

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

du

van

MERCREDI 8 JUIN 2022

WOENSDAG 8 JUNI 2022

Après-midi

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 15 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.15 uur en 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 **Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plaatsbeschrijving voorafgaand aan de werken van Infrabel in Diepenbeek" (55025979C)**

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

01.01 **Wouter Raskin (N-VA):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb hier al een aantal vragen over gesteld. Deze dateert al van enige tijd geleden, maar is daarom niet minder belangrijk.

Ik verwijs naar de commissie van 9 maart 2022. Daar bevestigde u mij dat Infrabel bij de start van de werken telkens een plaatsbeschrijving van de naburige infrastructuur opmaakt. Zo'n plaatsbeschrijving wordt dan standaard in elk bestek voorzien. Dat vertelde u mij, en dat brengt mij tot een aantal concrete vragen.

Mag ik ervan uitgaan dat er voor de werken in Diepenbeek voorafgaand en op initiatief van Infrabel en/of van de aannemer een plaatsbeschrijving werd opgemaakt?

Hoe luidt de exacte formule die Infrabel daarvoor in haar bestekken voorziet?

Kunt u toelichting geven bij de plaatsbeschrijving die in Diepenbeek werd opgemaakt? Welke huizen en infrastructures werden daarbij betrokken, binnen welke perimetre? Welke criteria werden daarbij gehanteerd?

In uw antwoord gaf u aan ervan overtuigd te zijn dat Infrabel en haar aannemer het nodige zullen doen om de situatie in Diepenbeek in orde te brengen. Mag ik van u weten wat u daar precies onder verstaat?

01.02 **Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer Raskin, er lopen op dit moment gesprekken tussen Infrabel en de gemeente Diepenbeek om een evenwichtige oplossing uit te werken. Daarom wenst Infrabel op dit moment voorzichtig om te springen met het delen van informatie over de lokale situatie. De minister heeft Infrabel nodig om preciezere informatie te hebben.

Het klopt dus inderdaad dat er ook voor de aanvang van deze werken een plaatsbeschrijving werd opgemaakt. De precieze formulering die Infrabel hiervoor gebruikt, zal ik u schriftelijk laten bezorgen. Alle woningen in de nabijheid van de werf werden bezocht. De aannemer wordt daarbij vanzelfsprekend geacht de voorschriften van het bestek te volgen.

Infrabel doet er, samen met de aannemer, steeds alles aan om in overleg met het betrokken lokale bestuur

een evenwichtige oplossing na te streven. Een voorbeeld van een maatregel om dat te bereiken kan het uitvoeren van bijkomende studies zijn, zoals geluidsmetingen op kritische plaatsen.

01.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik betreur dat er geen informatie gedeeld wordt. Ik heb al verschillende vragen over dit dossier gesteld. Er zitten daar mensen in de miserie, met gescheurde huizen en dergelijke. Dat is niet om mee te lachen. Daarom denk ik dat het wel nodig is om enige info te verstrekken. Als ik naar bestekken vraag, dan mag ik die niet zien. Hier vraag ik geen integraal document, maar gewoon enige duiding, maar zelfs dat is te veel gevraagd voor Infrabel. Daar stel ik me heel veel vragen bij. Maar goed, het is wat het is.

U zult me de exacte formulering in de bestekken schriftelijk bezorgen. Mag ik ervan uitgaan dat mij dat binnen een zeer kort tijdsbestek wordt bezorgd en dat ik daarop geen weken meer hoeft te wachten, aangezien mijn vraag dateert van 11 maart 2022?

01.04 Minister Georges Gilkinet: Dat zal per e-mail worden doorgestuurd.

01.05 Wouter Raskin (N-VA): Dank u.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

02.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, u hebt onlangs verklaringen gedaan rond het aanwervingsbeleid in de spoorwegsector. U vindt met name dat het Europese spoorwezen te weinig vrouwen tewerkstelt. Bij de NMBS zien we bijvoorbeeld dat slechts een vijfde van de personeelsleden van het vrouwelijke geslacht is. U pleit dus voor meer diversiteit in het personeelsbestand.

Het zou mooi zijn als we effectief meer vrouwelijke spoorwegmedewerkers zouden kunnen aantrekken. Een probleem in het aanwervingsbeleid is echter ook het uitblijven van taalkaders voor de spoorwegbedrijven. De NMBS werft niet alleen te weinig vrouwen aan, maar ook te weinig Nederlandstaligen. Voor die laatste kwestie is er een onvervulde wettelijke basis, in tegenstelling tot voor het eerste probleem.

Onderschrijft uw visie op het aanwervingsbeleid voor de spoorwegen ook de noodzaak om in een taalkader te voorzien voor de spoorbedrijven, zoals de wet vereist? Wat gaat u daartoe ondernemen?

