het aantal externe aanwervingen jaarlijks geschommeld tussen 1.100 en 1.400. Wel weet de NMBS dat voor zowel treinpersoneel als technici het door de krapte van de arbeidsmarkt moeilijk was om de budgetten aan te vullen. Gezien de NMBS een grote pensioneringsgolf kende de voorbije jaren, die nu stilaan afneemt, lagen de aanwervingsbudgetten toen hoger dan nu. Vorig jaar, dit jaar en volgend jaar is het aanwervingsbudget constant gebleven op 1.300 voltijdsequivalenten. Anderzijds was het in diezelfde periode niet gemakkelijk om de benodigde profielen voor zowel treinpersoneel als technici aan te werven, doordat heel veel grote bedrijven dezelfde of gelijkaardige profielen zochten.

Mijnheer Vandenbroucke, wat het aantal aanwervingen betreft, heeft de NMBS in 2020 1.264 vte's aangeworven. Dit jaar wordt verwacht dat de NMBS 1.100 aanwervingen zal realiseren, waarvan er al ongeveer 730 mensen zijn gestart. Voor de technici voor werkplaatsen blijft het nog altijd moeilijk, maar de NMBS blijft de nodige inspanningen leveren om het nodige personeel aan te werven.

Madame Hanus, chère collègue, quoi qu'il en soit, je continue à suivre l'évolution des discussions de la concertation sociale afin de concrétiser une solution équilibrée pour le bien-être des travailleuses et travailleurs de la SNCB, qui réponde aux exigences posées par le cadre légal et par l'inspection sociale. C'est évidemment un sujet que j'aborderai lors de ma prochaine réunion bilatérale avec la CEO de la SNCB, parce qu'il est effectivement préoccupant, bien qu'il relève de la concertation sociale au sein de l'entreprise, comme je l'ai dit.

Je ne vois pas Mme Rohonyi, mais elle avait posé une question, à laquelle je réponds. Le bien-être au travail pour l'ensemble des travailleuses et travailleurs de la SNCB est essentiel pour moi.

Une constante, afin de conclure ce débat – je le fais régulièrement, mais je le refais à nouveau – : je voudrais exprimer toute ma solidarité et ma gratitude au personnel de la SNCB et aussi d'Infrabel pour la continuité du service ferroviaire depuis le début de la pandémie, malgré les temps difficiles que nous traversons et que nous espérons toutes et tous voir se terminer le plus rapidement possible afin de retrouver toutes nos libertés, notamment en matière de mobilité.

01.06 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Kunnen we de cijfers die we gevraagd hebben nog krijgen? Kan u die eventueel opsturen?

01.07 **Minister Georges Gilkinet**: Ik heb de cijfers niet, maar ik zal ze aan de NMBS vragen.

01.08 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): De vakbonden meldden dat ze rond de tafel zijn gaan zitten. Gelukkig zijn er vakbonden. Gelukkig zijn er sociale onderhandelingen geweest en hebben de vakbonden op hun strepen gestaan. Ze weigerden de mensen te laten opleggen dat ze hun overuren en recup in verlof zouden krijgen. Vrije tijd en sociaal leven zijn immers niet te koop. De treinbegeleiders werken van 's morgens heel vroeg tot 's avonds heel laat, met weekends. 28 % van de tijd moeten ze stand-by staan. Als ze bijvoorbeeld zeven dagen hebben gewerkt, kunnen ze de achtste dag stand-by staan. Dat wil zeggen dat ze 28 % van de tijd beschikbaar moeten zijn en dus niet kunnen afspreken met familie of vrienden. Dat is een groot probleem. Als we de mensen willen houden, moeten we er zorg voor dragen en voor goede arbeidsomstandigheden voor hen zorgen. Een sociaal leven is voor die mensen heel belangrijk.

De beslissing is uitgesteld tot maart 2022, maar uitstel is niet de oplossing. Heel veel mensen moeten nog verlofdagen opnemen. Er moet dus dringend werk worden gemaakt van bijkomend personeel. Daarnaast is het budget niet volledig gebruikt voor tewerkstelling en aanwervingen. Er moet dus dringend werk worden gemaakt van voldoende budget voor voldoende personeel. Daarnaast moet ervoor worden gezorgd dat de mensen die vroeger graag werkten bij de NMBS er kunnen blijven werken, met plezier, en niet weggaan omdat hun sociale leven helemaal kapotgemaakt wordt.

Veiligheid speelt ook een rol. We horen vaak op het terrein dat mensen soms zeven dagen na elkaar moeten

werken, waardoor ze moe zijn. Dat brengt veiligheidsrisico's met zich mee. Mensen zijn bang dat er ongevallen zullen gebeuren omdat ze niet genoeg uitgerust zijn om hun job te doen.

01.09 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, u zegt dat u zich niet wilt mengen in de lopende discussie, maar op het einde van de rit bent u wel politiek verantwoordelijk.

Ik verneem dat de sociale inspectie eist dat de NMBS het probleem rond de overuren tegen ten laatste eind maart volgend jaar moet rechtzetten. Ik hoop samen met u dat men eruit geraakt, zoniet kan het alsnog op de regeringstafel komen.

01.10 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Het verheugt me dat het overleg constructief verloopt. Ik hoop dat het probleem van de berg compensatiedagen die niet kunnen worden opgenomen, effectief kan worden opgelost.

Ik maak van de gelegenheid gebruik om te eindigen met een beschouwing rond het uitblijven van een sociaal akkoord. Uit mijn contacten met de vakorganisaties heb ik begrepen – en dat is tekenend – dat niet koopkracht de belangrijkste prioriteit is in die gesprekken, maar wel welzijn op het werk, bijvoorbeeld het vermijden van dubbele shiften voor de verkeersleiders en ervoor zorgen dat mensen op tijd weten of en wanneer ze hun verlofdagen en recuperatiedagen kunnen opnemen. Dat zijn signalen die we van nabij moeten opvolgen.

Wij staan uiteraard volledig achter de ambitie om het aanbod van het spoor te verhogen, maar we moeten erover waken dat ook de personeelsbezetting volgt die daarvoor nodig is.

01.11 **Mélissa Hanus** (PS): Monsieur le président, je remercie les différents collègues. Au vu de certaines interventions, je constate que nous sommes plutôt nombreux à avoir des contacts privilégiés avec les syndicats.

Monsieur le ministre, je voudrais insister sur un aspect important, à savoir les congés liés au covid. Il n'est en réalité pas légalement possible pour la direction de connaître la raison des congés de maladie. De multiples raisons existent dont le covid. Au groupe PS, nous craignons l'épuisement du personnel et des conditions de travail qui jouent indubitablement sur la santé des travailleurs de la SNCB. Avec un personnel reposé, la sécurité et un service de qualité sont assurés. Je tiens à vous transmettre ce message. Par ailleurs, je partage également la reconnaissance pour un dialogue et une concertation sociale de qualité que vous entretenez. Nous vous encourageons dans ce sens.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Débat d'actualité sur la SNCB et l'insécurité et questions jointes de

- **Katrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les faits criminels dans les trains et gares" (55022134C)**

- **Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'insécurité dans les gares" (55022973C)**

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'agression contre une accompagnatrice de train" (55022979C)**

- **Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions commises dans et à proximité d'infrastructures ferroviaires" (55022988C)**

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La violence accrue à l'égard du personnel des chemins de fer" (55023118C)**

- **Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions contre le personnel de la SNCB" (55023149C)**

02 Actualiteitsdebat over NMBS en onveiligheid en toegevoegde vragen van

- **Katrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De criminele feiten in treinen en stations" (55022134C)**

- **Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onveiligheid in stations" (55022973C)**

- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De agressie tegen een treinbegeleidster" (55022979C)**

- **Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Agressie op en rond het spoor" (55022988C)**

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hoge mate van geweld tegen**

spoorpersoneel" (55023118C)

- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De agressie tegen het NMBS-personeel" (55023149C)

02.01 **Josy Arens** (cdH): *Monsieur le Ministre, l'agression de l'accompagnatrice de train du 26 novembre dernier à Ottignies est insupportable et inqualifiable.*

Elle vient s'ajouter à de nombreuses autres agressions du personnel de la SNCB ces derniers mois.

La SNCB et vous-même avez été très prompts à communiquer sur le sujet mais dans les faits, Monsieur le Ministre, pour le personnel, pour les navetteurs: que mettez-vous en place pour sécuriser les gares, les trains?

Les caméras ont filmé l'agression de l'accompagnatrice mais n'ont pas empêché son passage à tabac!

Est-ce ce message que vous souhaitez envoyer à la population: la sécurité est assurée par des caméras ? Débrouillez-vous pour éviter de vous faire filmer entrain d'agresser quelqu'un?

C'est ça votre projet de gares vivantes?

Comment allez-vous améliorer la sécurité dans des gares où il n'y a plus ou de moins en moins de personnel?

Vous prétendez remettre les gares que vous abandonnez aux communes, le volet de la sécurisation est-il abordé lors des négociations ? Comment espérez-vous que celles-ci puissent assurer cette sécurité alors que le fédéral ne respecte même pas son obligation légale de financer 50% des zones de police ?

Quand allez-vous prendre ce problème à bras le corps et interpeller votre homologue de l'Intérieur pour qu'elle arrête de vider la police des chemins de fer de sa substance?

02.02 **Frank Troosters** (VB): *Mijnheer de minister, het was al even geleden dat we het over het dossier hebben gehad. Echter, recent, met name op vrijdag 26 november 2021, waren er opnieuw feiten van agressie en geweld. In het station van Ottignies is een vrouwelijke treinbegeleidster in elkaar geslagen en gewond achtergelaten op het perron, waar ze gelukkig werd gevonden door een collega. Ze moest naar het ziekenhuis, dat ze gelukkig al kon verlaten, en is uiteraard behoorlijk getekend door wat haar is overkomen.*

Een paar dagen later, op dinsdag 30 november, gebeurden opnieuw in Ottignies nieuwe feiten. Een treinbegeleider werd in elkaar geslagen door twee mannen zonder wettelijke verblijfplaats, die op de trein andere passagiers lastigvielen. Zij hadden te veel gedronken. Securail is erheen gegaan om te trachten de betrokkenen te kalmeren. Een van de twee Securailagenten is werkonbekwaam geslagen.

Mijnheer de minister, welke acties hebt u ondernomen om de veiligheid van de reizigers en het NMBS-personeel te verhogen sinds de feiten in Ottignies?

Op welke wijze zullen u en de mensen van de NMBS ervoor zorgen dat iedereen zich veilig kan voelen in de stations, op de perrons en op de treinen?

U kan er misschien moeilijk iets over vertellen, maar ik vraag toch naar de stand van zaken in het onderzoek naar de feiten in Ottignies. Zijn de daders opgespoord? Indien ja, welk gevolg en welke bestraffing werden aan de feiten gegeven? Indien niet, waarom zijn ze niet opgespoord? Zal dat nog gebeuren?

Tot slot, wat was het resultaat van het crisioverleg dat op 29 november 2021 heeft plaatsgevonden tussen de NMBS en de spoorbonden?

02.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): *Mijnheer de minister, het zou niet mogen dat mensen die naar hun werk vertrekken bang moeten zijn voor mogelijke agressie.*

Het personeel van de NMBS heeft een uniform en een gezagsfunctie in onze maatschappij. Ze controleren niet alleen de vervoerbewijzen, maar moeten ook instaan voor de veiligheid op de treinen en de perrons. Ze moeten de reizigers aanspreken over hun mondkmaskers en krijgen vaak de schuld van de vele vertragingen.

Bovendien ligt nu een voorstel op tafel over het rookverbod. Wij vragen ons af of dat niet nog meer agressie zal uitlokken. De problematiek moet dus dringend worden aangepakt.

Het NMBS-personeel mag geen boksbal zijn. Er moet dringend meer worden ingezet op de veiligheid in de treinen, op de perrons en in de stations. Dat staat natuurlijk in schril contrast met de afbouw van het personeel, de sluiting van de loketten en de centralisatie van Securailagenten. Meer personeel is nodig om de veiligheid op en rond het spoor te verhogen.

Hoe zal de NMBS agressie in de toekomst voorkomen? Hebt u een plan om de agressie tegenover treinpersoneel aan te pakken? Komen er extra aanwervingen om de veiligheid van het personeel te verhogen?

02.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, we kunnen niet naast de vele berichten over geweld tegen spoorpersoneel van de afgelopen weken kijken. Het thema kwam ook al aan bod in het debat vanochtend. Op 26 november 2021 werd een treinbegeleider aangevallen in Ottignies. Op 25 oktober werd een treinbegeleider gemolesteerd. Het zijn maar enkele van de vele voorbeelden van de afgelopen maanden. In de eerste drie kwartalen van dit jaar kreeg het spoorpersoneel te maken met maar liefst 1.300 gevallen van agressie. Ik verwijs hiervoor naar een artikel van *RailTech* van vorige week. Tijdens de vergadering van de commissie voor Mobiliteit van 5 oktober gaf u nog mee dat het aantal gewelddaden tegen medewerkers van Securail niet gestegen zou zijn. De vraag rijst wat de situatie is voor de andere medewerkers en personeelscategorieën.

Welke concrete acties zult u ondernemen om de veiligheid van zowel het personeel als de reizigers in de stations en op de treinen te verbeteren?

Bij de opmaak van mijn vraag had ik ook een deelvraag gesteld over de budgetten voor Securail de komende jaren. Sinds de publicatie van uw begrotingscijfers weten we evenwel dat die niet stijgen.

Tijdens de vorige bespreking van het thema kondigde u aan dat u kort daarop zou vergaderen met vertegenwoordigers van de vakbondsorganisaties. Zeker bij de onafhankelijke vakbonden lagen een aantal ideeën op tafel die de mensen zelf ter verbetering van de veiligheid van de medewerkers aanbrachten. Hoe zijn die besprekingen verlopen? Vloeien daar concrete acties uit voort?

02.05 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, le 26 novembre dernier, une accompagnatrice de train s'est faite agresser à Ottignies. Une triste histoire, qui n'est pas malheureusement pas isolée. Je vous interrogeais déjà à propos de la sécurité des agents de la SNCB et Securail lors de la commission du 5 octobre passé en plaidant pour un meilleur suivi des plaintes concernant les violences commises sur les agents de la SNCB. Une large réflexion devait s'organiser pour répondre globalement à ce problème récurrent de violence et d'insécurité sur le rail belge.*

Voici donc mes questions. Où en est cette réflexion entre les différentes parties prenantes? Quelles mesures pouvons-nous attendre pour voir la sécurité des agents de la SNCB s'améliorer?

02.06 **Mélissa Hanus** (PS): Monsieur le ministre, c'est déjà la deuxième fois au cours de ces dernières semaines que nous abordons cette question importante qu'est la sécurité du personnel de la SNCB. Il est vrai que je profite de ce débat d'actualité pour également partager mon expérience de navetteuse. On peut effectivement voir régulièrement du personnel de la SNCB subir des situations hautement compliquées, même de façon verbale. Ce personnel doit les gérer, que ce soit dans les trains ou sur les quais. C'est une situation que nous ne pouvons tolérer.

À ce sujet, il y a quelques semaines, lorsque je vous avais interrogé sur la question, la présence de la police des chemins de fer dans les gares avait été évoquée. Certes, il ne faut pas confondre les compétences. Mais, en octobre, lors du débat en commission pour cette question de la sécurité pour le personnel, vous aviez mentionné l'idée d'insister sur l'urgence d'appuyer, auprès de Mme Verlinden, la réforme de la circulaire Duquesne. Avez-vous des nouvelles à nous donner aujourd'hui? Vous aviez également mentionné l'articulation nécessaire de ces fonctions vis-à-vis de Securail. Pourriez-vous nous fournir des informations à cet égard? Je tiens à souligner la préoccupation globale effective de l'ensemble des députés sur cette question fondamentale qui, comme je l'ai déjà dit, figure à l'agenda pour la deuxième fois en quelques semaines.

02.07 Georges Gilkinet, ministre: Madame Hanus, ce n'est en effet pas la première fois que le sujet revient à l'ordre du jour, tant en commission qu'en séance plénière. Nous en avons aussi débattu lors de la discussion de la note de politique générale. Ce thème requiert toute notre attention et un point de vue clair, comme je l'ai déjà indiqué en réunion de commission du 5 octobre dernier.

Ik herhaal nogmaals, agressie is onaanvaardbaar. Agressie zullen wij nooit normaal vinden, niet tegen reizigers en al helemaal niet tegen mensen in een publieke functie. Achter elk uniform van een treinbegeleider of een Securailmedewerker staat een mens, soms een moeder of een vader, die ons respect verdient voor de essentiële rol die hij speelt in de veiligheid van de reizigers en een vlot treinverkeer. Die mensen hebben de treinen altijd laten rijden, ook in deze moeilijke covidtijden.

Ik zal dan ook telkens elke vorm van agressie met klem veroordelen. Dat heb ik in het verleden gezegd en gedaan. Dat heb ik vorige week ook gezegd en gedaan na het geval in Ottignies, in de Franstalige en de Nederlandstalige pers en op de sociale media.

Ondertussen vernam ik dat vorige dinsdag een nieuw voorval plaatsvond. Ik herhaal hier luid en duidelijk dat mijn volledige steun naar het personeel uitgaat. Ik heb aan de NMBS gevraagd om bij elk geval van agressie een klacht in te dienen. Ik heb ook aan de NMBS gevraagd om zich als burgerlijke partij op te stellen en om er bij Justitie, met respect voor de scheiding der machten, op aan te dringen om hieraan het nodige gevolg te geven.

Voor de zaak in Ottignies loopt het onderzoek.

De NMBS voert continu strijd tegen agressie, zowel preventief als repressief. Het afgelopen jaar is de aanwezigheid van Securail op de treinen en in de stations verhoogd. Samen met de federale politie worden er ook gerichte en grootschalige controleacties georganiseerd. Er is ook meer camerabewaking. De NMBS heeft nu 10.000 bewakingscamera's in de stations en de treinen.

Bovendien is er een reorganisatie van de veiligheidsdienst Securail sinds de maand juli aan de gang. Die wordt besproken met de vakbonden en het personeel op 7 en 8 december en gaat begin 2022 in.

Daarnaast worden er 25 extra Securailagenten aangeworven.

Zelf heb ik inderdaad in oktober ook een constructieve ontmoeting gehad met de vakbonden om over de toenemende agressie te spreken. De belangrijkste punten waar we samen aan blijven werken zijn, ten eerste, voldoende personeel met de juiste uitrusting en een goede opleiding en, ten tweede, een goede coördinatie met de politiediensten die voldoende aanwezig en reactief moeten zijn.

Par ailleurs, j'ai demandé au Conseil consultatif sur la sécurité privée d'examiner l'adéquation de la législation régissant leur cadre d'intervention, la répartition des tâches entre la police et les agents de sécurité privée, leurs moyens de défense et leurs uniformes - notamment la question des badges.

La police reste un maillon essentiel de la hiérarchie pour assurer la sécurité sur les chemins de fer. La police n'est pas de ma compétence mais relève de celle de la ministre de l'Intérieur. Je suis toujours en contact avec Annelies Verlinden pour tenter d'avancer sur la révision de la circulaire dite Duquesne et cela avec l'objectif de garantir une répartition claire des tâches entre la police locale et la police ferroviaire pour la sécurité des gares, sur les quais et dans les trains. Nous y travaillons, monsieur Arens. Les agents de Securail sont en charge de la sécurité, mais ne sont pas des policiers.

Outre ces mesures, que j'ai prises il y a quelques mois et qui sont en cours d'implémentation, il est également nécessaire d'avoir une vision à long terme. Ce sera un chapitre important du futur contrat de service public avec la SNCB, à conclure dans l'année.

Mme Jadin avait des questions relatives aux caméras temporaires utilisées pour plusieurs fonctions:

- lorsqu'il est nécessaire de suivre le flux de voyageurs en un endroit non couvert par une caméra permanente;
- pour effectuer l'analyse d'un phénomène à propos duquel le *corporate security service* ne dispose pas d'informations suffisantes;
- pour assurer à distance le gardiennage temporaire d'un lieu ou d'un bien, dans un but de dissuasion des

incivilités;

- en vue d'augmenter le sentiment de sécurité.

L'efficacité quant aux trois premières fonctions est indéniable. Il est par contre difficile et trop tôt pour mesurer l'effet dissuasif des caméras temporaires et d'en tirer des conclusions fiables. Selon son usage, l'utilisation des caméras s'effectue en fonction des besoins et/ou sur la base d'une analyse de risques. S'agissant d'un traitement des données à caractère personnel, cette utilisation doit rester proportionnelle et nécessaire; bien évidemment, il s'agit de respecter la législation sur la protection de la vie privée. Le but n'est donc pas d'installer des caméras dans tous les lieux de manière généralisée et indistincte.

La SNCB continuera d'utiliser les dispositifs actuels mais envisage toutefois l'achat d'autres dispositifs plus maniables, lesquels répondent encore mieux à certaines spécificités de l'environnement ferroviaire. L'objectif général est toujours et encore de faire du train la colonne vertébrale de notre mobilité. À cette fin, tous les citoyens doivent se sentir libres de choisir le train à tout moment. Les travailleurs du rail doivent bien évidemment être protégés, cela vaut pour les voyageurs comme pour le personnel.

02.08 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je me permets néanmoins de vous demander d'insister auprès de votre collègue, la ministre de l'Intérieur, pour que l'on retrouve effectivement la police des chemins de fer, pour qu'il y ait des engagements afin de ne pas laisser des régions entières sans le moindre agent. J'insiste! Ne vous inquiétez pas, en ce qui concerne le Parlement, j'interpellerai la ministre pour qu'on trouve à nouveau suffisamment de policiers des chemins de fer dans les différents bureaux.

02.09 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, de heer Arens heeft een belangrijk aspect aangehaald. Overleg met uw collega van Binnenlandse Zaken en aandringen op versterking van het personeelskader van de spoorwegpolitie is zeer belangrijk, want men kampt daar al jaren met een onderbezetting van het kader zoals statutair voorzien. Klassieke woorden als "respect" en "onaanvaardbaar" zijn we stilaan wel moe gehoord. Enkel met wat camera's en het aanwerven van wat personeel bij Securail, waarbij de eerlijkheid ons gebiedt te zeggen dat er bij Securail toch wel wat personeel is vertrokken, zal men er niet komen. Men zal toch werk moeten maken van een serieus, geïntegreerd, allesomvattend veiligheidsplan. Daarbij denk ik ook aan interne en externe opleidingen, want ook op dat vlak verneem ik van het werkveld dat er tekorten zijn. Daarvan zal dringend en prioritair werk moeten worden gemaakt om het probleem onder controle te kunnen houden.

02.10 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Een stijging van 56 % in de eerste drie kwartalen is enorm. Ik ben nog vakbondsafgevaardigde geweest en vind het belangrijk dat een risicoanalyse wordt gemaakt: wat zijn de oorzaken van al die agressie en hoe kunnen we dat probleem op verschillende domeinen aanpakken?

De mondkmaskerplicht is voor het personeel een bijkomend element, want zij moeten nu ook politie spelen en dat lokt heel wat agressie uit. Ik hoor dat het personeel met meer wil zijn op sommige lijnen, met genoeg mensen dus om ondersteuning te hebben en niet alleen te zijn. Het probleem van de vrouw in Wallonië zou niet opgelost zijn met een camera, mijnheer de minister, want er was niemand. Een camera kan bij zo'n voorval niet helpen. PVDA-PTB is niet alleen voor camera's, maar vindt ook de menselijke aanwezigheid heel belangrijk. Wij blijven hameren op loketten en openingstijden. Menselijke aanwezigheid is cruciaal om het probleem van agressie aan te pakken.

Een ander probleem dat we vaststellen, is de afschaffing van onderstationschefs, wat ook dikwijls problemen geeft op het terrein. Wanneer mensen boos zijn, weten ze niet tot wie ze zich moeten wenden en hoe ze hun probleem moeten oplossen. Ze reageren zich dan af op het personeel. We moeten toch een globale analyse maken van waar de risico's zitten en hoe die moeten worden aangepakt. De mensen die daar werken moeten beschermd zijn. Het is belangrijk dat ze veilig kunnen werken en veilig naar huis kunnen gaan, zonder risico's.

02.11 Minister Georges Gilkinet: De loketten zijn nog open in het station Ottignies. De agressie vond plaats op het perron.

02.12 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Er was niemand op dat moment.

02.13 Minister Georges Gilkinet: Agressie is onaanvaardbaar. We zullen daaraan werken, maar er is geen verband met de loketten. Het is agressie en dat aanvaarden we niet, maar er is geen verband met de

kwestie van de loketten.

02.14 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, een positief puntje in uw antwoord is dat de NMBS zich nu in de regel burgerlijke partij stelt. Wij vragen dat al twee jaar en ik ben blij dat het nu eindelijk toegepast wordt.

De tweede vaststelling is dat het budget van Securail maar zeer gering toeneemt. U verwijst naar de aanwerving van 25 extra personeelsleden, wat beter is dan niets, maar ik vrees dat het een druppel op een hete plaat wordt. Ook verwijst u naar de spoorwegpolitie, die onder voogdij van uw collega-minister Verlinden valt. Mij zal het worst wezen of Securail, dan wel de spoorwegpolitie of allebei versterkt worden. Op het terrein moeten er meer mensen voor de beveiliging aanwezig zijn. Het ergste scenario is dat u en minister Verlinden de verantwoordelijkheid daarvoor naar elkaar zouden doorschuiven. Ik stel voor dat u daarover gaat samenzitten om tot een oplossing te komen.

Ten derde, in uw overleg met de vakbonden liet u de woorden "de juiste uitrusting" vallen. Dat viel me op omdat de vakbonden enkele vragen gesteld hebben over een wijziging in de standaarduitrusting. Moeten we de formulering "de juiste uitrusting" begrijpen als een bestending van de huidige equipage, of zult u binnen de contouren van Securail wijzigingen aanbrengen?

02.15 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. La violence est malheureusement en recrudescence dans notre société ces derniers mois, tant au niveau des agressions des agents du service public que du personnel de la SNCB. Comme vous l'avez dit, c'est inacceptable.

C'est aussi interpellant que ce soit ici une accompagnatrice qui soit la cible. Le train et les gares doivent rester un environnement sûr et sécurisant pour toutes et tous, personnel et passagers.

Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos engagements au sein de Securail mais, comme vous l'avez précisé, la réponse doit être globale avec une action partagée. Finalement, peu importe de qui cela vient, les compétences sont là: l'Intérieur, d'une part, avec la présence de la police des chemins de fer et, d'autre part, la Justice qui assure un suivi correct des plaintes pour tous les phénomènes d'agression.

Nous soutenons les actions qui sont entreprises sur le volet répressif. Nous invitons aussi à travailler le volet préventif. Les campagnes contre la violence vis-à-vis du personnel de la SNCB intégrant aussi la dimension de genre sont importantes et il faut qu'elles soient remises à l'ordre du jour. En l'occurrence, les faits se sont passés à Ottignies. D'autres phénomènes de violence et de sentiment d'insécurité sont rapportés aussi dans d'autres villes en Belgique. Nous invitons à la concertation avec les pouvoirs locaux sur le sujet, sans se renvoyer la balle mais pour travailler en concertation et en bon dialogue avec tous les acteurs qui peuvent, de près ou de loin, jouer un rôle dans ce dossier.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 **Débat d'actualité sur la suppression de trains et questions jointes de**

- **Roberto D'Amico à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de lignes de train à Charleroi" (55022738C)**

- **Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains" (55023063C)**

- **Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les suppressions dans l'offre de trains de la SNCB" (55023082C)**

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains par manque de personnel" (55023095C)**

- **Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation du personnel à la SNCB" (55023146C)**

- **Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression d'une centaine de trains P" (55023156C)**

03 **Actualiteitsdebat over de afgeschafte treinen en toegevoegde vragen van**

- **Roberto D'Amico aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van treinverbindingen in Charleroi" (55022738C)**

- **Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afgeschafte treinen" (55023063C)**

- **Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De schrappingen in het treinaanbod**

van de NMBS" (55023082C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van treinritten door personeelsgebrek" (55023095C)

- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De situatie met betrekking tot het NMBS-personeel" (55023146C)

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van een honderdtal P-treinen" (55023156C)

03.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, door het grote aantal zieke en in quarantaine geplaatste personeelsleden bij de NMBS is men genoodzaakt om treinen af te schaffen. Wij hebben daar begrip voor, maar op het terrein horen we geruchten dat dat ook deels een excuus is en dat het echte probleem een te groot personeelstekort is. Er moeten treinen worden afgeschaft omdat er geen treinbegeleiders, machinisten of ondersteunend personeel zijn. Voor corona echt doorbrak, kreeg ik trouwens al berichten van personeelsleden dat treinen werden afgeschaft door een afwezige treinbegeleider of machinist. Dat probleem deed zich dus al vóór corona voor.

Mijnheer de minister, hoeveel treinen heeft de NMBS in november 2021 afgeschaft wegens personeelstekort? Hoeveel daarvan waren coronagerelateerd? Hoeveel treinen zal de NMBS naar schatting in december moeten afschaffen door personeelstekort? De NMBS wil in 2022 5 % meer treinen inleggen. Zal dat wel haalbaar zijn zonder extra aanwervingen? Moet de NMBS op het terrein niet meer personeel inzetten om veilig te kunnen werken en collega's verlof te gunnen? Wat is uw standpunt daaromtrent?

03.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik weet niet of u het vanochtend gemerkt hebt, maar ik was wat te laat. Ik had mijn trein gemist. Ik dacht dat ik op tijd was in het station, maar sinds gisteren vertrekt de trein vier minuten vroeger, omdat er een verschuiving is gekomen naar aanleiding van de nieuwe dienstregeling, die deze week werd ingevoerd. Donderdag werd erover gecommuniceerd en volgende week wordt ze nog eens aangepast op een aantal lijnen, want dan is er de jaarlijkse aanpassing van de dienstregeling, met het extra aanbod. Als de coronamaatregelen eindigen, zal ze nogmaals worden aangepast.

Ik kan vanuit het systeemdenken, vanuit het NMBS-denken, begrijpen dat men maatregelen moest nemen. We hebben daarstraks gesproken over het personeel, dat ook ziek wordt en dat ook in quarantaine gaat. Het is moeilijk om een volledige treindienst te voorzien als heel wat personeelsleden uitvallen. Daarvoor heb ik dus alle begrip.

De manier waarop dit nu op sommige lijnen wordt ingevoerd, tart echter elke verbeelding, zeker bij de passagiers. Het is vanuit klantenperspectief moeilijk te volgen. Ik heb het voorbeeld reeds gegeven, op mijn lijn zijn er nu drie wijzigingen op zeer korte tijd. Dat is niet evident voor een treinreiziger. Er was een verschuiving van een halfuur voorzien, de IC-trein zou een halfuur opschuiven, wat sowieso reeds moeilijk is voor een treinreiziger om te volgen. Als daar dan dergelijke wijzigingen bovenop komen, durft dat wel eens te veel te worden.

Mijnheer de minister, op welke manier heeft de NMBS beslist welke lijnen of treindiensten geschrapt worden? Ik wil niet te lokaal zijn, maar wil toch één concreet voorbeeld geven. Op lijn 12 tussen Antwerpen en Essen rijden twee stoptreinen. Een van die twee wordt nu geschrapt. Men zou dan verwachten dat het de stoptrein is die niet overal stopt en die niet tot in Roosendaal rijdt. Men heeft echter de andere geschrapt, waardoor een station een volledig nieuwe dienstregeling moet krijgen en waardoor tussen Essen en Roosendaal bussen moeten worden ingelegd. Het is heel moeilijk te volgen. Waarom heeft men die trein gekozen en niet de andere?

Hoelang verwacht men dat het coronaregime zal moeten worden aangehouden?

Ik weet dat dat moeilijk te zeggen is want het virus laat zich niet voorspellen, die les hebben we de voorbije maanden en jaren wel geleerd. Niettemin vermoed ik dat men hoopt na de kerstvakantie weer naar de normale dienstverlening te kunnen terugkeren. Het is ook belangrijk de garantie te geven dat de geschrapte treinen effectief zullen terugkomen, want sommige reizigers twijfelen daaraan.

Tot slot ga ik even in op de communicatie met de reizigers. Voor de reizigers uit onze omgeving heb ik zelf geprobeerd een overzicht van de dienstverlening te maken, en dat is niet evident. Men verwijst vaak naar de app, maar reizigers zijn meestal gewoontedieren die hun vaste treinen hebben. Het is niet evident om die

aan te passen. Ik vind dat de communicatie op dat vlak duidelijker, overzichtelijker en klantvriendelijker had kunnen zijn. Mijn vraag aan u, mijnheer de minister, is of de NMBS niet wat beter had kunnen communiceren. De combinatie van de reductie van het treinaanbod door corona en het extra aanbod dat er volgende week aankomt, is zeer verwarrend en maakt het allemaal zeer onoverzichtelijk.

03.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, de problematiek is nu wel voldoende geschetst. Ik vraag me vooral af welke inschatting er is gemaakt van de budgettaire gevolgen van het afschaffen van die treinen. Net als de heer Van den Bergh vraag ik me daarnaast af op basis van welke parameters er bepaald wordt welke treinritten worden afgeschaft en welke niet. Ook wil ik graag weten of de gedupeerde treinreizigers alternatief vervoer aangeboden krijgen, dan wel of er enige vorm van commerciële of financiële compensatie voor hen volgt.

Vorige week hoorde ik u in de plenaire vergadering de heer Burton van antwoord dienen. Een deel van uw antwoord bestond toen uit een verwijzing naar de invoering van het nieuwe vervoersschema met een met 4,7 % verhoogd vervoersaanbod. Ik vroeg me toen onmiddellijk af hoe u kunt garanderen dat die verhoging van het vervoersaanbod er daadwerkelijk komt, aangezien het op dit moment al niet lukt.

03.04 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, le contrôle de la situation sanitaire nous a échappé dans différents secteurs de la société. En l'occurrence, les répercussions de cette situation sont une nouvelle adaptation d'urgence de l'offre de la SNCB. Le contexte est aussi le maintien du service, même si le télétravail est fortement encouragé, ce qui mérite d'être souligné.

Malgré cela, la SNCB a annoncé récemment qu'elle allait supprimer des trains chaque jour à partir du lundi 6 décembre en raison, notamment, de situations de quarantaine de certains des membres de son personnel. Il s'agit *a priori* d'une suppression temporaire de 120 trains sur un total de 3 800. Pouvez-vous nous le confirmer?

Dans un même temps, la SNCB annonce un renforcement structurel de son offre à partir du 12 décembre dans le cadre du plan de transport 2020-2023. Dans ce contexte, nous nous interrogeons à la fois sur la complémentarité des deux annonces et sur la situation du personnel. Je ne reviendrai pas sur toutes les questions posées dans le cadre du premier débat d'actualité, mais nous partageons néanmoins certains questionnements quant à la situation structurelle du personnel et la capacité de mobiliser ce personnel, notamment dans des situations d'urgence telles que la crise pandémique ou lorsque l'offre doit être renforcée.

Monsieur le ministre, la suppression des 120 trains est-elle bien provisoire? Dans l'affirmative, jusque quand est-elle prévue?

Quelles sont les fonctions les plus touchées par la situation sanitaire et quelles sont les mesures envisagées pour limiter la propagation du virus au sein du personnel?

Comment la SNCB va-t-elle renforcer l'offre de trains dans ce contexte?