02.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Roggeman, aanwervingen zijn voor mij inderdaad een belangrijke kwestie, alsook voor de uitstraling van de NMBS en Infrabel in deze eenentwintigste eeuw. In deze commissie ging het al meermaals over de taalwetgeving, meer bepaald over de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken, zoals die ook gelden voor de mededelingen van de NMBS op treinen en perrons en in stations.

In verband met de taalkaders heb ik de directie van HR Rail recent in een brief gevraagd om de nodige voorbereidingen te treffen om zich aan de wetgeving te conformeren.

02.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Ik ben blij te vernemen dat er eindelijk een initiatief werd genomen. Ik zal de brief aan HR Rail graag opvragen en ben benieuwd naar de vooruitgang in het dossier. Hopelijk slaagt HR Rail er effectief in zich van zijn wettelijke opdracht te kwijten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

03.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, de VDAB draagt bij in de betaling van treintickets voor zijn werkzoekenden die gaan solliciteren. Tot voor kort dienden de sollicitanten voor hun treinrit naar de sollicitatie 1 euro te betalen. Binnenkort is de treinreis geheel gratis. Op die manier doet de Vlaamse regering inspanningen om de werkzaamheidsgraad nog verder te verhogen.

In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag over tariefdiversificatie deelde u mee dat er verschillende proefprojecten en studies lopen in het kader van het nieuwe beheerscontract waarover we volgende week in detail zullen debatteren.

Ik wil u vandaag toch al enkele vragen stellen.

Hoe ver staat de uitwerking van het systeem van tariefdiversificatie? Welke aanpassingen van de tarieven in piek- of in daluren worden gepland om de bezetting meer te spreiden?

U gaf eerder al aan dat een reserveringssysteem ook onderzocht werd. Wat is daar de stand van zaken?

Het lovenswaardige initiatief van de Vlaamse regering en de VDAB leidt tot een communautaire diversificatie in de tarifiering, aangezien de bijdrage van de VDAB uiteraard alleen van toepassing is voor Vlaamse sollicitanten. Dat is een opmerkelijke primeur. Bent u een voor- of tegenstander van een dergelijke gewestelijke variatie in de tarifiering van vervoersbewijzen bij de NMBS?

03.02 Minister **Georges Gilkinet**: Dat is geen tariefdiversificatie, maar een verschillende terugbetaling in de Gewesten. Dat is iets anders en hangt niet af van de federale overheid, denk ik.

Mijnheer Roggeman, de uitwerking van tariefdiversificatie maakt inderdaad deel uit van de besprekingen rond het openbaredienstcontract dat momenteel in onderhandeling is. Veel zal dus afhangen van het kader dat we willen creëren met dat nieuwe contract. Het is nu wel voor iedereen duidelijk dat de NMBS de besprekingen daarrond wil afronden.

Tariefdiversificatie is een manier om klanten te overtuigen de trein te nemen en de wagen te laten staan. Aantrekkelijke tarieven zijn evenzeer belangrijk, maar het is wel belangrijk de NMBS te compenseren wanneer dat een financiële impact heeft.

Het aanbod rond de samenwerking met de VDAB bestaat uiteraard ook voor de arbeidsbemiddelingsdiensten in ons land. De NMBS neemt daarin geen positie in. Het is aan de betrokken diensten om eventueel in deze of gene dienstverlening te stappen. De NMBS staat in elk geval in contact met de betrokken partners in de drie regio's.

Uw vraag over het reserveringssysteem lijkt me achterhaald. De NMBS is al op die vraag ingegaan en heeft het systeem getest met de Kust-Express vorige zomer. De test heeft bevestigd dat een reserveringssysteem met een verplichte reservatie niet beantwoordt aan de verwachtingen van de meerderheid van de reizigers, door de aanzienlijke beperking van de flexibiliteit die zo'n systeem met zich meebrengt. Er zijn op dit moment geen verdere projecten gepland rond verplichte treinreservaties in de nationale dienst.

03.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Uw antwoord verbaast mij wat. U verwijst naar de lopende besprekingen rond het beheerscontract. De NMBS is bereid de gesprekken af te ronden. De raad van bestuur van de NMBS heeft natuurlijk twee weken geleden al haar goedkeuring gegeven voor het voorliggende document. Uw antwoord is waarschijnlijk al enige tijd geleden voorbereid en heeft geen update meer gekregen. Het is inderdaad duidelijk dat een reserveringssysteem niet beantwoordt aan de verwachtingen. Welke bijkomende tariefdiversificatie zal worden ontworpen? Bij de invoering van verschillende tarifieringen afhankelijk van het uur van de dag moeten namelijk de overeenkomstige controles daarop worden afgestemd. De mensen moeten dan ook worden aangemoedigd om op het juiste uur, overeenkomstig hun vervoersbewijs, de trein te nemen. U neemt geen standpunt in over een bijdrage van de VDAB in de terugbetalingen. Hier wordt in elk geval een interessant precedent gecreëerd. Ook de praktijk bij de gewestelijke vervoersmaatschappijen bewijst dat een decentralisatie, ook op het vlak van tarifiering en tariefautonomie, zeer interessant kan zijn voor het verfijnen van het mobiliteitsbeleid.