Des recrutements sont-ils prévus pour mieux gérer à l'avenir ces pics critiques? Il est entendu que la crise sanitaire et ses conséquences pourraient encore provoquer de nouvelles situations d'urgence au cours des prochains mois et années. Nous ne sommes pas à l'abri à ce niveau-là.

03.05 Josy Arens (cdH): *Monsieur le Ministre, une vingtaine de trains P (trains de pointe) vers et depuis Bruxelles avaient déjà été retirés de l'offre depuis lundi 29 novembre.*

Dès ce lundi, une centaine de trains supplémentaires, qui concernent cinq relations ferroviaires, sont également supprimés quotidiennement. La SNCB a assuré qu'un retour à l'offre complète serait effectué dès que possible, en fonction de l'évolution des chiffres liés aux maladies et quarantaines de son personnel.

Outre la suppression des trains P, des trains IC sont supprimés notamment entre Mons et Aulnoye, ainsi qu'entre Namur-Charleroi et Maubeuge.

Monsieur le Ministre, à ces récentes suppressions il faut ajouter les 18 trains P supprimés depuis mars 2020 soit depuis 1 an et 9 mois.. On comprendra que les associations de défense des navetteurs craignent que les trains supprimés ne soient finalement jamais réintégré dans l'offre de la SNCB.. Aucune date n'est

programmée et aucun "cliquet" de retour à la normale ne semble avoir été prévu..

Vous avez répondu à une question à ce sujet jeudi dernier en séance plénière mais je voudrais des informations complémentaires:

Quels sont les critères exacts qui auront pour effet direct la réintégration des trains supprimés dans l'offre? Merci de détailler ce programme par ligne.

Avez-vous imposé des conditions à la SNCB afin que l'offre soit finalement totalement rétablie? Quelles sont-elles?

Les associations de navetteurs rapportent que certains trains P ne sont pas réellement supprimés et qu'ils effectuent des voyages à vide alors que ces places supplémentaires permettraient d'apporter une sécurité tant pour les voyageurs que le personnel. Confirmez-vous ou infirmez-vous ces propos?

03.06 **Georges Gilkinet**, ministre: Je vous remercie pour vos questions. Ceci me permettra de revenir un peu plus longuement sur le phénomène que vous venez de décrire et qui a déjà été abordé en séance plénière jeudi.

Duizenden treinen doorkruisen dagelijks ons land. Dat is maar mogelijk dankzij de continue inzet en toewijding van al het spoorwegpersoneel. Zij zijn een essentiële steunpilaar van ons treinverkeer en hun welzijn heeft voor mij dan ook de hoogste prioriteit.

De NMBS en haar personeel worden helaas evenmin gespaard door de covidcrisis. Ik wens daarbij te beklemtonen dat de NMBS geen uitzondering is en dat alle sectoren in onze samenleving op het moment zwaar getroffen worden door de pandemie en de gevolgen ervan op het personeel. Die gevolgen zijn natuurlijk extra voelbaar voor een organisatie als de NMBS. Hoe dan ook gaat de bescherming van onze volksgezondheid boven alles.

Je comprends tout à fait les désagréments pour les voyageurs et je les regrette puisque mon souhait, comme vous le savez, est qu'un maximum de personnes prennent le train dans les meilleures conditions de confort et de prévisibilité. La situation aujourd'hui sur le terrain, c'est plus de 12 % du personnel roulant, c'est-à-dire accompagnateur ou conducteur, accompagnatrice ou conductrice, qui est en indisponibilité de travail soit parce que directement atteint par le covid, soit parce qu'en quarantaine, soit parce que contraint de rester à la maison pour des gardes d'enfants. C'est la raison pour laquelle le Comité de direction a pris la décision de suspendre – et non pas supprimer – temporairement certains trains P. Je mets l'accent sur le mot "suspendre" parce que l'idée est effectivement de les remettre en circulation le plus rapidement possible. Il s'agit d'une série de trains P à partir du 30 novembre et d'une autre série de trains à partir du 6 décembre, soit une centaine de trains par jour sur un total de 3 800, ce qui fait environ 2,5 % de l'offre.

Cette suspension est contrainte. Ce n'est pas un choix de la SNCB. Elle est contrainte par la maladie, par l'absence de travailleurs et l'incapacité de faire rouler certains trains. C'est un choix d'avoir une suspension qui est planifiée. Plutôt qu'éviter des suppressions de trains de dernière minute, monsieur Van den Bergh, l'idée est d'assurer une garantie aux travailleurs que les trains annoncés rouleront et d'éviter ainsi les annulations de dernière minute, ce qui permet aussi de garantir plus facilement la sécurité des voyageurs. C'est une suspension qui est ciblée c'est-à-dire que pour chaque trajet, la SNCB s'est assurée qu'il y a suffisamment de trains, notamment des trains de pointe, mais pas seulement, pour que la mobilité des personnes qui continuent de se déplacer malgré le télétravail soit assurée.

Par exemple, entre Anvers et Bruxelles, il y a une liaison de quatre trains par heure, si je ne me trompe pas. Nous avons supprimé un de ces quatre trains par heure en laissant trois trains par heure, ce qui est tout à fait acceptable, je pense. C'est une suspension qui est temporaire. Elle est liée à la durée de l'indisponibilité du personnel.

Comme je l'ai dit, c'est une option qui a été prise par le Comité de direction de la SNCB, qui m'en a informé par courrier. J'ai répondu à la SNCB en insistant sur quelques éléments, à savoir en insistant pour qu'un *monitoring* régulier de la situation soit organisé et que j'en sois informé, et pour qu'une information complète et transparente soit donnée aux voyageurs à propos de l'évolution de l'offre.

Les premiers messages envoyés aux abonnés disaient "pour cause du covid, nous supprimons des trains".

Les voyageurs ont alors dit: "Pour cause du covid, il faut plus de trains pour que nous soyons moins nombreux dans les trains". La phrase correcte est "pour cause des conséquences du covid sur notre personnel". J'ai donc demandé à la SNCB d'avoir une communication précise, pour qu'il y ait une compréhension utile dans le chef des voyageurs.

J'ai demandé à la SNCB que le service normal reprenne dès que possible. Il s'agit bien d'une interruption temporaire, d'une suspension. Pour autant que ce soit possible, il faut également que la capacité maximale en termes de nombre de places par train dans les voitures soit assurée, afin d'éviter au mieux les concentrations de voyageurs dans certaines voitures. Tout cela, dans les circonstances qui sont connues aujourd'hui.

Je continuerai évidemment à suivre la situation au jour le jour.

J'ai abordé, dans le cadre d'une question précédente sur les récupérations, le fait que la SNCB a dû faire face, dans un passé récent, à une vague importante de départs à la pension, liée à la pyramide des âges de son personnel. Départs massifs à la pension, nécessité de recruter, nécessité de trouver les bons profils et de les former. Pour le moment, le retard de recrutement est en train de se résorber.

Néanmoins, malgré l'inscription de budgets chaque année pour pouvoir recruter, la SNCB et Infrabel ne parviennent pas toujours à trouver le nombre de candidats nécessaires. C'est pour cela qu'il y a des campagnes pour encourager des jeunes à choisir une carrière dans le rail. Chaque fois que je peux en parler, j'en parle positivement car il s'agit de carrières au service du public, avec une forme de garantie d'emploi, avec beaucoup de mouvement, des possibilités d'évolution qui peuvent être passionnantes.

En 2020, la SNCB a pu recruter 1 264 équivalents temps plein et nous avons utilisé l'entièreté du budget de recrutement. C'est positif. Pour cette année, la SNCB s'attend à pouvoir réaliser 1 100 recrutements. Il en ira de même pour 2022.

Le recrutement des profils techniques dans les ateliers reste difficile. Ces profils sont très demandés, avec des filières de formation qui ne sont pas suffisamment valorisées. La SNCB et HR Rail mettent tout en œuvre pour réussir ce défi et augmenter les effectifs dans les équipes opérationnelles. Infrabel fait le même effort, notamment avec la création d'Infrabel Academy, qui est un très bel outil de formation.

Net daarom zet ik, gesteund door de regering, volop in op investeringen in het spoor en het spoorpersoneel. Het tij keren gebeurt echter niet van vandaag op morgen.

Jeudi dernier, j'avais conclu sur une note positive ma réponse à M. Burton, que je peux développer ici. En effet, grâce au budget OPEX dégagé, et pour lequel je me suis battu, qui entrera en vigueur à partir du 12 décembre à travers le nouveau plan de transport, l'offre de trains bénéficiera d'une augmentation structurelle à hauteur de 5 %, soit 1 000 trains supplémentaires par semaine, principalement pour les liaisons S autour d'Anvers – notamment en provenance d'Hasselt et donc du Limbourg –, de Liège, de Charleroi et de Bruxelles. C'est une option que nous avons élaborée avec le conseil d'administration de la SNCB voici quelques mois, malgré les incertitudes. J'ai insisté pour que le plan de transport soit exécuté. Des engagements spécifiques ont eu lieu, impliquant une formation des accompagnateurs – laquelle nécessite environ six mois –, ainsi que des conducteurs – ce qui prend évidemment un peu plus temps. Bref, ces engagements ont pris effet. Simplement, comme c'est le cas dans d'autres branches de la société, nous sommes victimes du covid.

En résumé, l'offre de trains et le nombre d'accompagnateurs ainsi que de conducteurs ont augmenté structurellement. J'espère que le covid s'en ira comme il est arrivé, de sorte qu'en mars, ce plan puisse fonctionner à 100 %. Par ailleurs, nous essayons de limiter les inconvénients d'une diminution contrainte et temporaire pour les voyageurs. Comme je l'ai déjà fait, je remercie très chaleureusement les travailleurs de la SNCB qui assurent, depuis le début, le service de trains, y compris pendant le *lockdown*, dans des circonstances qui ne sont évidentes pour personne. Dès lors, je ne vois pas comment on peut mieux organiser les choses. À nouveau, je présente toutes mes excuses pour les désagréments occasionnés aux voyageurs. J'espère sincèrement qu'ils sont temporaires et que nous nous dirigeons vers une amélioration structurelle. J'y travaille.

Le **président**: Monsieur le ministre, nous vous remercions pour votre réponse qui peut être qualifiée de circonstanciée.

03.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, wij hebben natuurlijk begrip voor de moeilijke situatie. We begrijpen dat er veel mensen ziek zijn, maar we horen op de werkvloer dat de mensen het gevoel hebben dat dat als excuus wordt gebruikt voor de structurele problemen die er al langer zijn. Ik zal daarop blijven hameren. Het structurele personeelstekort was er al en is door deze situatie natuurlijk nog veel erger geworden.

U spreekt van aanwervingen. Ik ben blij dat u mensen zal aanwerven, maar we moeten er vooral voor zorgen dat de mensen die er al zijn ook blijven. Ik maak me er wel zorgen over dat mensen zullen weggaan, omwille van de werkdruk en de moeilijke situatie. We moeten de mensen die er zijn houden en zorgen voor bijkomend personeel.

We zitten nu in een vicieuze cirkel met betrekking tot het tekort. Er stoppen mensen omdat ze het niet meer zien zitten en vervolgens moeten er nieuwe mensen worden aangeworven. Er zal structureel, op lange termijn, een oplossing moeten komen, zodat de arbeidsomstandigheden goed zijn en de mensen ook blijven. Er zal tevens bijkomend personeel moeten komen. In theorie moeten er 5 % meer treinen zijn, maar in de praktijk zijn er minder. We zitten in een toch wel onbegrijpelijke situatie.

03.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord.

Ten eerste, iedereen van ons heeft wel contact met personeelsleden van de NMBS en ook met de directie. Ik meen dat iedereen ook wel een warm kloppend hart heeft voor die personeelsleden en erkent dat zij heel hard hun best doen. We mogen blij zijn dat we erop kunnen rekenen dat zij in moeilijke omstandigheden de treindienst blijven garanderen.

Ten tweede, uiteraard raakt de covidcrisis ook de NMBS. Net als in vele andere bedrijven zijn er zieken en zitten er mensen in quarantaine. Er is veel uitval. U had het over meer dan 12 %. Ik hoor dat de uitval in het depot in Antwerpen op sommige dagen zelfs tegen de 20 % loopt. In zo'n situatie kan men onmogelijk de volledige dienstverlening garanderen. Daar heb ik dus begrip voor.

Iets waarvoor ik veel minder begrip heb, is de manier waarop dat wereldkundig werd en wordt gemaakt. Het gaat dan niet enkel over deze crisismaatregel maar over de communicatie in het algemeen. Ik zou het ook kunnen hebben over de communicatie in crisissituaties, maar dat is nog iets anders.

Ten derde, de aanpassing van de dienstregeling die volgende week zou ingaan, is ook deze keer bijzonder slecht gecommuniceerd. Een aantal jaren geleden was er een probleem waarbij de scholen langs bepaalde spoorlijnen niet tijdig op de hoogte waren van wijzigingen van de treindienst, waardoor ze hun leerlingen vanaf december moeilijk op de juiste uren in de scholen kregen. Men zou dat in de toekomst beter regelen, maar dit jaar is het alvast niet beter geregeld. Er is opnieuw een wijziging van de dienstregeling gepland voor volgend weekend, maar de communicatie naar de scholen is niet beter geworden.

Er komt een uitbreiding van het aanbod, op die ene lijn dan. Op onze lijn heeft dat vooral het effect dat de IC-trein een halfuur verschuift. Ik steun die uitbreiding en die verschuiving, maar ze zijn wel vervelend voor de reizigers. Reizigers zijn gewoontedieren, zoals ik daarnet zei. Als hun trein een halfuur verschuift, is dat vervelend.

Ik was sowieso voorbereid op een hoop protesten van reizigers omdat hun trein een halfuur verschuift. Daarbovenop komt er nu echter een dubbele wijziging, door de afschaffing van de S-trein en door de verschuiving van de IC-trein, die bijkomend moet stoppen in een ander station. Ik moest zelf proberen de nieuwe treinregeling in een schema te gieten, de regeling die sinds gisteren geldt, volgende week wordt aangepast en nog eens wordt aangepast als de coronamaatregelen stoppen. De mensen zeggen nu dat ze er niet aan uit kunnen, dat het te complex is.

Ik heb aan journalisten laten weten dat zij die treinregeling eens moeten bekijken, maar ze zeggen dat ze daar niet over zullen schrijven omdat het veel te complex is. Er is dus iets mis met de communicatie naar de reizigers.

Dit is daar het zoveelste voorbeeld van. Het is niet de eerste keer dat we over de communicatie naar de reizigers spreken. Er zijn op dat vlak nog grote stappen te zetten. Wanneer het over de spoorwegen gaat, denken we nog veel te veel vanuit het treinsysteem, met name over het laten rijden van de treinen, terwijl de

reizigers nog steeds op de tweede plaats komen. Dat vind ik erg jammer.

03.09 Frank Troosters (VB): Ik dank de minister voor zijn antwoord.

03.10 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, le contexte est effectivement singulier.

Je vous remercie de nous avoir rassurés et d'avoir confirmé que la limitation de l'offre est temporaire et qu'il ne s'agit nullement d'une suppression pure et simple de certains trains.

Suspendre la circulation de certains trains, c'est aussi ne pas alourdir la charge de travail du personnel qui reste mobilisé. Quand on parle de bien-être du personnel, cet élément doit être pris en considération.

Vous avez également confirmé l'augmentation structurelle de 5 % de l'offre, malgré la situation que nous connaissons aujourd'hui. Pour la province de Liège, par exemple, l'offre sera plus attractive tant en journée qu'en soirée. On peut espérer qu'après le pic de l'épidémie, les usagers actuels et futurs de la SNCB pourront profiter pleinement de cette offre renforcée. Il est important de le faire savoir. On a besoin d'un rail attractif avec une communication tout aussi attractive. Il serait intéressant de reparler de cette question dans les mois à venir. En effet, une augmentation de 5 % de l'offre, c'est énorme. Elle va répondre à beaucoup de besoins partout sur le territoire.

Cependant, la situation du personnel reste interpellante, même en dehors de la crise sanitaire. Ayant eu l'occasion d'entrer en contact avec les représentants des travailleurs, c'est une conclusion que j'ai été amené à tirer.

En vue de poursuivre sur le chemin de nos ambitions, à savoir plus d'offre pour plus de voyageurs, il faut préserver et renforcer le cadre humain au niveau des métiers de base. Madame Vindevoghel, nous sommes confrontés à un problème particulier avec la pyramide des âges, problème que le ministre a bien évoqué tout à l'heure. Il s'agit d'un problème qui se pose pour le moment, mais la situation à ce niveau tendra à s'améliorer dans les prochaines années. Les budgets sont là, mais le cadre n'est pas rempli, ce qui pose question. Nous invitons donc la SNCB à se pencher sur ce problème particulier, en encourageant le dialogue entre les entités ferroviaires et le personnel, et ce, bien entendu, avec le soutien du ministre.

03.11 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse. J'ai bien noté qu'il s'agit d'une suppression temporaire suite à la crise.

Le président: Une suspension et non pas une suppression, précise le ministre.

03.12 Josy Arens (cdH): Oui, une suspension.

Ayant la chance de cumuler les fonctions de député et de bourgmestre, je vous assure que, même dans ma commune, les services sont réduits à la suite de quarantaines et de cas de covid. Tout cela se comprend facilement. Faites tout pour que structurellement la situation aille mieux et que le train devienne plus attractif, j'insiste!

03.13 Georges Gilkinet, ministre: Le Parlement a le dernier mot. Cependant, je remercie les collègues pour cet échange intéressant. Je veux aussi exprimer à M. Van den Bergh que je partage son souci relatif à la communication et ses changements. Sans dévoiler la couronne, cela a fait l'objet de discussions entre mon cabinet et la SNCB.