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

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

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

04.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb een aantal vragen gesteld aan uw collega bevoegd voor Binnenlandse Zaken over illegale migratie via de trein.

Blijkbaar zijn er de voorbije jaren ettelijke duizenden vaststellingen gedaan van feiten gerelateerd aan illegale migratie op zogeheten spoorgerelateerde plaatsen, zijnde dus op de trein, op de rails of in stationsomgevingen. Die cijfers blijken in stijgende lijn te gaan.

Uw collega-minister Verlinden sprak van gezamenlijke acties met buitenlandse politiediensten en de spoorwegpolitie. Ik heb haar daarover vragen gesteld. Zij deelt echter uiteraard de bevoegdheid inzake veiligheid op de spoorwegen met u. Daarom leg ik ook u graag die vragen voor.

Securailbeambten zijn geen agenten in de strikte zin van het woord, maar beambten. Krijgen zij de specifieke opdracht om extra aandacht te besteden aan mogelijke signalen van transmigratie via de spoorwegen? Wat zijn de richtlijnen ter zake?

Ziet u de urgentie in van de problematiek rond illegale migratie, waarvan sommige spoorweggerelateerde plaatsen een draaischijf blijken te zijn?

Zult u samen met uw collega bevoegd voor Binnenlandse Zaken actie ondernemen? Wat mogen wij op dat vlak verwachten?

Plant u overigens ook initiatieven met uw collega-ministers bevoegd voor Mobiliteit van onze buurlanden om een grensoverschrijdende aanpak van de problematiek uit te bouwen?

04.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Roggeman, mijn antwoorden verschillen niet van die van de vorige minister van Mobiliteit. Net als mensenhandel is illegale immigratie een zaak voor de politie en het departement Binnenlandse Zaken. Die fenomenen zijn prioriteiten van de spoorwegpolitie, die niet onder mijn bevoegdheid valt. Het is dan ook aan mijn collega, de minister van Binnenlandse Zaken, om eventuele bijkomende maatregelen te nemen die op dit vlak nodig of nuttig zijn.

De NMBS wijst er wel op dat zij met de politiediensten in contact blijft om de verschillende problemen te bespreken en dat zij mogelijke bijkomende maatregelen onderzoekt voor zover die binnen haar bevoegdheid vallen.

De opdracht van de NMBS is het vervoeren van reizigers met een geldig vervoerbewijs en het verzekeren van de veiligheid van de reizigers binnen de grenzen van haar bevoegdheid. Dit houdt in dat het personeel de politiediensten belt als er meldingen zijn van verstoring van de openbare orde waarbij een politieoptreden nodig is en dat het de aanwezigheid van groepen meldt. Dit op veiligheidsdoelstellingen gebaseerde consigne geldt voor alle groepen en wordt ook toegepast op bijvoorbeeld voetbalsupporters of betogers.

Verreweg de meeste inbreuken die het NMBS-personeel registreert, houden verband met vervoerbewijzen. De NMBS en de politiediensten ondernemen al talrijke acties tegen fraude met vervoerbewijzen.

04.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoord.

Inderdaad, de opdracht van de NMBS is het verzekeren van de veiligheid van haar reizigers, maar de ordehandhaving in en rond de treinen gebeurt natuurlijk grotendeels door mensen van Securail. Het zou een goed idee zijn om hen ook op te leiden inzake deze problematiek, in samenwerking met de federale politie en met de spoorwegpolitie, en hen te attenderen op de problemen die signaleerd worden door de minister van Binnenlandse Zaken.

Dat is zeker zo gelet op de schaal waarop dit zich voordoet, want op jaarbasis gaat het niet over enkele tientallen, maar enkele duizenden via de spoorwegen geregistreerde feiten. Daar mogen wij niet blind voor zijn. Ik vind het jammer dat er op dit vlak niet meer initiatief wordt genomen.

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

*De behandeling van de vragen en interpellaties wordt geschorst van 14.32 uur tot 15.43 uur.
Le développement des questions et interpellations est suspendu de 14 h 32 heures à 15 h 43.*

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

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking bij het spoor op 31/05 en de minimale dienstverlening" (55027979C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afgeschafte treinen door het tekort aan personeel bij de NMBS en de stakingsaanzegging" (55028015C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het blijvende personeelstekort bij de spoorbedrijven" (55028016C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het schrappen van piekurtreinen wegens personeelstekorten" (55028018C)
- Kris Verduyckt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het schrappen van de rechtstreekse trein Brussel-Neerpelt door personeelstekort" (55028058C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Afgeschafte treinen bij de NMBS wegens personeelstekorten" (55028078C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De grote stakingsbereidheid bij het spoor op 31 mei" (55028305C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het aanhoudende probleem van afgeschafte treinen" (55028404C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afgeschafte treinen van de NMBS" (55028429C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Afgeschafte treinen in de Kempen wegens personeelstekorten" (55028569C)
- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Treinvertragingen, afgeschafte treinen en het personeelstekort bij de NMBS en Infrabel" (55028578C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De personeelstekorten bij de NMBS en hun impact op de dienstverlening" (55028583C)

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

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève aux chemins de fer le 31/05 et le service minimum" (55027979C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains supprimés en raison du manque de personnel à la SNCB et le préavis de grève" (55028015C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La pénurie persistante de personnel dans les entreprises ferroviaires" (55028016C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains de pointe en raison du manque de personnel" (55028018C)
- Kris Verduyckt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression du train direct Bruxelles-Neerpelt par manque de personnel" (55028058C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains à la SNCB en raison du manque de personnel" (55028078C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le suivi de la grève du 31 mai au sein des chemins de fer" (55028305C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le problème persistant des suppressions de trains" (55028404C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains de la SNCB" (55028429C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains en Campine en raison des pénuries de personnel" (55028569C)
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les retards, les suppressions de trains et le personnel insuffisant à la SNCB et Infrabel" (55028578C)

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

05.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik denk niet dat ik de mij toegekende spreektijd volledig zal gebruiken, ook al omdat ik nog in andere vergaderingen verwacht word. U weet hoe het gaat in de Kamer, het is altijd druk en we hebben altijd te weinig tijd.

Mijnheer de minister, over het personeelstekort hebben we al vaker gedebatteerd, zowel in de plenaire vergadering als in deze commissie. Het probleem is gekend. In de afgelopen maanden had het spoorverkeer met heel wat problemen af te rekenen, zoals afgeschafte treinen en stilgelegde verbindingen, vanwege een personeelstekort. Reizigersorganisaties hebben dat al aangekaart, onder meer TreinTramBus heeft al geprotesteerd. In het weekend van 14 en 15 mei zag de NMBS zich genoodzaakt om de trein tussen Mechelen en Sint-Niklaas voor het hele weekend af te schaffen omdat er onverwacht onvoldoende personeel was. Sinds 23 mei zijn er ook piekurtreinen geschrapt die normaal gezien rijden tussen Herentals, Lier, Antwerpen-Centraal en Brussel. Kortom, het gaat over grote assen binnen de Vlaamse ruit, waar ook het meeste pendelverkeer geconcentreerd zit.

Mijnheer de minister, op welke manier werd beslist op welke lijnen er treinen geschrapt werden en overgegaan werd tot een verminderde dienstverlening vanwege het personeelstekort? Wie heeft die beslissing genomen? Ging het om een autonome beslissing van de NMBS en werd die met u doorgesproken? Waarom worden er net op die drukke lijnen treinen geschrapt? Is puur de onbeschikbaarheid van personeel de oorzaak of gelden er ook andere criteria?

Tijdens de vergadering van de commissie voor Mobiliteit op 11 mei zei u dat u met de NMBS rond de tafel ging zitten, om de stand van zaken te bespreken en mogelijke oplossingen te overlopen. Heeft dat overleg plaatsgevonden? Wat waren daarvan de conclusies? Zijn er op korte termijn maatregelen mogelijk om dit probleem te verhelpen? Ondertussen zijn we al een maand verder, maar er lijkt nog geen verbetering in zicht.

Als het probleem volledig afhangt van de personeelsbeschikbaarheid, kunt u dan ook meegeven welke de huidige doorlooptijd is van de vacatures die momenteel openstaan bij de NMBS en Infrabel? Hoeveel personeelsleden hebt u bijkomend nodig bij de NMBS en Infrabel ter realisatie van het spooraanbod overeenkomstig uw Spoorvisie 2040?