J'ai quelques chiffres actualisés depuis le début de la discussion sur l'indisponibilité opérationnelle en début de semaine (souvent la situation s'aggrave en fin de semaine): 8 % des conducteurs avec des pointes allant jusqu'à 10 % à Charleroi et 14 % des accompagnateurs avec des pointes allant jusqu'à 20 % à Bruxelles. En conclusion, à Bruxelles cela représente 1/5, ce qui explique l'option exceptionnelle qui a dû être prise. Il n'empêche que nous allons vers une augmentation structurelle du nombre de trains.

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

Le président: La question n° 55021020C de Mme Mélissa Hanus et la question n° 55021427C de Mme Sophie Rohonyi sont transformées en questions écrites.

Vraag nr. 55021194C van de heer Roggeman werd beantwoord.

04 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het plaatsen van pakjesautomaten in stations" (55021196C)

04 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'installation de distributeurs automatiques de colis dans les gares" (55021196C)

04.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Het is uw ambitie om van stations echte ontmoetingsplaatsen te maken. De stations moeten mobiliteitshubs worden waar ook plaats moet zijn voor nevenactiviteiten (09/02/2021). Een interessante nevenactiviteit, met aantoonbare meerwaarde voor de reizigers, is het plaatsen van pakjesautomaten. Op deze manier kunnen reizigers hun pakje in het station van voorkeur ophalen bij het nemen van de trein.

In welke stations/opstapplaatsen zijn er dergelijke pakjesautomaten aanwezig? Graag een overzicht met vermelding van de exploitant.

Op welke locaties, m.a.w. in welke stations/opstapplaatsen, zijn er plannen om dergelijke pakjesautomaten (bij) te plaatsen? Graag een overzicht.

Hoe staat de NMBS ten opzichte van deze pakketautomaten in haar stations en/of opstapplaatsen? Gaat zij hier eerder proactief of eerder reactief mee om? Zoekt de NMBS zelf naar mogelijke aanbieders?

Dient er een vergoeding betaald te worden aan de NMBS voor het uitbaten van deze pakketautomaten in stations? Wordt deze vergoeding voor elke aanbieder op dezelfde manier berekend/bepaald? Hoeveel bedraagt deze vergoeding?

Heeft u reeds gesprekken gevoerd met uw collega-minister De Sutter over een structureel netwerk van pakketautomaten van bpost in de grootste stations?

04.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, er zijn pakjesautomaten aanwezig in een twintigtal stations. Ik zal u de lijst schriftelijk bezorgen. Die pakjesautomaten worden geëxploiteerd door bpost.

De NMBS streeft ernaar om in de toekomst een honderdtal stations uit te rusten met pakjesautomaten. Dat past in de missie van de NMBS om de stationsomgeving te verbinden met het station, de dienstverlening uit te breiden voor de reizigers en mobiliteitshubs te creëren.

De NMBS heeft onlangs een onderzoek afgerond, waarin ze actief de markt heeft onderzocht en geprospecteerd. In 2022 zal de NMBS een nieuwe marktconsultatie publiceren.

Bpost betaalt een minimumvergoeding aan de NMBS via het huidige kadercontract tussen de NMBS en bpost.

De NMBS is er als autonoom overheidsbedrijf toe gehouden de rechtsprincipes van het administratief recht met betrekking tot proportionaliteit, gelijkheid en transparantie te respecteren. De geïnteresseerde aanbieders dienen dus steeds een dossier in te dienen; er zal rekening worden gehouden met verschillende toewijzingscriteria, waaronder maar niet enkel, een voorgestelde vergoeding op basis van een realistisch businessplan.

04.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik had gehoopt een overzicht te krijgen niet alleen van stations waar er al een automaat staat, maar ook van stations waarvoor er plannen zijn om een automaat te plaatsen. Hebt u dat overzicht of is dat tegenwoordig ook al een bedrijfsgeheim?

04.04 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, dat is geen geheim; ik geef u de lijst liever schriftelijk dan mondeling. Ik kan hier in de commissie twintig namen van stations opnoemen. Dat is een goede oefening voor een Franstalige. Ik ben echter niet zeker dat dat veel zal toevoegen aan de kwaliteit van onze debatten.

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

05 **Samengevoegde vragen van**

- **Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het federale Actieplan ter Promotie van de Fiets" (55021205C)**
- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het federale Actieplan ter Promotie van de Fiets" (55021303C)**

05 **Questions jointes de**

- **Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Plan d'action fédéral pour la promotion du vélo" (55021205C)**
- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Plan d'action fédéral pour la promotion du vélo" (55021303C)**

05.01 **Frank Troosters (VB):** De vraag werd al in september ingediend; ik verwijs graag naar de schriftelijke versie ervan.

Met een actieplan dat bestaat uit 52 maatregelen wil de federale overheid het gebruik van de fiets promoten.

Wat zal de (geschatte) budgettaire implicatie van dit plan zijn?

Na een laatste evaluatie in september 2023 zal een eindrapport opgemaakt worden: zal het plan – in casu de 52 aangekondigde maatregelen – dan volledig uitgerold zijn?

Een van de aangekondigde maatregelen is de herziening van de wegcode (actie 6): wat is de stand van zaken ter zake?

Welke concrete fietsprojecten zullen gelanceerd worden binnen Fedasil (actie 17)? Wanneer zal dit gebeuren en welk is de budgettaire kost hiervan?

Wat zal het 'basisaanbod' voor fietsen dat voorzien zal worden binnen Fedasil inhouden? Wanneer zal dit worden gerealiseerd en wat zal hiervan de budgettaire kost zijn?

Maakt het gratis aanbieden van beveiligde fietsparkings aan de NMBS-stations deel uit van de plannen ter bevordering van het fietsgebruik? Zo ja, is dit afgestemd/overeengekomen met de NMBS? Zo neen, waarom niet?

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

05.02 **Minister Georges Gilkinet:** De fiets wint aan populariteit. Als beleidsmakers moeten we alle maatregelen die het gebruik van de fiets bevorderen, ondersteunen. Het werd dan ook tijd dat België een federaal fietsactieplan zou opstellen, zoals de meeste andere Europese landen. Eind september besliste de federale regering op mijn initiatief tot Be Cyclist, het eerste federale actieplan ter promotie van de fiets. Het is de allereerste keer dat een federale regering in België van fietspromotie een gemeenschappelijke en gecoördineerde doelstelling maakt. Alle ministers en staatssecretarissen komen voor hun bevoegdheden met concrete fietspromotiemaatregelen. Ik heb daarover gesproken in het kader van mijn beleidsnota. Be Cyclist loopt van dit jaar tot 2024, heeft meetbare doestellingen en wordt ieder jaar in september geëvalueerd.

Ik hoef u niet te herhalen dat ik sterk geloof in een goede samenwerking met de Gewesten, wat voor het betreffende plan ook het geval is. Door de krachten te bundelen tussen de federale overheid en de Gewesten, willen we een dynamisch fietsbeleid op de sporen krijgen. Die samenwerking komt het fietsen ten goede, net zoals de zovele Belgen die dagelijks werk- of privéverplaatsingen met de fiets doen.

De Gewesten worden op twee manieren betrokken bij de opmaak en uitvoering van het federale fietsactieplan. Ten eerste werden zij op de hoogte gebracht van mijn aanpak tijdens de interministeriële conferentie Mobiliteit van 15 juni jongstleden. Ten tweede wil ik via regelmatig overleg en samenwerking met de collega's van de Gewesten hun regionale fietsbeleid ondersteunen.

Wat uw vraag over de bevoegdheidsverdeling betreft, bepaalde acties van het plan zijn overduidelijk federale materie, denk bijvoorbeeld aan de fietsstrategie van de NMBS, de strijd tegen diefstal van fietsen en de promotie van het fietsgebruik door de medewerkers van de verschillende FOD's en POD's. Andere acties, waaronder de herziening van de wegcode of de ontwikkeling van de fietsroutes langs de spoorwegen, zijn veeleer gedeelde bevoegdheden om efficiëntieredenen.

Een actie van Be Cyclist betreft het faciliteren van fietsroutes langs spoorwegen. Als grondeigenaar via Infrabel en de NMBS, kan de federale overheid deze fietssnelwegen langs de spoorwegen indirect faciliteren. Het doel is om de twee spoorbedrijven te sensibiliseren om het reeds geleverde werk zichtbaar te maken door een kaart aan te maken waarop alle fietssnelwegen worden gevisualiseerd, en de dossiers die in de steigers staan sneller te laten vooruitgaan. De essentie is voor mij om samen positief beleid voor onze medeburgers te ontwikkelen, zoals in dit geval voor de promotie van de fiets, in plaats van de bevoegdheidsverdeling als een hindernis te beschouwen.

05.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, u hebt heel lang gepraat maar op geen enkele van mijn zes deelvragen geantwoord. Ik vermoed dat u gewoon een antwoord hebt gegeven op de vragen die collega Raskin allemaal gesteld zou hebben. Daarom zal ik mijn vragen schriftelijk indienen, want dit was tijdverlies.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55021208C van de heer Roggeman werd al behandeld tijdens de bespreking van de beleidsnota.

Monsieur Arens, vous avez une question au point 11 de notre agenda.

05.04 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, si le ministre est d'accord de me remettre la réponse écrite à ma question n° 55021322C, je propose de la transformer en question écrite.

05.05 Georges Gilkinet, ministre: Je suis d'accord!

05.06 Josy Arens (cdH): Je viendrai chercher la réponse. Je vous remercie.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nr. 55021463C van mevrouw Verhaert en nr. 55022461 van de heer Troosters werden reeds beantwoord bij de bespreking van de beleidsnota van de minister.

06 Samengevoegde vragen van

- **Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe app van de NMBS" (55021466C)**
- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van de nieuwe NMBS-applicatie" (55021795C)**
- **Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-app" (55021869C)**

06 Questions jointes de

- **Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle application de la SNCB" (55021466C)**
- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation de la nouvelle appli de la SNCB" (55021795C)**
- **Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'appli SNCB" (55021869C)**

06.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *De NMBS zoekt 10.000 reizigers die een nieuwe app willen testen die automatisch, op basis van de gps in de smartphone, het afgelegde treintraject registreert en het goedkoopste ticket aanrekent. De spoorwegmaatschappij gaat ervoor in zee met het Zwitserse bedrijf Fairtiq. Via een app checkt de reiziger in als hij het station nadert en checkt hij weer uit van zodra hij op zijn bestemming is. De eindafrekening voor het afgelegde traject betaalt de reiziger in de app. Reizen met de trein wordt op die manier nog eenvoudiger en de reiziger is verzekerd dat hij de laagste prijs betaalt.*

Via de app worden datagegevens van de reiziger bijgehouden. De NMBS zegt dat die data een jaar worden bewaard maar dat de app geen bewegingsprofielen maakt van individuele gebruikers.

Wat is de kostprijs van dit nieuwe systeem?

Hoeveel reizigers hebben zich aangemeld om het nieuwe systeem uit te testen?

Wat zijn voor de NMBS de belangrijkste criteria om te spreken van een succesvolle test?

Waarom worden de reizigersgegevens voor 1 jaar bijgehouden? Hoe en waarvoor zal de NMBS deze data gebruiken?

De **voorzitter**: De app werd intussen ook al wat aangepast.

06.02 **Tomas Roggeman** (N-VA): *De nieuwe app van de NMBS, die sinds begin dit jaar in voege is, blijkt volgens de commentaren en de score die deze krijgt van gebruikers niet optimaal te werken. Zo krijgt ze zowel in de Apple Store als de Google Play Store een score van minder dan 2 op 5. Dit brengt me dan ook tot het stellen van volgende vragen:*

Hoeveel klachten heeft de NMBS of Ombudsrail reeds ontvangen inzake de nieuwe applicatie die sinds begin dit jaar in voege is? Graag een overzicht.

Wat zijn de voornaamste kritieken op deze nieuwe applicatie? Heeft de NMBS de werking van de nieuwe app reeds geëvalueerd? Wat was het resultaat hiervan?

Wat is uw evaluatie van de werking van de applicatie van de NMBS?

Zal de NMBS verbeteringen aanbrengen aan haar applicatie? Zo ja, op welke termijn zal dit gebeuren?

De **voorzitter**: Mevrouw Buyst is niet aanwezig voor haar vraag nr. 55021869C.

06.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, ik zou graag verwijzen naar de tekst van het antwoord, maar dat kan natuurlijk niet.

Mevrouw Verhaert, mijnheer Roggeman, voor haar reizigers voert de NMBS tests en innovaties uit om het aankoopproces voor tickets te vereenvoudigen. De NMBS overweegt om naast haar bestaande verkoopkanalen een nieuw systeem in te voeren om treintickets aan te kopen, namelijk een systeem dat werkt met geolokalisatie. Het gaat om een van de projecten, bedacht en getest door het Innovation Lab. Om het systeem te testen, zal de NMBS vier producten aanbieden, namelijk het standaardticket, het youth ticket, het weekendticket en het seniorenticket. Die innovatieve technologie wil het reizen met de trein nog eenvoudiger maken.

Met die gebruiksvriendelijke applicatie kan de reiziger inchecken wanneer hij het station of perron nadert en uitchecken zodra hij zijn bestemming heeft bereikt. Dankzij de gps-gegevens wordt het traject van begin tot eind gedetecteerd en krijgt de reiziger na de reis automatisch een eindafrekening die via de app betaald wordt.

Het beste ticket wordt automatisch aangeboden. De klant hoeft dus niet op voorhand te beslissen welk ticket het meest geschikt is. Dat doet de applicatie automatisch na afloop van de reis.

Een tweede testfase is reeds begonnen. Ik wijs erop dat dit antwoord dateert van september. Deze fase zal meerdere maanden duren. Tijdens deze periode zal de NMBS de gebruikservaring met het systeem evalueren. De NMBS startte de tweede testfase met 500 personen om geleidelijk een maximum van 10.000 testpersonen te bereiken, waarvoor ze een oproep tot kandidaatstelling heeft gelanceerd. Afhankelijk van het aantal inschrijvingen maakt de NMBS een selectie om zo voor een representatief testpubliek te zorgen. De testpersonen genieten automatisch het beste tarief op basis van hun profiel. Voor deze test met maximaal 10.000 klanten en voor de periode van één jaar betaalt de NMBS 150.000 euro. De deelnemers aan de test worden geselecteerd volgens een aantal criteria: motivatie, gebruikte betaalmethode (kredietkaart en in de toekomst ook Bancontact), gebruikers die tickets kopen (dus bijvoorbeeld geen klanten die steeds hetzelfde traject afleggen en dus geen apart ticket hoeven te kopen). De voorkeur gaat ook naar testpersonen met verschillende leeftijdsprofielen en van verschillende regio's.

De NMBS laat me weten dat er heel wat technische mogelijkheden zijn om fraude te voorkomen. Die zijn

telkens specifiek voor de gebruikte technologie. De treinbegeleider kan het ticket natuurlijk ook scannen zoals hij dat doet voor een ander ticket.

De FTQ-Lab-applicatie voor mobiele telefoons is op vrijwillige basis te downloaden en respecteert de privacy van de gebruikers. Ze is ontworpen met strikte inachtneming van de Europese GDPR-regelgeving.

De verjaringstermijn voor contractuele vorderingen in het kader van het personenvervoer per trein is één jaar. Tot het einde van die termijn worden de gps-gegevens bewaard om eventuele discussies of fraudegevallen te kunnen oplossen. Het is FAIRTIQ AG, de leverancier van de technologie en de app die gebruikt worden voor de verkoop van tickets, die als verantwoordelijke voor de verwerking optreedt. Voor de verwerking door de NMBS is er geen overblijvend hoog risico voor de personen van wie de persoonsgegevens worden verwerkt.

Hierdoor is er geen voorafgaande consultatie vereist zoals omschreven in artikel 36 van de algemene verordening gegevensbescherming.

Tussen 18 januari en 30 september heeft de NMBS 4.478 reacties ontvangen van haar klanten over de nieuwe app. Belangrijk is dit aantal in perspectief te zetten. Het komt overeen met ongeveer 0,2 % van het totale aantal tickets dat de NMBS via de nieuwe app heeft verkocht in die periode. De reacties zijn op te delen in twee categorieën. Enerzijds zijn er technische problemen geweest met de backend van de applicatie, waardoor ze soms niet beschikbaar was of waardoor tickets met vertraging geleverd werden. Anderzijds biedt de nieuwe applicatie niet identiek dezelfde functionaliteiten als de oude applicatie, wat bij sommige klanten tot vragen leidt.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée.

Président: Jean-Marc Delizée.

Tijdens de testfase zijn bepaalde functionaliteiten enkel beschikbaar in een aparte app. Na de testfase zal de NMBS bekijken of de functionaliteiten in de huidige app zullen worden geïntegreerd. De werking ervan wordt continu geëvalueerd en dat leidt op regelmatige basis tot nieuwe releases. Daarbij worden zowel technische als functionele testen uitgevoerd en dit door interne testers en een testpanel van klanten. Ook de suggesties uit de stores worden nauwlettend opgevolgd. Er is reeds een samenwerking, aangezien BeTrains open data van de NMBS gebruikt. De functionaliteiten die de NMBS-app aanbiedt, zijn echter niet te vergelijken met die van BeTrains. Daarom is een meer verregaande samenwerking tussen beide toepassingen niet vanzelfsprekend.

06.04 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor uw uitgebreide antwoord. Ik zal het nog eens nalezen, want ik heb niet alles verstaan.

Ik juich alleen maar toe dat bepaalde ontwikkelingen ervoor zorgen dat er een vereenvoudiging komt voor de reiziger en dat hij de laagste prijs betaalt.

Ik kijk uit naar de evaluatie van dit project.

06.05 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. We zijn het erover eens dat dit een belangrijk instrument is in het digitale tijdperk. De NMBS voert ook een beleid van digitalisering met deze app als een belangrijke hoeksteen.