Op 31 mei heeft er ook een staking plaatsgevonden, omdat men de druk op het beleid wou verhogen om een oplossing te vinden voor die personeelsproblematiek. Sinds enkele jaren is het systeem van de minimale dienstverlening in werking. Bij eerdere stakingen bleek dat systeem zijn werk te doen. Ook hier zagen wij dat in verschillende regio's het treinverkeer grotendeels werkte. De procedure voorziet dat aan de medewerkers vooraf gevraagd wordt aan te geven of zij staken of niet. Hoeveel personeelsleden hebben gemeld te zullen staken op 31 mei? Hoe verhoudt zich dit tot het totale personeelsaantal? Zijn er mensen die gestaakt hebben zonder melding vooraf? Graag kreeg ik een overzicht met een beetje details daaromtrent.

De wet op de minimale dienstverlening schrijft voor dat de spoorbedrijven na afloop de staking dienen te evalueren en eventueel conclusies dienen te trekken voor toekomstige stakingsaanzeggingen. Hoe gebeurt die evaluatie? Welke bijsturingen gebeuren er? Welke lessen worden er getrokken met het oog op een eventuele toekomstige stakingsaanzegging?

In het verleden gingen spoorstakingen soms ook gepaard met illegale acties, zoals spoorlopen en blokkades van de railinfrastructuur. Dat heeft natuurlijk maar weinig te maken met sociale actie. Graag kreeg ik daarover uw inzichten als voogdijminister. Zijn er deze keer dergelijke feiten geregistreerd of kon dat vermeden worden? Welke sancties zijn in dergelijke gevallen aangewezen?

05.02 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, in het kader van de begrotingsbespreking heb ik u reeds aangesproken over de staking. Het was een succesvolle staking, de grootste staking in jaren bij de NMBS. Dat toont dat er een groot probleem is.

Op de dag van de staking, vorige week donderdag, vroeg de MR in de plenaire vergadering om de minimale dienstverlening nog te verstrengen. Wij hebben nu reeds een minimale dienstverlening, mijnheer de minister. Er is nu reeds een minimale dienstverlening en wij vragen een maximale dienstverlening. Wij vragen dat er een maximale dienstverlening is voor de reizigers, maar ook dat er genoeg personeel is om het werk goed te

kunnen doen.

Mijnheer de minister, in vijf jaar tijd zijn er meer dan 5.000 banen verdwenen. Alle sectoren zijn onderbezet. Dat is wat ik gehoord heb tijdens de staking. Ik ben naar drie piketten geweest en overall werd hetzelfde gezegd: er zijn te weinig handen en de werkdruk is te hoog. Dat is wat alle mensen mij vertelden. Het gaat over 5.000 banen in vijf jaar tijd. Bij de treinbegeleiders, de treinbestuurders, in de seinhuizen, aan de loketten en bij Securail, overall is de werkdruk te hoog.

Hoe zult u ervoor zorgen dat er geen treinen meer worden afgeschaft vanwege een personeelstekort bij de NMBS, Infrabel en HR Rail? Zal Vivaldi extra budgetten vrijmaken om te investeren in het spoor? We hebben gisteren bij de bespreking van de begrotingsaanpassing immers gehoord dat het budget van de NMBS zelfs met 65 miljoen wordt verlaagd.

De vakbonden vragen 4.000 extra aanwervingen. Dat is geen absurde eis, gelet op de 5.000 banen die op 5 jaar tijd verdwenen zijn. Hoe staat u hiertegenover? Hebben onze spoorbedrijven voldoende middelen om 4.000 extra mensen aan te werven? Hebt u eigenlijk nog vertrouwen in de CEO van de NMBS, mevrouw Dutordoir?

05.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik zal het kort houden want de problematiek is al voldoende geschetst. We hebben ook al eerder een actualiteitsdebat gehad over het afschaffen van de treinen, het gebrek aan personeel en de huidige malaise binnen de NMBS.

Welke maatregelen heeft u of de directie van de NMBS genomen sinds onze vorige gedachtewisseling op 11 mei over het schrappen van treinen? Hoe zal de NMBS ervoor zorgen dat het vervoersaanbod opnieuw voor 100 % kan worden gegarandeerd en tegen wanneer? Hoeveel bijkomend personeel zult u nodig hebben om uw Spoorvisie 2040 te kunnen realiseren en de dienstprestaties aan de reizigers te kunnen garanderen?

Hoe groot is de financiële schade die de NMBS heeft geleden ten gevolge van het schrappen van treinverbindingen vanwege het personeelsgebrek? Welke impact denkt u dat negatieve zaken, zoals het schrappen van treinen en het gebrek aan personeel, hebben op het imago van de NMBS? In welke mate zal dat invloed hebben op het stimuleren van de mensen om de trein te nemen en misschien op het kunnen aanwerven van bijkomend personeel? Tot slot, welke maatregelen zullen er worden genomen om eventuele gedupeerde reizigers te compenseren?

05.04 Josy Arens (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous ai interrogé à plusieurs reprises, ces dernières semaines, sur la situation dramatique du personnel des chemins de fer. Ce 31 mai, les syndicats du personnel de la SNCB, d'Infrabel et de HR Rail sont partis en grève. Cette grève a été très fort suivie, comme en ont témoigné les perturbations du trafic ferroviaire et dans les gares, qui ont eu lieu dans tout le pays.

Le suivi de cette grève signifie que les réponses que vous adressez au Parlement et aux représentants des cheminots sont insuffisantes. Allez-vous continuer à répondre de la même manière ou allez-vous enfin reconnaître que cette langue de bois est blessante pour ses destinataires?

Comment avez-vous réagi à la grève du 31 mai? Avez-vous formulé des propositions aux cheminots? Sont-elles suffisantes selon eux? Les budgets d'exploitation vont-ils être revus à la hausse? Que garantissez-vous au personnel des chemins de fer concernant leur pension? Les conditions d'engagement du personnel vont-elles être facilitées?

05.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, u weet dat ik een fervente voorstander ben van het openbaar vervoer. Ik neem dagelijks de trein naar Brussel. Op dit moment bestaat er geen slechtere reclame voor de trein dan wat er nu in de Kempen gebeurt. Zo nam ik gisterenavond de trein, na een inspirerend bezoek aan Infrabel, waar we konden zien wat onze spoormensen allemaal moeten doen. Omdat de trein te veel vertraging had, werd de eindbestemming plots gewijzigd. Mensen die dachten tot Turnhout te kunnen rijden, moesten plots eerder afstappen. Dan hoort men heel veel onbegrip bij reizigers. De frustratie loopt dan enorm hoog op. Ik begrijp dat.

Kijkt men naar de cijfers, dan ziet men meer dan 4.000 afgeschafte treinen in februari, 3.700 in maart en 3.800 in april. Dat is bijna het dubbele van wat we normaal zien. De oorzaken lijken bekend. Het

personeelstekort bij de NMBS en de jarenlange aanwervingsstop en besparingen van de vorige regering wreken zich nu. Dat is heel duidelijk. Er moeten op korte tijd 1.300 nieuwe medewerkers worden gevonden. Bij Infrabel hebben we gisteren gehoord dat bepaalde profielen niet zomaar voorhanden zijn en heel moeilijk te vinden zijn. Wie wordt aangenomen, moet eerst nog een opleidingstraject volgen. Er zijn dus zeker problemen, die structureel van aard zijn geworden door beslissingen van vorige regeringen, maar die moeten wel worden opgelost. We moeten ervoor zorgen dat de reiziger weer de trein wil nemen en de auto aan de kant wil laten staan.

Hoe zult u de NMBS ertoe aanzetten haar personeelsproblemen aan te pakken? Hoe zult u ervoor zorgen dat die minder impact hebben op de spoordienst, en dat die in bepaalde regio's niet leiden tot extra afgeschafte lijnen? Hoe zal de NMBS op korte termijn de communicatie over mogelijke problemen en afgeschafte lijnen verbeteren? Op welke manier zult u de NMBS ertoe aansporen het ongenoegen bij de reizigers weg te nemen?

05.06 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, iedereen weet ondertussen dat ik van de Kempen ben. Misschien maakt mijn accent mijn afkomst ook duidelijk. Gisteren werd daar af en toe mee gelachen, maar op dit moment is er niks meer om mee te lachen.

Ik heb u al eens uitgenodigd naar de Kempen zodat u kunt zien hoe dramatisch het in onze regio is gesteld met de treinen en de verplaatsingen naar Brussel. Wij hebben twee autostrades in onze regio die jammer genoeg de filekampioenen van België zijn. Wij zijn dus echt aangewezen op het openbaar vervoer.

Ik maak mij echt kwaad. Ik krijg tegenwoordig erg veel telefoons van mensen die al jaar en dag de trein nemen om vlak bij het Noordstation te werken, maar die het beu zijn en nu de wagen nemen. Zij gaan liever in de file staan, omdat zij gewoon niet meer thuis geraken.

De voorbije maand reden er op het traject Turnhout-Binche 22 treinen, waarvan er zes op tijd waren en één trein werd afgeschafte. Van de P-treinen werden vijf van de vijftien treinen afgeschafte. Er is daarnaast ook geen communicatie. De mensen staan op het perron, zien de tijd verstrijken en zien hoe er elke keer tijd bijkomt. Op de duur is er geen communicatie meer en wordt de trein afgeschafte.

Wij spreken hier heel vaak over de *modal shift*. Ook lokale besturen doen dat. Zij investeren heel veel om de *modal shift* te bereiken. Het is echter bedroevend om te zien hoe het treinaanbod in de Kempen verloopt. Onze regio is een rijdend spoorwegmuseum, met treinen van meer dan vijftig jaar oud. Vertragingen en dus gemiste aansluitingen zijn meer de regel dan de uitzondering. Door personeelsgebrek worden de schaarse treinen dan ook nog eens geschrapt. Soms stellen wij ons de vraag of u onze regio nog wel ernstig neemt.