Ik noteer de registratie van klachten over technische problemen, over herwerkte functies ten opzichte van de vorige versie van de app. Naar ik heb begrepen moet de test rond gebruikservaring nog worden opgestart. Het lijkt me vreemd om dat te doen na de vernieuwing van de app. Zou het niet beter zijn eerst te testen en te evalueren en dan de app volledig te vernieuwen? U zegt dat er continu geëvalueerd en verbeterd wordt, dus wij kijken uit naar de verbetering van dit instrument in de toekomst.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 **Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Vaccinatiecentra in stations" (55021468C)**

07 **Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'aménagement de centres**

de vaccination dans des gares" (55021468C)

07.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ook deze vraag is al in september 2021 ingediend. Waarschijnlijk is ze op dit moment echter heel actueel gezien de huidige situatie in de vaccinatiecentra die overal worden opgericht of opnieuw worden opgestart.

Daarom ben ik erg benieuwd naar uw antwoord.

07.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Verhaert, iedere beelddispraak waarin de trein wordt gebruikt, zeker in positieve zin, doet me altijd een groot plezier.

Ik herhaal dat de NMBS niet de initiatiefnemer is van vaccinatiecentra in de stations, maar ze beantwoordt aan de aanvragen door ruimte ter beschikking te stellen. Op die manier draagt ze bij tot de maatschappelijke inspanning om het percentage van gevaccineerden onder de bevolking te verhogen, waar ik me in mijn hoedanigheid van minister uiteraard helemaal achter schaar.

Alle aanvragen van de overheden voor het ter beschikking stellen van vaccinatiecentra door de NMBS worden geanalyseerd. Een aanvraag voor het station van Jette werd positief beantwoord, waardoor er nu sinds begin november 2021 een vaccinatiecentrum is gevestigd.

In Wallonië heeft de NMBS twee aanvragen gekregen, namelijk voor de stations van Charleroi en Binche. Die locaties werden niet bevestigd.

De NMBS heeft tot slot de aanvraag van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest positief beantwoord om de vaccinatiecentra in Brussel-Noord en Brussel-Zuid alvast te verlengen tot eind 2021. Sinds 4 december 2021 zijn beide vaccinatiecentra tevens open op zaterdag en zondag. Ze zijn toegankelijk voor iedereen, zonder afspraak. Voor de derde dosis geldt die uitbreiding enkel voor inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

07.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Uiteraard ben ik blij dat ook de NMBS bijdraagt tot het maximaal kunnen vaccineren van mensen. Dat is noodzakelijk in de huidige crisis. Ik ben dus blij dat ze positief meewerkt aan dat verhaal.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Il a été répondu aux questions jointes n° 55021481C de M. Van den Bergh, n° 55022023C et n° 55023151C de Mme Buyst, n° 55021671C et n° 55022066C de M. Vandembroucke, n° 55023003 de Mme Jadin, n° 55023147 de M. Parent sur la "Vision Zéro" lors de la discussion générale. Si personne ne demande la parole, je considère que les réponses ont été données.

Mme Rohonyi étant absente, sa question n° 55021560C est sans objet.

Vraag nr. 55021625C van de heer Roggeman is ingetrokken.

08 **Samengevoegde vragen van**

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het manifestatiebeleid van de NMBS" (55021714C)**

- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het promoten van de klimaatmars door en het manifestatiebeleid van de NMBS" (55021718C)**

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kost van de extra treinen voor de klimaatmars op 10 oktober 2021" (55022919C)**

08 **Questions jointes de**

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique de la SNCB en matière de manifestations" (55021714C)**

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique de la SNCB en matière de manifestations et son soutien à la marche pour le climat" (55021718C)**

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le coût des trains supplémentaires lors de la marche pour le climat du 10 octobre 2021" (55022919C)**

08.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het gaat om twee gekoppelde vragen van mijzelf. Het ging eigenlijk om een mondelinge en een schriftelijke vraag. Aangezien het antwoord op de schriftelijke vraag echter op zich liet wachten, was ik genoodzaakt ze om te zetten naar een mondelinge vraag.

Op 10 oktober 2021 vond in Brussel een klimaatmars plaats. In antwoord op een andere schriftelijke vraag deelde u mee dat de NMBS die dag 4 extra treinen en 51 treinen met een bijkomend aanbod heeft ingelegd.

Over een bijkomend aanbod in het kader van manifestaties en grote verkeersstromen staat een en ander in het beheerscontract met de NMBS, in die zin dat ze bindend niet-verlieslatend moeten zijn. Omdat het de taak van het Parlement is om toe te zien op de naleving van het beheerscontract, lijkt het me logisch dat wij daarover ook cijfers van u ontvangen, maar tot mijn spijt en verwondering hebt u geen antwoord op mijn laatste schriftelijke vraag over dat onderwerp gegeven.

Daarom herneem ik mijn vragen hier, mijnheer de minister. In het verleden werden gelijkaardige vragen wel beantwoord. Daarom kreeg ik vandaag graag alsnog een toelichting over de details van het bijkomend aanbod van de NMBS.

Hoeveel bedragen de kosten voor de NMBS om deze extra treinen in te leggen? Hoeveel bedraagt de omzet voor de NMBS door het inleggen van de extra treinen op 10 oktober 2021? Kunt u een inschatting geven van de winst of het verlies dat daaruit is voortgevloeid? Op basis van welke criteria beslist de NMBS om extra treinen in te leggen voor een manifestatie?

Het valt ook op te merken dat het beleid van de NMBS voor dergelijke manifestaties niet eenduidig is. Voor de klimaatmars nam de NMBS het logo van de manifestatie over. Men plaatste een link naar de website van de manifestatie. Men gaf een toelichting bij het evenement. Dat lijkt in contrast te staan met andere betogingen. Ik verwijs naar de recente betoging tegen de coronamaatregelen, waar 10.000 betogers meer aanwezig waren.

Ik spreek hiermee geen waardeoordeel uit over deze betogingen, maar ik stel vast dat men voor de ene manifestatie wel een bijkomend aanbod inplant en voor de andere niet.

Mijnheer de minister, op welke basis gebeurt dat? Wat zijn daarvoor de criteria?

Vindt u het opportuun dat er bij het inzetten van bijkomend aanbod ook actief gecommuniceerd wordt, waarbij promomateriaal overgenomen wordt op de website van de NMBS? Moeten we dat dan niet ofwel voor alles, ofwel voor niets doen zodat daar toch een zekere objectieve standaard in wordt toegepast?

Ik had ook graag een overzicht gekregen van de manifestaties waarvoor de NMBS via haar eigen kanalen gecommuniceerd heeft.

Tot slot, meent u in het licht van het voorgaande dat er nood is aan een soort deontologische code of richtlijn over de omgang met thema's van filosofische, levensbeschouwelijke en politieke inslag zodat daar een zekere objectieve lijn in wordt aangehouden?

08.02 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de voorzitter, de problematiek is al geschetst. Ik heb moeten vaststellen dat de NMBS actief de deelname aan de klimaatmars op 10 oktober in Brussel gepromoot heeft. Zo stuurde de dienst Marketing & Sales een mail met bovenaan reclame voor de klimaatmars, met vermelding van plaats en tijd en de begeleidende tekst: "Doe mee aan de klimaatmars op ...". Er waren ook allerlei links naar politieke nevenorganisaties, zoals vakbonden, de socialistische mutualiteiten en het activistische Extinction Rebellion. Op de website van de NMBS werd eveneens gecommuniceerd over de klimaatmars, bezoekers konden op het logo en de link klikken van Back to the Climate, waar allerlei promotie in verband met de klimaatzaak te lezen stond.

Mijnheer de minister, vindt u het opportuun dat de NMBS een evenement met een levensbeschouwelijk karakter als de klimaatmars actief promoot? Indien niet, waarom niet? Indien wel, waarom wel? Werd de beslissing tot het promoten van de klimaatmars genomen en gedragen door de voltallige raad van bestuur van de NMBS? Zo ja, bestond daarover binnen die raad van bestuur unanimititeit? Zo nee, waarom niet en door wie werd die beslissing dan wel genomen? Op basis van welke criteria wordt binnen de NMBS beslist

om steun en promotie te verlenen aan een welbepaalde manifestatie? Bestaat daar een objectief regelgevend kader voor? Tot slot, zal een soortgelijke handelwijze in de toekomst ook gehanteerd worden voor andere manifestaties? Zo nee, waarom niet?

08.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Troosters, mijnheer Roggeman, het zijn interessante vragen. Bij grote evenementen zoals festivals, optredens of manifestaties, levert de NMBS, op vraag van de organisatoren, inspanningen om op korte tijd een grote massa reizigers te vervoeren. Beter dat ze de trein nemen dan de wagen of een autocar. De NMBS voorziet ook extra treinen om occasionele en grote reizigersstromen aan te kunnen, zoals naar de kust tijdens de zomer.

In uitzonderlijke gevallen bood de NMBS in het verleden ook speciale tarieven aan om de vereiste transportcapaciteit op de verschillende lijnen zo goed mogelijk vooraf te kunnen inschatten. De NMBS had daarbij twee objectieven, namelijk de negatieve gevolgen voor andere treinreizigers zoveel mogelijk beperken, zowel met betrekking tot de aankoop van het vervoersbewijs als het transport, en de veiligheid verzekeren bij hoge concentraties van reizigers in stations en treinen.

De NMBS benadrukt dat het toekennen van een speciaal tarief dus niet gebeurt om proportionele maar wel om praktische redenen. Wanneer een speciaal tarief werd toegekend, moest de inzet van het materieel trouwens volledig kostendekkend zijn. De voorbije vijf jaar kende de NMBS slechts drie keer een speciaal tarief toe voor een manifestatie. Sinds eind 2019 wijkt de NMBS trouwens zo weinig mogelijk af van het reguliere gamma aan producten.

Voor de manifestatie voor het klimaat van 10 oktober bood de NMBS dan ook geen speciaal tarief aan. De deelnemers werden wel aangemoedigd om de trein naar Brussel te nemen, met een weekendbiljet aan 50 % korting. Dat is een korting die standaard wordt voorzien. De NMBS promootte daarbij het treingebruik, net zoals ze op de website heel wat ideeën aanbiedt voor uitstappen met de trein.

Mijnheer Troosters, alle informatie over het weekendbiljet van de NMBS en de manier waarop dat kan worden gekocht, is beschikbaar op de website van de NMBS.

Om de extra reizigers in alle veiligheid en comfort te vervoeren, werden 51 treinen versterkt. Ook een beperkt aantal extra treinen werden ingelegd.

08.04 **Tomas Roggeman (N-VA)**: Mijnheer de minister, ik heb eigenlijk geen enkel antwoord gehoord op mijn talrijke vragen: niet over de omzet die gedraaid wordt, noch over de financiële impact, noch over de criteria op basis waarvan beslist wordt om in een bijkomend aanbod te voorzien. Ook mijn vragen over de opportuniteit van een deontologische code enzovoort, bleven onbeantwoord.

Wat ik het meest frappant vind, is dat u ook nog altijd geen financiële data bezorgt. U hebt zelf terecht aangehaald dat de inzet van bijkomend rollend materieel kostendekkend moet zijn. Als u als beleidsmaker niet antwoordt op vragen naar de kostendekking van dat bijkomend aanbod, hoe kunnen wij als Parlement dan onze grondwettelijke plicht tot controleren van dat beheerscontract vervullen? U maakt het ons daarin onmogelijk. U hebt evenmin gemotiveerd waarom we die cijfers niet zouden mogen zien.

Ik vind uw antwoord dus teleurstellend en betwijfel of het in overeenstemming is met het wettelijke kader.

08.05 **Frank Troosters (VB)**: Ik kan me enkel maar volmondig aansluiten bij collega Roggeman. Ik heb ook geen antwoorden gekregen op mijn vragen, werkelijk niets wordt hier beantwoord. Er wordt gezegd dat er promotie is gemaakt voor het treingebruik, maar eigenlijk zie ik er eerder promotie voor de klimaatzaak in. Over bijvoorbeeld financiële criteria en beslissingsbevoegdheden wordt helemaal niets gezegd. Ik vraag me eerlijk gezegd af of het wel zin heeft om hier vragen te komen stellen.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Bury en de heer De Smet zijn niet aanwezig om hun vragen nrs. 55021750C en 55022095C te stellen.

09 **Questions jointes de**

- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impact de la hausse des prix dans les secteurs

de l'énergie et de la construction sur le rail" (55021759C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences des prix élevés de l'énergie pour le rail" (55021832C)

09] Samengevoegde vragen van

- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De impact van de stijgende prijzen in de energie- en de bouwsector op het spoor" (55021759C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De gevolgen van de hoge energieprijzen voor het spoor" (55021832C)

09.01] **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): *Nous assistons actuellement à une hausse importante des prix de l'énergie. Pour le mois de novembre, on annonce un prix de l'électricité s'élevant à 195,80€/MWh. Le seuil des 200€/MWh sera quant à lui franchi probablement en décembre. Au delà des récentes augmentations importantes, les prévisions annoncent donc une ardoise de plus en plus lourde.*

Les matières premières, nécessaires aux travaux d'infrastructures, connaissent également une véritable flambée de prix, avec notamment une augmentation de plus 128 % pour le bois.

Nous n'y échapperons pas: l'inflation des prix de l'énergie et des matériaux de construction aura inmanquablement des répercussions sur les finances de la SNCB et d'Infrabel.

Parallèlement à cette contrainte économique, il est crucial de continuer à investir dans le train et la mobilité douce, afin de faire face aux impératifs climatiques, et d'atteindre l'objectif de réduction de minimum 55 % d'émissions de gaz à effet de serre. L'enjeu du renforcement de l'utilisation du rail, et de son accessibilité, ne doit pas pâtir de la situation.

Il est également important de souligner que la vulnérabilité d'Infrabel et de la SNCB face aux fluctuations du marché peut avoir des répercussions profondément dommageables sur la sécurité d'approvisionnement en électricité pour le réseau.

Quelles stratégies de court et long terme sont-elles envisagées pour absorber ce choc financier, notamment au vu des objectifs gouvernementaux sus-mentionnés ?

Comment éviter que ces hausses ne se répercutent sur les utilisateurs ?

Enfin, comment rendre le rail moins tributaire des fluctuations de marché ?

09.02] **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): *Mijnheer de minister, ik verwijz eveneens naar de ingediende vraag.*

De energieprijzen swingen de pan uit. Het is gespreksonderwerp nummer 1 bij de bakker, op de markt, onder ondernemers en in dit parlement. Het onderwerp komt zelden aan bod in deze commissie, nochtans de energieprijzen hebben ook gevolgen voor het spoorverkeer. Denk hierbij aan de dure elektriciteit waarmee de reizigerstreinen van de NMBS rijden of aan de dure diesel waarvan het goederenvervoer per spoor nog steeds afhankelijk is.

Hoeveel bedraagt de energiefactuur, dus stroom, gas en diesel samen, van de NMBS gemiddeld? Is de NMBS financieel ingedekt tegen stijgende energieprijzen? Zo ja, op welke manier?

Hoeveel stroom verbruikt de NMBS gemiddeld per jaar? Wie is de elektriciteitsleverancier van NMBS? Verbruikt de NMBS groene stroom? Zo ja, welk percentage?

Produceert de NMBS ook zelf elektriciteit door zonnepanelen, windmolens of andere technologieën? Zo ja, voor welk percentage kan de NMBS zelf instaan voor hun elektriciteitsverbruik?

Hoeveel liter diesel verbruikt de NMBS gemiddeld per jaar om treinen te laten rijden? Heeft de NMBS een schatting gemaakt van de meerkost aan diesel in 2021 en 2022 voor de maatschappij?

Hoeveel zal de totale meerkost – volgens hun eigen schatting – voor energie aan de NMBS bedragen in 2021 en 2022?

09.03 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, je vous remercie de me donner le temps de saluer la première question de M. Vajda dans cette commission de la Mobilité et de lui souhaiter la bienvenue.

Le débat actuel sur la hausse des prix de l'énergie montre à quel point la question de la transition énergétique est devenue importante. La hausse actuelle des prix touche les sources d'énergie fossile. Cela confirme la grande urgence du passage à des sources d'énergie renouvelable qui sont les seules dont les prix ont considérablement baissé ces dix dernières années et qui restent indépendantes des circonstances géopolitiques et des marchés internationaux.

Nous devons reconnaître que le train est, après le vélo, le mode de transport le plus économe en énergie. La SNCB s'est fermement engagée à chercher des moyens de réduire davantage sa consommation d'énergie. Ce faisant, elle fait d'une pierre deux coups: elle devient encore plus efficace et plus écologique.

80 % van het energieverbruik van de NMBS is bestemd om de treinen te laten rijden, 20 % is bestemd voor haar gebouwen. De NMBS probeert haar energieverbruik jaar na jaar verder terug te dringen, om bij te dragen aan een beter milieu.

In 2020 onderschreef ze de ambitie van de Internationale Spoorwegunie (UIC) om tegen 2050 CO₂-neutraal te zijn. Om daarin te slagen is ze begonnen haar CO₂-voetafdruk te meten op basis van haar huidige energieverbruik en de aangekochte energiemix. In de passage over duurzaamheid in het jaarverslag op de website vindt u heel wat cijfers terug over het energieverbruik binnen de NMBS.

De NMBS en Infrabel kopen samen energie aan via openbare aanbestedingen. De NMBS bekijkt momenteel welke gevolgen de huidige stijgende energieprijzen op korte en lange termijn zullen hebben.

09.04 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Il est un fait que nous ne sommes pas responsables du coût de l'énergie et que des solutions sont certainement à trouver dans l'utilisation de plus en plus approfondie des énergies renouvelables.

09.05 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u hebt niet op al mijn vragen geantwoord. Misschien moet ik ze toch stellen, al weet ik niet of dat veel uithaalt. Als u CO₂-neutraal wilt zijn in 2050, is er nog heel wat werk aan de winkel. Op een deel van mijn vragen kreeg ik gewoon geen antwoord. Ik zal ze misschien nog eens schriftelijk indienen.

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

10 **Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van de Kust-Express" (55021792C)**

10 **Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation du Côte-Express" (55021792C)**

10.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Deze zomer konden reizigers hun zitplaats reserveren voor de 'Kust-Express', die voor het eerst op zaterdag 3 juli heeft uitgereden. Afgelopen zomer was ook een zeer slechte zomer qua weersomstandigheden. Het is van belang dat we de 'Kust-Express' goed evalueren.

Wat was de gemiddelde bezettingsgraad van de 'Kust-Express-treinen' afgelopen zomer?

Hoeveel Securail-agenten waren betrokken bij het organiseren van de 'Kust-Express'? Heeft dit geleid tot een lagere bezetting in andere stations door Securail-agenten? Zijn hierdoor interventies mbt de veiligheid in andere stations niet kunnen doorgaan?

Eén van de bestemmingen van de Kust-Express was Oostende. Nu las ik dat er tijdens de komende herfstvakantie helemaal géén treinen zullen rijden tussen Brugge en Oostende. De reizigers zullen dan beroep moeten doen op vervangbussen. Hoe verklaart u dat er extra treinen worden ingelegd tijdens de zomer naar Oostende en er tijdens de herfstvakantie vervangbussen rijden?

10.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, wat de evaluatie van de Kust-Express betreft, kan

ik de volgende informatie meegeven. Ongeveer 650.000 reizigers namen afgelopen zomer de trein naar de kust. Gemiddeld 2 % daarvan gebruikte de optie om te reserveren via de Kust-Express. De gemiddelde bezettingsgraad van de te reserveren Kust-Express was 4%. Het merendeel van de reizigers reserveert daarbij de heenreis, maar niet de terugreis. Gedurende de hele zomerperiode werden onderzoeken uitgevoerd en bleek er grote tevredenheid bij de reizigers over het reservatiesysteem.

Op basis van de cijfers moeten we stellen dat het reservatiesysteem niet beantwoordt aan de verwachtingen van de meeste reizigers. Zij percipiëren een gebrek aan flexibiliteit en een groot deel van de reizigers verwacht toch bepaalde tussenstops op het traject naar zee. Op basis van die evaluatie heeft de NMBS recent besloten om voor 2022 niet meer in een reservatiesysteem te voorzien. Ik wil echter beklemtonen dat ik samen met de NMBS blijf werken aan de toegankelijkheid van de trein voor iedereen, in het bijzonder voor personen met een handicap, zodat niemand achterwege blijft.

De Kust-Express zelf zal in de zomer van volgend jaar opnieuw rijden. Bij mooi weer kunnen extra treinen worden ingezet. Er komt vanaf volgend jaar ook een Kust-Express van Luik naar De Panne, maar dus zonder reserveringssysteem.

Tijdens de herfstvakantie van 30 oktober tot en met 7 november maakte Infrabel verder werk van de vernieuwing van de infrastructuur. Door die werkzaamheden werd het treinverkeer aangepast tussen Oostende en Brugge. Er is gezocht naar een oplossing waarbij de reizigers zo weinig mogelijk hinder ondervinden.

10.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, dat is belangrijk nieuws.

Wij waren ook nooit voorstander van reservatie, omdat wij menen dat het een recht moet zijn om een trein op eender welk moment te kunnen nemen. Er is dus een verbetering.

Ik had in mijn vragen echter ook nog een vraag gesteld over de gevolgen voor Securail; we waren er namelijk om bezorgd dat er door het systeem medewerkers van Securail zouden worden weggenomen, ten koste van andere plaatsen. U hebt niet echt geantwoord op die vraag. Heeft het feit dat meer mensen moesten worden ingezet voor de gereserveerde treinen geen impact gehad?

10.04 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Vindevoghel, over het verleden spreek ik me niet uit, maar voor de toekomst is er geen reservatiesysteem meer. Er zijn dus geen Securailagenten nodig in de stations om het systeem te organiseren.

10.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik dank u.

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

11 Samengevoegde vragen van

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Internet op de trein" (55021794C)**
- **Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Wifi en internet in de stations en in de trein" (55021924C)**

11 Questions jointes de

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'internet dans les trains" (55021794C)**
- **Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le wifi et l'internet dans les gares et dans les trains" (55021924C)**

11.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *Le wifi est accessible dans 27 gares en Belgique dans le hall de gare, les couloirs et sur les quais. La possibilité d'installer le wifi dans les trains avait été écartée sous la précédente législature pour des raisons budgétaires. Par ailleurs, certains tronçons, notamment sur la dorsale wallonne ou l'axe 3, traversent des zones où les interruptions de réseau GSM sont fréquentes. Des perspectives de solutions ont été évoquées à ce sujet.*

Est-il prévu que le nombre de gare pouvant offrir une connexion wifi augmente ? Si oui, quelles gares et selon quel planning ?

Quels sont les résultats et les conclusions des tests des fenêtres sans coating pour favoriser l'accès au

réseau ? La technologie va-t-elle être étendue sur le réseau l'année prochaine ?

Un renforcement du réseau 4G ou 5G est-il prévu le long des liaisons ferroviaires tout en respectant les normes régionales liées à l'habitat et l'environnement ? Si oui, de quelle manière ? Quels sont les tronçons prioritaires ?

11.02 **Minister Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, een deel van mijn antwoord is in het Nederlands want er was een samengevoegde vraag van de heer Roggeman.

27 stations zijn momenteel uitgerust met wifi. De NMBS meent dat goede mobiele dekking de voorkeur verdient wegens de lage abonnementskosten en het gebruiksgemak. De gemiddelde tijd die een klant in het station doorbrengt, is een belangrijke parameter om te bepalen of een gratis internetverbinding via een draadloos netwerk moet worden aangeboden. Er wordt niet gekozen voor de installatie van wifi in treinen omdat dit zeer hoge uitvoeringskosten met zich zou meebrengen.

La réception du signal gsm dans les voitures peut être considérablement améliorée par l'utilisation d'un vitrage spécial via une technique consistant à découper au laser une partie de la couche métallique du vitrage du matériel roulant.

La SNCB envisage d'utiliser ce vitrage spécifique sur une partie de son parc IC. Pour les voitures M7, l'utilisation de ce vitrage est prévue pour les livraisons à partir de fin 2022, et pour les voitures M6, l'utilisation de ce vitrage est prévue pour la grande révision du matériel à partir de la fin de l'année 2022.

11.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Ce type de technologie est très intéressant pour les liaisons longues au cours desquelles l'on est amené à travailler dans le train. Je pense à celui que j'emprunte quotidiennement venant de Huy, tout comme nos amis du Luxembourg et de la Campine.

Je vous remercie pour les précisions chiffrées. L'utilisation est prévue à partir de l'année prochaine; je me réjouis de cette annonce.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: L'ordre du jour appelle la question de M. Josy Arens sur les économies sur la dotation d'exploitation d'Infrabel, question n° 55021818C.

11.04 **Josy Arens** (cdH): Monsieur le président, je transforme cette question en question écrite si le ministre est d'accord de me répondre par écrit.

11.05 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Arens, je suis d'accord. Je vous transmettrai la réponse demain.

12 **Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mobilité à Liège" (55021932C)**
12 **Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mobiliteit in Luik" (55021932C)**

12.01 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, comme vous le savez la Belgique a payé un lourd tribut aux inondations. Nous avons déjà débattu des mesures générales prises par la SNCB et Infrabel face à cette catastrophe. L'impact de ces inondations se prolonge au niveau de la mobilité en région liégeoise avec notamment la paralysie du tunnel sous Cointe.*

Ici encore, la SNCB a mis en place différentes mesures pour permettre de soulager la saturation du centre de la Ville avec notamment la gratuité du parking de la gare d'Ans et l'extension du parking de la gare d'Angleur pour favoriser le stationnement de délestage. Notons également que suite aux décisions du Gouvernement wallon, le City-Pass a vu son prix diminuer de 21 à 16 euros pour les jeunes de 18 à 24 ans.

Sachant que la situation restera compliquée à Liège ces prochains mois vu la prolongation des travaux du tunnel sous Cointe, mes questions sont les suivantes:

- la SNCB a-t-elle constatée une hausse de la fréquentation des trains dans l'agglomération liégeoise ce

mois de septembre?

- des situations de saturation des trains ont-elles été constatées? Si oui, y-a-t-il eu adaptation de l'offre?

- le parking d'Ans a-t-il connu une augmentation de sa fréquentation? La mesure concernant la gratuité du parking va-t-elle être prolongée?

- d'autres mesures sont-elles prévues afin de limiter la circulation et favoriser le shift modal à Liège ces prochains mois?

12.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, monsieur Parent, les terribles inondations que nous avons connues en Belgique ont un impact considérable sur le rail et plus généralement sur la mobilité de chacune et chacun.

À ce propos, la mobilité autour de la Cité ardente a été et demeure particulièrement complexe. À partir du 15 octobre, une bande de circulation a été rouverte à la circulation, dans chaque sens, dans le tunnel de Cointe. Auparavant, la circulation était impossible dans ce tunnel important pour la mobilité automobile liégeoise. Cette réouverture devrait faciliter la mobilité dans et autour de Liège pour celles et ceux qui ne prennent pas le train.

Dès le mois d'août, j'ai été en contact avec les différents acteurs concernés, à savoir notamment la ville de Liège et le ministre wallon de la Mobilité, mon excellent collègue Philippe Henry, afin de trouver des solutions en matière de mobilité à l'approche de la rentrée scolaire. C'est pourquoi, avec la SNCB, j'ai mis en place une série de mesures comme la gratuité du parking de la gare d'Ans, l'extension du parking de la gare d'Angleur ou encore le Libre parcours Solidarité disponible sur demande pour toute personne touchée par les inondations. Par ailleurs, les équipes d'Infrabel ont travaillé d'arrache-pied afin de pouvoir remettre en état les différents tronçons de la ligne 37 entre Liège et Pepinster.

Comme je l'ai déjà mentionné, la politique de stationnement se développe dans un environnement concurrentiel. La SNCB ne souhaite pas rendre publiques des données précises par parking. La SNCB constate, néanmoins, depuis septembre, que le taux d'occupation des parkings de ses gares augmente à nouveau. À mon avis, la réponse date d'avant la nouvelle obligation de télétravail.

Concernant le cas précis du parking d'Ans, la gratuité temporaire de ce parking s'est arrêtée le 18 octobre à la suite de la réouverture partielle de la circulation dans le tunnel de Cointe. En réduisant l'offre de parking pour les voitures et en augmentant le nombre de places de parking pour les vélos, la volonté de la SNCB est de réduire la congestion automobile et de favoriser le transfert modal vers des modes actifs et moins polluants.

En parallèle, la SNCB continue de développer l'offre ferroviaire autour des grandes villes comme Liège, ce spécifiquement à ma demande dans le cadre de la prolongation de la mise en œuvre du plan de transport. Ainsi, dès le 12 décembre, le train entre Waremme et Liège sera prolongé en semaine jusque Seraing et Flémalle-Haute et sa fréquence sera portée à deux trains par heure. Il s'agit d'une bonne nouvelle pour la mobilité liégeoise. Je ne doute pas que, tout comme moi, vous vous en réjouissez, monsieur Parent.

Président: Jef Van den Bergh.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

12.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je me réjouis effectivement du renforcement de l'offre S en provenance de Waremme et donc de l'arrondissement de Huy-Waremme et de la prolongation jusque Flémalle, ce qui va accroître l'offre en région Liégeoise.

Concernant la politique de stationnement, je regrette l'absence de données de la SNCB. Il s'agit d'informations importantes. Si un problème s'est effectivement posé durant la crise liée aux inondations, la mobilité dans et autour de Liège est un problème structurel. Dès lors, les réponses que la SNCB a pu apporter durant cette crise mériteraient d'être étudiées de manière pérenne dans le cadre d'une stratégie en matière de mobilité locale et régionale. La mobilité est un problème à Liège. Ce problème n'est évidemment pas le seul fait de la SNCB qui tente plutôt de trouver des solutions. Cependant, j'espère que le dialogue pourra être renforcé entre les partenaires, à savoir les autorités régionales, la ville et la SNCB, afin de continuer à construire une politique de mobilité ambitieuse pour décongestionner la ville, laquelle en a bien besoin, surtout actuellement.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Questions jointes de

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La disparition de 4 guichets en province du Luxembourg" (55022080C)

- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences de la fermeture du guichet à la gare de Leuze-en-Hainaut" (55022099C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les fermetures de guichets dans les gares de la SNCB" (55023011C)

13 Samengevoegde vragen van

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van de loketten in vier stations in de provincie Luxemburg" (55022080C)

- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van de sluiting van het loket in het station Leuze-en-Hainaut" (55022099C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De lokettensluitingen bij de NMBS" (55023011C)

13.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je souhaite insister sur cette question parce qu'il s'agit d'un réel problème que nous vivons là où les guichets sont supprimés. Je sais que vous vous dites que vous avez déjà répondu plusieurs fois à cette question et qu'il n'y a rien à changer. À un moment donné, monsieur le ministre, vous avez été parlementaire. Vous devez, avec les parlementaires et les citoyens, vous battre pour que la SNCB comprenne que si elle veut encourager les citoyens à reprendre le train, il ne faut surtout pas supprimer des services tels que ceux-là.

On croit souvent que seules les personnes âgées sont sanctionnées. Dernièrement, j'étais sur un quai de gare, où un très jeune voyageur n'arrivait pas à obtenir son billet pour entrer dans le train. Il est monté dans le train et, parce qu'il n'avait pas de billet au moment de monter dans le train et qu'il a donc dû acheter un billet à l'intérieur du train, il a été sanctionné!

Je vise ici l'ensemble des guichets du pays, mais surtout quatre guichets en province du Luxembourg: Marbehan, Bertrix, Virton et Gouvy. Je ne peux pas citer la gare de Tintigny ni celle d'Attert puisqu'il n'y a malheureusement pas de gare dans ces communes, et s'il y en avait, les guichets seraient supprimés également!

Blague à part, monsieur le ministre, je souhaite insister auprès de vous pour que vous vous battiez afin de maintenir un minimum de présence humaine. Sans présence humaine, cela devient totalement inacceptable, et vous ne favorisez en rien la reprise du train par les citoyens. J'attends vraiment une réponse positive de votre part, à défaut de quoi nous devons organiser des manifestations pour vous faire comprendre l'importance de cette présence humaine dans chacune de nos gares et dans chacun de nos guichets.

13.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik kan het niet beter zeggen dan collega Arens.

U weet dat PVDA op die nagel blijft kloppen. Wij hebben de acties in Jette, Ronse en Mariembourg gesteund, maar er zijn meer mensen dan we denken die geen ticket aan een automaat kunnen kopen. Het gaat om minstens 10 % van de reizigers. Veel collega's hier hebben al vaak gezegd dat *l'être humain* zo belangrijk is en dat we ervoor moeten zorgen dat menselijk contact mogelijk is en dat mensen vragen kunnen stellen. Wij begrijpen echt niet waarom al die loketten worden gesloten.

Staat u nog steeds achter de beslissing van de NMBS om die loketten te sluiten? Negen op tien NMBS-stations zullen geen loket meer hebben. Waarom passen loketten niet in uw visie op mobiliteit? Heeft de NMBS plannen om nog meer loketten te sluiten? Zal de NMBS in 2022 nog loketsluitingen aankondigen of doorvoeren?

Steunt u de acties vanuit de bevolking? Zowel de reizigers als navetteurs.be en de vakbonden verzetten zich tegen de loketsluitingen. Wij hebben een rechtszaak aangespannen vanuit het oogpunt van discriminatie. Mensen voelen zich gediscrimineerd omdat ze niet in staat zijn gebruik te maken van die automaten en daarom de trein niet meer zullen nemen. Wilt u die beslissing herzien? Hoe zult u ervoor zorgen dat de

mensen kunnen blijven gebruikmaken van de loketten?

13.03 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Arens, je vais réitérer ici ma réponse apportée lors de la discussion générale. C'est une offre de transports solide, fiable, élargie – ce à quoi je travaille – qui va inciter les gens à prendre le train. Comme vous l'avez mentionné, une présence vivante dans les gares est également un élément important sur lequel je travaille.

Le 9 février dernier, le conseil d'administration de la SNCB – qui avait décidé de fermer 44 guichets – a accepté les balises que j'avais demandé de mettre en place: d'une part, la mise en œuvre avec les autorités communales concernées de conventions de partenariat en vue de maintenir une présence vivante dans les gares où une fermeture de guichets est prévue; d'autre part, le maintien de toutes les gares concernées ouvertes et accessibles aux voyageurs dans les meilleures conditions possibles de sécurité et de confort avec, le cas échéant, un élargissement des heures d'ouverture; de plus, la prise de mesures complémentaires sur l'ensemble du réseau belge et partout où c'est possible afin de lutter contre la fracture numérique, faciliter l'accessibilité de tous les publics au train et prolonger les mesures d'accompagnement initialement prévues par la SNCB au vu de la crise sanitaire.

Depuis 10 mois, cette période de transition a permis à la SNCB d'informer les voyageurs sur les alternatives et les mesures d'accompagnement mises en place mais surtout de mettre en œuvre mes demandes.

Op 16 november heeft de raad van bestuur van de NMBS een stand van zaken opgemaakt van dit initiatief om leven in het station te brengen. Sinds februari zijn er bijna 100 bijeenkomsten georganiseerd met de betrokken steden en gemeenten om de mogelijkheden van partnerschap en toewijzing te onderzoeken. Tijdens deze vergaderingen heeft een aantal gemeenten gevraagd om dit proces te beginnen met een oproep tot het indienen van ideeën alvorens een toewijzing bekend te maken. Dat is gebeurd: in juni en juli 2021 zijn 15 oproepen tot het indienen van ideeën en 8 marktraadplegingen gepubliceerd. Er werden vele lokale en uiteenlopende activiteiten voorgesteld.