Zoals hier wordt aangekaart, heeft ook de NMBS met een personeelstekort te kampen, net als vele bedrijven in ons land. Dat is geweten. Er zijn honderden vacatures die niet ingevuld raken. Tegelijkertijd zien wij in ons land dat er nog steeds heel veel arbeidsgeschikten zijn die moeilijk naar een job kunnen worden begeleid. Wat mij ook verbaast, is dat de personeelsproblemen worden afgewenteld op de Kempen en Noord-Limburg. Tijdens de week van 23 mei 2022 werd immers aangekondigd dat heel wat treinen tijdelijk zouden worden geschrapt, enkel in die regio's. Dat is teleurstellend.

Zonder bestuurders en zonder treinbegeleiders kunnen de treinen uiteraard niet rijden. Ik stel mij dan ook vragen bij de spoorambities die u wenst te realiseren en die ik alleen maar kan toejuichen. Ook dat zal een enorme uitdaging zijn. Ik roep u dus op om uw schouders te zetten onder het activeringsbeleid om iedereen aan de slag te krijgen. Infrabel heeft gisteren een aantal zeer innovatieve zaken getoond inzake een efficiëntieoefening. U kunt daar bekijken wat mogelijk is. Zet ook eindelijk uw schouders mee onder de problematiek van de Kempen.

Ik heb daarnaast ook nog andere vragen.

Hoelang zal de tijdelijke schrapping van de dienstverlening in de Kempen blijven duren? Welke maatregelen zult u nemen om ervoor te zorgen dat de noodzakelijke vacatures bij de spoorwegen ingevuld raken?

Worden de treinen die wel rijden versterkt en uitgebreid, zodat er voldoende capaciteit is om de reiziger comfortabel naar zijn bestemming te brengen? Mevrouw Buyst haalde net al aan dat de treinen die wel rijden ook problemen kennen. Wat zult u eindelijk doen voor onze regio?

05.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik kom voor de vierde of vijfde keer tussen over dit onderwerp hier bij de minister. Een van de eerste keren was in de plenaire vergadering voor het paasreces, in de maand maart. Toen ging het over de herhaaldelijke, dagelijkse schrappingen op de lijn 12, dus de S32-trein, die een tijdje structureel uit dienst was genomen wegens een personeelstekort. Vervolgens zou de trein opnieuw rijden, maar hij reed meer niet dan wel. Die schrappingen hebben zich dan doorgezet naar de hogesnelheidslijn en de verbinding met het station Noorderkempen, waar de P-treinen plots geschrapt werden. Vervolgens werd ook de P-trein naar Herentals geschrapt.

Dat is allemaal het gevolg van de personeelsproblematiek. We kennen dat ondertussen. In het begin waren er vooral onverwachte schrappingen en moest de reiziger dagelijks afwachten of de trein zou rijden of niet. Daarna werd overgeschakeld naar structurele schrappingen, omwille van de personeelstekorten. Er werden aangekondigde uitdienstnemingen van P-treinen doorgevoerd, zowel richting Noorderkempen als richting Herentals. Zelfs dat kan niet verhinderen dat er toch nog bijna elke dag nog andere treinen worden geschrapt, omdat treinbegeleiders of -bestuurders onverwacht niet opdagen.

Die situatie is toch wel echt problematisch. Door bepaalde P-treinen structureel uit dienst te nemen, streefde men een aanbod na dat beperkter is, maar wel standvastiger, betrouwbaarder en voorspelbaarder. Dat is op zich een goede doelstelling, maar die doelstelling wordt duidelijk niet bereikt, nog steeds niet. Nochtans luidde het antwoord in april al dat er zowat 200 nieuwe treinbegeleiders aangeworven waren. Zij volgden een opleiding, die vier maanden zou duren. Vanaf eind mei, begin juni zou de situatie dus opgelost raken. Vandaag, al begin juni voorbij, moeten wij vaststellen dat dit nog niet het geval is.

Mijnheer de minister, de heel logische en concrete vraag is wanneer er voldoende nieuw *treinbegeleidend* personeel ingestroomd zal zijn dat de opleiding heeft afgewerkt, zodat de problemen opgelost raken.

Wat is de absentiegraad van het treinpersoneel, het zogenaamd rollend personeel, zowel bestuurders als treinbegeleiders? De cijfers die ik daarover hoor, bezorgen mij grijze haren, aangezien die vele malen hoger liggen dan het normaal absentieisme bij gemiddelde werknemers. Ik verneem dat het tot 14 of 15 % gaat, terwijl het gemiddelde rond 8 % zit. Dat roept mede de vraag op wat er aan de hand is. Speelt er al dan niet nog wat anders dan een onverwacht absentieisme?