Il s'agit d'activités d'intérêt général à caractère social, comme à Jette ou à Leuze, ou de service à la population, comme à Gouvvy.

Activiteiten rond actieve mobiliteit zoals in Lede, Ninove of Tielt, commerciële activiteiten zoals in Ans, Opwijk of Ternat.

La liste n'est pas exhaustive.

Comme convenu et comme demandé explicitement par le ministre de la Mobilité, en cas d'activités non lucratives, seuls les frais liés au coût de gestion et d'exploitation sont demandés. Je préfère franchement des activités non lucratives que des gares complètement vides.

Les voyageurs sont au cœur de ma politique en tant que ministre de la Mobilité et il est donc essentiel pour moi de veiller à leur confort et à leur sécurité. C'est la raison pour laquelle toutes les salles d'attente ainsi que les sanitaires disponibles dans les 44 gares concernées sont ouverts depuis le 1^{er} avril jusqu'à minimum 20 h 00, ce qui est souvent plus longtemps que lors de l'ouverture des guichets. Ils sont bien entendu chauffés en cette période hivernale.

Depuis le 1^{er} novembre, le recrutement de 8 équivalents temps plein supplémentaires chez Securail permet d'organiser des patrouilles supplémentaires dans les 44 gares concernées. Les bâtiments sont par ailleurs nettoyés trois à cinq fois par semaine. Une assistance aux personnes à mobilité réduite est maintenue au sein des gares qui garantissaient déjà ce service dans le passé.

Pour permettre à chacun d'utiliser le rail dans ses déplacements, il est également important d'accompagner les personnes dans les démarches nécessaires et de lutter contre la fracture numérique. C'est la raison pour laquelle nous continuons à discuter avec bpost pour des solutions pratiques. Depuis le 1^{er} décembre, un test est mené à Saint-Ghislain et à Liedekerke afin de permettre aux voyageurs de la SNCB de se rendre au bureau de poste pour être aidés à compléter un formulaire de demande d'abonnement ou pour maintenir certaines cartes de réduction.

Pour le reste, un futur contrat de service public est en cours de négociation. Cette négociation doit aboutir en 2022. Je veillerai à inscrire dans ce contrat de service public une ambition accrue de service à tous les

publics par des obligations particulières en matière d'accueil dans la gare. Ces objectifs manquent cruellement aujourd'hui. C'est un levier que j'aurais voulu pouvoir activer mais il n'était pas là et il faut inverser cette tendance. C'est la raison pour laquelle nous travaillons à des gares vivantes, y compris dans les gares qui ont été fermées préalablement à la décision du mois de février. Il y a tout un patrimoine qui est à valoriser et à utiliser au profit des voyageurs, en plus d'un service de trains performant et renforcé – ce qui est la première demande des voyageurs.

13.04 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse avec laquelle je suis partiellement d'accord.

Je sais qu'il n'est pas simple pour un ministre ayant la SNCB sous sa tutelle de faire pression pour que le conseil d'administration décide autre chose que ce qui a été décidé. Avec ce que vous mettez en place, ce sont de nouveaux occupants qui se retrouveront où se trouvaient ces anciens guichets. Avez-vous demandé à ces nouveaux occupants de donner, par exemple, un coup de main aux voyageurs qui ne s'y retrouveraient pas et auraient des difficultés à acquérir des billets aux automates?

C'est un peu dommage que le ministre ne m'écoute pas! C'est pourtant une question importante.

Il serait regrettable que ces nouveaux occupants ne connaissent rien au fonctionnement de ces appareils.

Je regrette par ailleurs beaucoup que ceux qui ne réussissent pas l'opération se fassent sanctionner dans le train parce qu'ils ne sont pas en possession d'un billet. Cela m'insupporte! Excusez-moi d'être un peu dur! Mais, nom de Dieu, en tant que ministre écologique, vous ne pouvez pas accepter cela non plus! Vous devez voir l'aspect humain mais, malheureusement, vous ne le voyez pas! J'attends donc une autre réponse de votre part.

13.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer Arens, u hebt vorige keer gezegd dat u meer ecologist bent dan de minister, misschien is dat wel zo.

Wij zullen toch op die nagel blijven kloppen. Het is immers niet omdat er andere services zullen zijn in de stations, dat de mensen daarmee geholpen zullen zijn. Die andere services kunnen de mensen niet zeggen welke rit ze best nemen of kunnen hun geen abonnement geven. Ze zijn er niet toe bevoegd of in staat.

De loketbediende is cruciaal voor ons. Waarom doet men niet het omgekeerde en geeft men de loketbediende niet meer taken? U hebt gelijk wanneer u zegt dat die mensen nu te weinig te doen hebben, maar laat ze dan andere taken opnemen. Breid hun takenpakket uit in plaats van het te verminderen.

Menselijke aanwezigheid is voor ons zeer belangrijk, wij gaan dat niet lossen. Volgende week komen we erop terug. We hebben immers een resolutie ingediend omdat we op de werkvloer en op het terrein te vaak de bezorgdheid horen dat mensen hulp nodig hebben en de loketbedienden dus heel belangrijk zijn om de mensen te helpen de trein te nemen en hun eventueel abonnementen te geven. Ik zag op het nieuws dat mensen uit Mariembourg nu naar Charleroi moeten gaan voor hun abonnement! Ik vraag me af waar we mee bezig zijn.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 55022119C de M. Daniel Senesael est transformée en question écrite.

14 **Samengevoegde vragen van**

- **Tim Vandenput** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De HST-verbinding met Brussels Airport " (55022144C)

- **Frank Troosters** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "Een hogesnelheidstrein naar de luchthaven van Zaventem" (55022425C)

- **Tim Vandenput** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "HST-verbinding met Brussels Airport" (55023141C)

14 **Questions jointes de**

- **Tim Vandenput** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La liaison TGV avec Brussels Airport" (55022144C)

- **Frank Troosters** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Un train à grande vitesse vers l'aéroport de

Zaventem" (55022425C)

- Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "" (55023141C)

De **voorzitter**: De heer Vandenput is niet aanwezig. Ik geef dus het woord aan de heer Troosters.

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

Brussels Airport is de grootste luchthaven van dit land. Verleden jaar – getroffen door de coronapandemie – telde men er 6,7 miljoen passagiers. Een jaar eerder (2019) waren er dat nog 26,3 miljoen. Zowel Brussel Airlines als Brussel Airport Company zijn vragende partij om de luchthaven met een hogesnelheidstrein te ontsluiten.

Thalys verzorgde in het verleden een rechtstreekse hogesnelheidsverbinding tussen de luchthaven en Parijs, een verbinding die in 2015 werd stopgezet wegens niet rendabel. Volgens Thalys, een privébedrijf, hebben ze geen nieuwe plannen om een hogesnelheidsverbinding vanuit de luchthaven te organiseren.

Hoe evalueert de minister de wens om hogesnelheidsverbindingen per spoor vanuit de luchthaven van Zaventem te organiseren?

Vindt de minister dat een eventuele organisatie van hogesnelheidsverbindingen per spoor vanuit de nationale luchthaven louter toekomt aan een privébedrijf? Zo ja, waarom? Zo neen, waarom niet?

Zal de minister nog initiatieven ter zake nemen? Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet?

14.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, er is de ambitie om kortereafstandsvluchten te vervangen door geloofwaardige spooralternatieven. In die logica heeft de regering onlangs besloten een instapbijdrage voor kortereafstandsvluchten op te leggen.

De studie die tot doel had de mogelijkheden te analyseren om bepaalde kortereafstandsvluchten van en naar Belgische luchthavens te vervangen door internationale treinen, is zopas afgerond. Mijn kabinet analyseert de resultaten van de studie, die in opdracht van de FOD werd uitgevoerd.

De studie zal binnenkort beschikbaar zijn op de website van de FOD.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onveiligheid in en rond het station Mechelen-Nekkerspoel" (55022286C)

15 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'insécurité dans et aux abords de la gare de Malines-Nekkerspoel" (55022286C)

15.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs opnieuw naar de schriftelijke versie.

Op zondag 24 oktober jl. dienden twee perrons in het station van Mechelen-Nekkerspoel afgesloten te worden na een steekpartij waarbij een man van 28 jaar werd neergestoken. Het tumult zou begonnen zijn op de trein en verder uit de hand zijn gelopen op het perron.

Blijkbaar is dit niet de eerste keer dat het station van Mechelen-Nekkerspoel negatief in beeld komt bij gewelddadige incidenten. Volgens de buurtbewoners zouden de maatregelen die de NMBS in het verleden nam slechts symboolmaatregelen zijn en geen beterschap gebracht hebben.

Was er op de bewuste trein beveiliging vanwege Securail aanwezig?

Zal de NMBS bijkomende – en dit keer efficiënte – maatregelen nemen om de veiligheid in het station van Mechelen-Nekkerspoel, op de perrons en in de treinen te verhogen? Zo ja, welke maatregelen en wanneer zal dit gebeuren?

Is (zal) er overleg gepleegd (worden) met minister Verlinden over de rol die de lokale politie en de

spoorwegpolitie kunnen spelen om de veiligheid in en rond het station van Mechelen-Nekkerspoel te garanderen? Zo ja, wanneer en met welk resultaat? Zo nee, waarom niet?

Welke maatregelen heeft de NMBS in het verleden al genomen om (specifiek) de problemen in het station van Mechelen-Nekkerspoel aan te pakken?

15.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, op 24 oktober 2021 was geen Securailagent aan boord van de bewuste trein 3139 Antwerpen-Luttre.

De cijfers aan de hand van processen-verbaal en meldingen bij het Security Operations Center tonen geen veiligheidsprobleem aan in het station Mechelen-Nekkerspoel. De NMBS heeft echter wel begrip voor de subjectieve veiligheid en heeft de voorbije jaren al veel inspanningen geleverd om het station veiliger en aantrekkelijker te maken, bijvoorbeeld via de vernieuwing en plaatsing van bewakingscamera's. De Corporate Security Service van de NMBS drijft dan ook in nauwe samenwerking met de Staat en de politiediensten zijn inspanningen op.

In het algemeen staat mijn kabinet in contact met het kabinet van minister Verlinden over de hervorming van de omzendbrief-Duquesne, die de politieopdrachten op het spoorwegdomein verdeelt. Er moeten vergaande synergieën worden ontwikkeld tussen de spoorwegpolitie, de lokale politie en Securail, om zowel op de treinen als in de stations een adequaat veiligheidsniveau te waarborgen.

Meer bepaald voor het station Mechelen-Nekkerspoel onderhoudt de Corporate Security Service van de NMBS frequente contacten met de administratieve autoriteiten en de politie in het kader van hun samenwerkingsakkoord.

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

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55022311C, 55022312C en 55022314C van de heer Roggeman worden uitgesteld.

De vragen nrs. 55022363C, 55022366C en 55022368C van de heer Arens worden eveneens uitgesteld.

16 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Betaalparkeren in Diest" (55022423C)**

16 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking payant à Diest" (55022423C)**

16.01 **Frank Troosters** (VB): *Eind 2018 gaven de NMBS, De Lijn, de provincie Vlaams-Brabant, het Agentschap Wegen en Verkeer en de gemeenteraad van de stad Diest hun goedkeuring voor de bouw van een bovengrondse parkeergarage voor 1.260 voertuigen ten zuiden van de sporen aan de Turnhoutse baan, op de plaats waar momenteel de NMBS parking ligt. De bouw van de parkeergarage zou volgens de NMBS tussen 2022 en 2024 liggen. Als flankerende maatregel zou er ook een grote fietsstalling komen met plaats voor 900 fietsen.*

Momenteel heeft de NMBS op haar parking een capaciteit voor 600 voertuigen. Nochtans staan op piekdagen soms wel 1.400 auto's in de omgeving geparkeerd waarbij chauffeurs hun toevlucht moeten zoeken tot het parkeren in de berm of op andere ongeoorloofde plaatsen.

Bij een mondelinge vraag over de plannen te Diest gaf uw voorganger, F. Bellot, aan dat het de bouw van een parkeergebouw betrof met plaats voor slechts 900 voertuigen.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de bouw van de nieuwe parkeergarage (vergunningen, plannen, budgetten, aanvang van de werken, einde der werken...)?

Wat zal de voorziene capaciteit in de nieuw te bouwen parkeergarage zijn? Zal dit voldoende zijn in de wetenschap dat nu reeds dagelijks bijna 1.400 wagens in de omgeving geparkeerd staan?

Zijn de plannen definitief?

Hoe verliepen de gesprekken met de stad Diest? Wat was de inhoud? Tot welke resultaten/akkoorden/afspraken hebben deze gesprekken geleid?

16.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Troosters, de bouw van parkeertorens is niet ingeschreven in de budgetten van de NMBS. Ook de gemeente Diest is daarvan perfect op de hoogte.

Door waar nodig de parkings betalend te maken, zoals in Diest, leert de NMBS de werkelijke behoeften aan parkeerplaatsen kennen. De plaatsing van een toegangscontrole zal eind 2022 of begin 2023 plaatsvinden. De NMBS zal daarbij, zoals gebruikelijk, het aantal parkeerplaatsen voor fietsen uitbreiden in het kader van de modal shift naar duurzaam vervoer.

Voor meer details over de parkeerstrategie van de NMBS verwijs ik naar de talrijke discussies die we daarover in het verleden al gevoerd hebben.

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

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

De **voorzitter**: De vraag nr. 55022452C van mevrouw Kim Buyst wordt uitgesteld.

17 **Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le 'masterplan' de la gare de Libramont" (55022460C)**

17 **Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het masterplan voor het station Libramont" (55022460C)**

17.01 **Benoît Piedboeuf** (MR): *Monsieur Gilkinet, le Master Plan de la gare de Libramont-Chevigny a été approuvé par la CA de la SNCB ainsi que par le Conseil Communal de Libramont-Chevigny en 2014.*

A l'heure de la demande du Gouvernement Wallon d'attirer les commerces de proximité dans les centres-villes et la demande considérable de nouveaux logements sur la commune, comment se fait-il que ce master plan ne soit toujours pas mis en œuvre ?

Pouvez-vous expliquer ce qui bloque ? Ce qui fait que depuis 2014 rien n'ait été fait ?

17.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Piedboeuf, en réponse à vos questions, la SNCB me communique ce qui suit.

La SNCB est toujours en phase avec les principes actés en 2014 dans le masterplan du quartier de la gare de Libramont. L'un des axes principaux de cette vision partagée est effectivement la densification des abords de la gare. Cependant, la situation foncière côté gare est particulièrement complexe à régler de par la pluralité des propriétés et leurs imbrications. Cette complexité a fait l'objet d'un long contentieux judiciaire, dont certains aspects sont encore en cours de discussion.

Pour ce qui est du foncier, nommé "triangle de retournement", situé de l'autre côté des voies, la situation a récemment connu du changement. Ce foncier dont le masterplan prévoyait le développement reste pour l'instant nécessaire pour les besoins ferroviaires d'Infrabel dans le cadre des travaux de modernisation de l'axe 3 Bruxelles-Namur-Luxembourg.

À terme, ce ne sera plus le cas. C'est la raison pour laquelle Infrabel et la SNCB sont actuellement en train de procéder à un échange foncier. À terme, la SNCB sera propriétaire de ce triangle de retournement et pourra commencer à procéder à son développement immobilier en concertation avec la commune. Cette collaboration entre la commune et la SNCB sera particulièrement déterminante, notamment financièrement, pour permettre la création d'un lien, couloir sous voies ou passerelle, entre ce futur quartier et la gare. De ce lien dépendra la création de ce quartier du triangle de retournement.

17.03 **Benoît Piedboeuf** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. C'est une bonne

nouvelle d'apprendre que cela avance enfin. J'ai déjà posé des questions relatives à d'autres endroits tels que Bertrix ou Arlon, etc. Ces lieux sont sortis de la sphère économique ou de l'habitat et il est donc important de les y faire entrer à nouveau.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Aan de orde zijn de vragen nrs. 55022562C, 55022587C en 55022588C van de heer Raskin, maar hij is niet meer aanwezig. Vraag nr. 55022596C van de heer Roggeman wordt uitgesteld. Vraag nr. 55022626C van mevrouw Jadin wordt eveneens uitgesteld, net als vraag nr. 55022637C van de heer Vajda.

18 Vraag van Maria Vindevoghel aan Vincent Van Peteghem (VEM Financiën) over "Het faillissement van Sabena" (55022671C)

18 Question de Maria Vindevoghel à Vincent Van Peteghem (VPM Finances) sur "La faillite de la Sabena" (55022671C)

18.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, deze vraag hadden we ingediend rond de periode van de verjaardag van het faillissement, ook bij de ministers van Economie en Financiën, omdat dit thema daar natuurlijk mee te maken heeft. Maar goed, de vraag is nu hier beland.

De mensen waren bij de verjaardag van het faillissement nogal boos over de verklaringen van de curator dat Sabena toch niet failliet had hoeven te gaan en dat het bedrijf gered had kunnen worden. Hij zei letterlijk dat we Sabena vijf keer hadden kunnen redden. Dat is nogal een slag in het gezicht van de mensen die daar vele jaren gewerkt hebben. Voor mijzelf is dit natuurlijk gelinkt aan de hele liberalisering die we gekend hebben in de luchtvaartsector.

Mijn vragen aan u zijn de volgende.

Wat vindt u van dat standpunt van de curator? Bent u het daarmee eens? Hoe verklaart u zelf dat het faillissement 20 jaar later nog steeds niet is afgesloten? Er zijn nog altijd curators in dienst. Het lijkt wel een bedrijf. De heer Van Buggenhout heeft nu een hotel waarvan hij directeur is. De mensen hebben de indruk dat de curator een bedrijf geworden is waarbij er geen zicht is op een einddatum en op wat er met het geld zal gebeuren. Er leven dus bij het personeel heel wat vragen over.

Mijnheer de minister, beschikt u over meer informatie en hoe zal een en ander verlopen?

Tot slot, welke lessen trekt u uit dit faillissement, het grootste uit de Belgische geschiedenis, dat er gekomen is als gevolg van de hele liberaliseringspolitiek? Daarover verneem ik graag uw standpunt, maar ik denk dat wij onze vraag ook opnieuw zullen voorleggen aan andere ministers.

18.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Vindevoghel, proficiat, u hebt de bevoegde minister gevonden voor de opvolging van het Sabena-dossier. Het is een cadeau dat me is gegeven bij de bevoegdheidsverdeling tussen de ministers. Een zeer mooie erfenis. Ik ben bevoegd, maar niet verantwoordelijk voor het faillissement van Sabena. Ik was op dat moment geen politicus. Er was toen een onderzoekscommissie in het federale Parlement. Misschien moet u de conclusies daarvan lezen. Mijn partij was in die commissie vertegenwoordigd en heeft haar standpunt gegeven. Het is niet zinvol dat ik nu mijn persoonlijke standpunt over dat verleden geef. Ik volg het dossier op als minister. We moeten wachten op de rechterlijke beslissing in België en Zwitserland.

Nous devons donc attendre cette décision judiciaire pour pouvoir clôturer les conséquences de cette faillite; j'en suis bien désolé pour les travailleurs et travailleuses de la Sabena de l'époque, ainsi que pour l'ensemble des Belges qui sont, quelque part, indirectement, victimes de cette faillite. En effet, il existe une menace financière sur l'État belge. J'essaye aujourd'hui, *hic et nunc*, en tant que ministre compétent, de gérer au mieux le dossier dont j'ai hérité.

Je ne pense pas qu'il soit utile que je donne mon point de vue sur la libéralisation du transport public. Je peux vous affirmer à nouveau que dans l'accord de gouvernement, il est prévu que nous donnions pour dix ans le *direct award* à la SNCB et que le transport ferroviaire en Belgique reste dans le domaine public au moins pour les dix prochaines années – et j'espère pour plus longtemps encore. C'était quelque chose d'important pour moi.

18.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, als ik het goed begrijp bent u dus wel degelijk bevoegd voor de opvolging van de curators en de afsluiting, dat wist ik niet. Toch blijven nog veel vragen onbeantwoord.

Ten eerste, u verwijst naar Zwitserland en de juridische procedure die nog moet plaatsvinden, maar het afsluiten van het dossier in België hangt toch niet samen met het dossier in Zwitserland? Of begrijp ik het verkeerd?

18.04 Minister **Georges Gilkinet**: Jazeker, het is gelinkt. Men moet alles oplossen om de curatele te beëindigen.

18.05 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): We zullen er in ieder geval te gepasten tijde nog vragen over stellen, want het personeel heeft geen enkele inzage in de opvolging van dat dossier. Hoeveel geld is er nog? Hoeveel moet er nog naar het personeel gaan en hoeveel niet?

Dat de heer Van Buggenhout nu directeur is van het hotel in Kinshasa, vind ik een rare situatie. Hij is tegelijk directeur en curator van een hotel dat nog verkocht moet worden. Wij zullen dus nog verdere vragen stellen rond de concrete opvolging van de curators en dat dossier. Mensen hebben immers recht op die informatie.

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

19 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorverbinding Hamont (BE) - Weert (NL)" (55022495C)

- Kris Verduyckt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inzet van batterijtreinen tussen Hamont en Weert" (55023097C)

19 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Hamont (BE) - Weert (NL)" (55022495C)

- Kris Verduyckt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le déploiement de trains à batteries entre Hamont et Weert" (55023097C)

19.01 **Frank Troosters** (VB): *De eventuele realisatie en exploitatie van een spoorverbinding tussen de stations van Hamont (BE) en Weert (NL) maakt al langer het voorwerp uit van discussie. Het grensoverschrijdend doortrekken van de Lijn 19 zou een spoorverbinding tussen Antwerpen met Weert, Eindhoven, Utrecht en Amsterdam mogelijk maken. In het licht van deze discussie werd zopas in deze daartoe bevoegde commissie een voorstel van resolutie tot het realiseren van deze grensoverschrijdende spoorverbinding eenparig goedgekeurd.*

Wat is de huidige stand van zaken inzake de realisatie van de spoorverbinding tussen Hamont en Weert?

Welke zullen de volgende concrete stappen zijn die de federale regering of de minister zal nemen om uitvoering te geven aan de in deze commissie gestemde resolutie?

Is er momenteel al een nieuwe samenkomst van de Belgisch-Nederlandse stuurgroep ingepland? Zo ja, wanneer en met welke agenda? Zo neen, waarom niet en wanneer zal dit wel gebeuren?

Welke acties zullen ondernomen worden om de Nederlandse politieke instanties te overtuigen om de realisatie van de grensoverschrijdende spoorverbinding Hamont-Weert opnieuw op te nemen in het volgende Nederlandse regeerakkoord?

19.02 **Kris Verduyckt** (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u antwoordde al eerder op een schriftelijke vraag van collega Joris Vandenbroucke dat batterijtreinen een optie zijn. Er was de resolutie van onder andere de voorzitter van deze commissie rond de treinverbinding Hamont-Weert. Als ik die twee samenleg, lijkt me dat een ideale combinatie. Is dat inderdaad een mogelijke optie?

Ik kreeg ook graag een stand van zaken over die lijn. Het contact met Nederland zal waarschijnlijk moeilijk verlopen aangezien men daar nog steeds in lopende zaken zit.

19.03 Minister **Georges Gilkinet** Mijnheer de voorzitter, mijnheer Verduyckt, u hebt iets heel interessant en belangrijk gezegd: er is nog geen regering met volheid van bevoegdheden in Nederland. Dat helpt niet om vooruitgang te boeken in dit dossier, maar we werken toch voort en proberen goede antwoorden te vinden.

Op 13 juli spraken we in deze commissie over dit grensoverschrijdende dossier. Pro memorie, in het kader van dit dossier werd aan Nederlandse zijde een aantal technische studies uitgevoerd, aan Belgische zijde werd het potentieel van de verbinding bestudeerd. Op basis daarvan heeft de NMBS een businesscase voor de exploitatie van de verbinding opgesteld. Ik herinner er ook aan dat aan Belgische zijde de nodige werkzaamheden uitgevoerd werden voor de elektrificatie van de lijn.

Zoals ik toen ook verklaarde, is de volgende stap in het dossier de modernisering van de lijn in Nederland. Dat is, zoals u begrijpt, een beslissing van de Nederlandse beleidsmakers, in de gekende omstandigheden.

Voor de opvolging van dit dossier is tussen België en Nederland binnen de bestaande bilaterale stuurgroep over de grensoverschrijdende verbindingen overleg gepleegd, met input van de NMBS, Infrabel en ProRail als belangrijkste stakeholders. Om verwarring met de bilaterale stuurgroep te vermijden, krijgt deze werkgroep de benaming "technische werkgroep Hamont-Weert".

Het laatste overleg tussen beide administraties waarbij de grensoverschrijdende verbinding Hamont-Weert aan bod kwam, vond plaats op 25 oktober.

Het Nederlandse ministerie heeft alle Nederlandse studies rond de verbinding bezorgd aan de Nederlandse Tweede Kamer. De stukken zullen worden besproken binnen de bevoegde commissie in de Nederlandse Tweede Kamer op 9 december. Misschien kan dat live gevolgd worden.

Ik geloof in de toekomst van de trein als ruggengraat van de mobiliteit in België en voor het transport naar de buurlanden. Mijn kabinet en administratie stellen dan ook alles in het werk om vooruitgang te boeken op dat vlak, met veelvuldig overleg in dit dossier met de Nederlandse overheid. Voor de volgende stappen is het wachten op de vorming van een nieuwe Nederlandse regering.

19.04 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik had uw antwoord min of meer verwacht. Ik had de belofte gemaakt dat ik daar regelmatig naar zou vragen en ik zal dat blijven doen.

Mijnheer Verduyckt, ik begrijp hoe u tot uw vraag komt. Ik heb helemaal niks tegen het concept van batterijtreinen op zich. Het is heel goed om dat te proberen, maar in dat project is het een slecht idee. Ik snap uw logica wel, maar als u met de betrokken actoren van het project zult praten, zullen die u hetzelfde vertellen.

19.05 **Kris Verduyckt** (Vooruit): Mijnheer de minister, u hebt gelijk. We zijn natuurlijk ongeduldig, maar we zijn heel slecht geplaatst vanuit dit Parlement om de Nederlanders een lesje te leren over het vormen van een regering. Wat dat betreft, zullen we nog even geduld hebben.

19.06 Minister **Georges Gilkinet** : We hebben toch geëlektrificeerd tot aan de grens.

19.07 **Kris Verduyckt** (Vooruit): Dat was mijn volgende punt. We hebben inderdaad tot aan de grens, in Hamont, geëlektrificeerd. Dat is een goede zaak.

Mijnheer Troosters, misschien moeten we het er buiten de commissie eens over hebben. Ik heb gesproken met mensen die de technologie ontwikkeld hebben. Zij zeggen me dat het wat kosten zou kunnen vermijden. Dat was net een van de struikelblokken. Voor die 9 kilometer zijn er toch wel wat kosten. Voor mij is het belangrijkste dat het er komt. Dit lijkt me een goede piste en we zullen die verder bekijken. We volgen wat er in Nederland gebeurt en ik bedank de minister om daar aandacht voor te hebben.

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55022562C, 5502587C en 55022588C van de heer Raskin worden uitgesteld. Vraag nr. 55022596C van de heer Roggeman wordt eveneens uitgesteld. Vraag nr. 55022626C van mevrouw Jadin wordt uitgesteld. Vraag nr. 55022637C van collega Vajda wordt omgezet in een schriftelijke

vraag.

We komen nu aan de vraag van de heer Pieter De Spiegeleer over de toekomstplannen voor de stationsvernieuwing te Ninove, vraag nr. 55022741C

19.08 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, ik had deze vraag schriftelijk ingediend, maar de antwoordtermijn was verstreken. Daarom heb ik ze naar een mondelinge vraag omgezet. Mijn vraag ging over de lokettenkwestie. Ik moet u en zeker ook mevrouw Vindevoghel er niet van overtuigen dat dat ook voor onze partij een zeer grote bezorgdheid is.

Als u me het schriftelijke antwoord kunt bezorgen, kunnen we de zaken hier bespoedigen.

19.09 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, ik bezorg het schriftelijke antwoord aan de heer De Spiegeleer.

Ik meld ook dat ik binnen vijf minuten moet vertrekken.

Ik zal de voorbereide versie van het antwoord overhandigen.

De **voorzitter**: De vragen nr. 55022745C van de heer Roggeman, nr. 55022759C van mevrouw Taquin, nr. 55022772C van de heer Arens, nr. 55022908C van de heer Raskin, nrs. 55022921C, 55022945C en 55022946C van de heer Roggeman en nr. 55022948C van de heer Raskin worden uitgesteld.

20 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tariefverhoging bij de NMBS" (55022971C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tariefverhogingen van de NMBS" (55022992C)

20 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation des tarifs de la SNCB" (55022971C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation des tarifs de la SNCB" (55022992C)

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

Naar jaarlijkse gewoonte past de NMBS haar tarieven aan. Vanaf 1 februari worden woon-werkabonnementen en schoolabonnementen 2,14 % duurder. Ook andere tarieven zullen stijgen.

Acht de NMBS het verhogen van haar tarieven een gepaste maatregel om de gedaalde bezettingsgraad in haar treinen terug op te krikken?

In welke mate werd er rekening gehouden met de resultaten van het proefproject van de Flex Abonnements bij het bepalen van de nieuwe prijssetting? Zijn de resultaten/evaluatie van het proefproject gekend? Zo ja: welk is die evaluatie?

De raad van bestuur keurde de nieuwe tarieven goed. Gebeurde dit met eenparigheid van stemmen? Zo neen: waarom niet?

De prijs van de papieren Local Multi wordt gelijkgeschakeld met de prijs van de digitale versie. Waarom is dit voor andere producten niet het geval en blijft daar een prijsverschil tussen de papieren en digitale versie bestaan?

20.02 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ook ik verwijs naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

Naar jaarlijkse gewoonte past de NMBS haar tarieven aan op 1 februari. Ook in 2022.

Deze keer zijn de woon-werkabonnementen en de schoolabonnementen het slachtoffer. Deze worden 2,14 procent duurder, de andere tarieven stijgen met gemiddeld 1,14 procent. De tienrittenkaart Standard Multi (vroeger Rail Pass) wordt 1 euro duurder en zal 84 euro kosten in de app en 87 euro op papier.

Rekening houdend met de forse prijsstijgingen vorig jaar en de slechte stiptheidscijfers van afgelopen maanden lijkt een prijsverhoging voor eender welk NMBS-product niet wenselijk. Prijsverhogingen zijn niet wenselijk indien we meer mensen op het openbaar vervoer willen krijgen.

Er waren partijvoorzitters, vertegenwoordigd in uw regering, die hebben gepleit voor gratis openbaar vervoer. Om nadien in de praktijk – via een vertegenwoordiging binnen de raad van bestuur van de NMBS – toch akkoord te gaan met nieuwe prijsverhogingen.

Hoeveel bedraagt de maximale toegestane prijsverhoging in 2022 volgens de beheersovereenkomst tussen NMBS en de staat?

Hoe worden de nieuwe tarieven berekend? Op welke basis? Op welke gegevens?

Laat de NMBS zich ook adviseren door reizigers- en consumentenverenigingen wat hun prijzenpolitiek betreft? Zo ja, wat was hun advies?

Gaat de NMBS hun supplement voor de fiets op de trein aanpassen in 2022? Want het huidige ticket is vooral duur voor wie korte verplaatsingen doet.

Waarom discrimineert de NMBS de reizigers die liever een papieren ticket kopen door hen hogere tarieven aan te rekenen dan de onlineproducten?

20.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, mevrouw Vindevoghel, de raad van bestuur van de NMBS heeft op 26 november jongstleden de tarieven goedgekeurd die van toepassing zullen zijn vanaf 1 februari 2022.

De NMBS blijft zich richten op het aantrekkelijker maken van de trein voor vrijetijdsreizigers, naast het klassieke pendelverkeer. Daarom blijven de prijzen van de vrijetijdsproducten voor jongeren en senioren ongewijzigd.

De prijs van de papieren Local Multi voor korte afstanden binnen een bepaalde zone wordt verlaagd om die gelijk te schakelen met de digitale versie.

De prijsaanpassing volgt de bepalingen van het beheerscontract voor de woon-werkabbonnementen en de schoolabbonnementen, waarvan de evolutie onder meer is gebaseerd op de evolutie van de gezondheidsindex. Volgens de bepalingen van het beheerscontract bedraagt die 2,14 %. De gemiddelde prijsaanpassing voor alle andere producten buiten de abonnementen bedraagt 1,14 %, in lijn met de gezondheidsindex. De basis van de tariefaanpassingen zijn de tarieven van het lopende jaar. Jaarlijks worden de tariefaanpassingen op voorhand besproken met het Raadgevend Comité van de Treinreizigers en formuleert dat een advies.

De prijs van de vrijetijdstickets gericht op jongeren, Youth Ticket, Youth Multi en Youth Holiday, blijven ongewijzigd en voor het Youth Ticket is dat voor het derde jaar op rij, wat niet onbelangrijk is. Ook de prijs van het seniorenticket blijft voor het tweede jaar op rij ongewijzigd. De prijs voor de Lokal Multi wordt met 1 euro verminderd, om die gelijk te schakelen met de digitale versie en het gebruik van de trein over korte afstanden aantrekkelijker te maken. Het tarief van het standaardticket en afgeleide producten wordt met 1,63 % aangepast. De prijs van de Standard Multi, zowel van de papieren als de digitale versie, wordt met 1 euro verhoogd. Het fietssupplement wordt in 2022 niet aangepast. Bovendien wordt bij de aanpassingen van de tarieven in 2022 voor geen enkel nieuw product een onderscheid in prijs gemaakt tussen papieren en digitale versie.

Wat het Flex Abonnement betreft, het gaat om een proefproject dat in juni is gestart en nog steeds loopt. Gelet op het feit dat thuiswerk de voorbije maanden werd aanbevolen en/of verplicht, is het nog te vroeg om alle aspecten van het proefproject te evalueren. Het is nog steeds de bedoeling om in de loop van volgend jaar het Flex Abonnement uit te rollen.

20.04 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Het blijft voor mij een raadsel waarom voor de Local Multi de prijs van de papieren versie gelijkgeschakeld wordt met de prijs van de digitale versie, terwijl dat voor andere producten niet gebeurt. Ik betreur dat. De prijs van de digitale versie

mag dan wel niet verhoogd worden tot die van de papieren versie, maar die van de papieren versie zou verlaagd moeten worden naar die van de digitale versie.

20.05 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, verandert de fietsvergoeding of niet? Ik heb dat niet goed begrepen.

20.06 Minister **Georges Gilkinet**: Ik heb niets gezegd over de fietsvergoeding.

20.07 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Wij vinden prijsverhogingen geen goed idee. Wij willen meer mensen op de trein en dus mogen de prijzen niet stijgen. Een papieren tienrittenkaart is duurder dan de onlinekaart. Wie digitaal niet mee is, wordt dus gestraft. De voorzitter van PS pleit voor gratis openbaar vervoer en toch stijgen de prijzen. Zijn partij maakt toch ook deel uit van de regering, dus ik begrijp niet waarom de prijzen stijgen.

Wat de fietsen betreft, de fiets meenemen op de trein kost evenveel voor een kleine als voor een grote afstand. Wij vinden het niet normaal dat de reizigers zoveel moeten betalen om een fiets op de trein mee te nemen, ook als het om een korte afstand gaat.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.48 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17 h 48.*