Ik hoor collega's Verhaert en Buyst zeggen dat er geen slechtere reclame meer is voor de treinen dan de huidige dienstverlening. Op die manier kan het spoor niet de ruggengraat van onze mobiliteit betekenen. Er komen heel veel boze telefoons van mensen die dreigen om weer de auto te nemen. De dienstverlening voldoet tegenwoordig duidelijk niet aan de verwachtingen van de klant bij de aankoop van zijn of haar abonnement.

Mijnheer de minister, kan de reiziger daarvoor een tegemoetkoming verkrijgen? Ik bedoel dat los van de compensatieaanvraag, waarvoor de reiziger dagelijks de vertragingen dient te noteren. Ik denk dat een aantal reizigers, voornamelijk uit Antwerpen, de Kempen en Noorderkempen, zodanig getergd is dat enige commerciële tegemoetkoming vanuit de NMBS de logica zelve en op zijn minst op zijn plaats is.

Mijnheer de voorzitter, daarbij houd ik het, daarmee heb ik nogmaals mijn frustraties geuit.

05.08 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, we hebben gisteren met de commissie een interessant werkbezoek gebracht aan Infrabel. We hebben daar gesproken met spoorwegarbeiders, met ingenieurs en met mensen die het treinverkeer monitoren in de centrale dispatching. Het was bijzonder leerrijk en enthousiasmerend om met die mensen te kunnen praten. Die mensen hebben allemaal een groot hart voor de spoorwegen, dat ziet men.

Het is eigenlijk heel jammer dat wij een actualiteitsdebat moeten voeren over dit onderwerp op het ogenblik dat er eindelijk nog eens een regering is aangetreden met een minister die ook een groot hart voor het spoor heeft. Deze regering heeft een ambitieuze visie, die recent werd goedgekeurd. Mijnheer de minister, u zult de nieuwe beheerscontracten, samen met nieuwe financiële voorstellen, binnenkort ook voorleggen aan de ministerraad. Wij weten dat u daarin heel ambitieus bent.

Op het vlak van de theorie zitten we goed. Op het vlak van ambitie zitten wij goed. Het is echter jammer dat wij hier allemaal moeten vaststellen dat wij ons, ondanks het grote draagvlak voor dat ambitieuze beleid, moeten buigen over een praktijk waarin er een grote spanning is tussen hetgeen wij allemaal graag willen aan vlotte dienstverlening en wat er kan worden gerealiseerd. Dat is grotendeels te wijten aan chronische

personeelstekorten. Het is doodjammer dat wij treinreizigers, trouwe pendelaars, mensen die al jaren dagelijks de trein nemen, in de steek moeten laten. Dat er treinen worden afgeschaft, gedurende weken of maanden, is natuurlijk geen goed signaal.

De vakbonden hebben mij erop gewezen dat er al in 2019 specifieke maatregelen waren onderhandeld met de directie. Een van de afgesproken engagementen was dat het management er proactief op zou toezien dat de personeelsbehoeften aan de hand van het transportplan afdoend en bestendig worden aangevuld.

Dat is vandaag overduidelijk niet het geval. Men slaagt daar alleszins niet in, wat ook concrete gevolgen heeft. Ik verwijs daarvoor naar een ingediende vraag van mijn goede collega Kris Verduyck, die niet aanwezig kan zijn, omdat hij op missie is met de commissie voor Landsverdediging. Het gaat over zijn regio. De twee rechtstreekse piekurtreinen tussen Brussel en Neerpelt zijn afgeschaft vanaf maandag 23 mei. Mijn goede collega vraagt zich af hoelang dat zal duren. Wat is de oorzaak? Kan daaraan tegemoetgekomen worden?

Dat is natuurlijk anekdotiek, het is slechts exemplarisch. Het gebeurt echter blijkbaar op vele plaatsen in Vlaanderen. Ik hoor de collega's uit de Kempen heel vaak daarnaar verwijzen. Het gebeurde gisteren ook veelvuldig tijdens het werkbezoek.

Mijn ultieme vraag is dan ook, mijnheer de minister, hoe u denkt erin te zullen slagen – en vooral tegen wanneer – om de goedgekeurde ambities van de spoorvisie en de op stapel staande extra investeringen in het spoor, die moeten leiden tot betere dienstverleningen, in de praktijk voelbaar te maken voor iedereen die de trein wil nemen.

05.09 **Jean-Marc Delizée** (PS): Monsieur le ministre, depuis trois mois, le nombre de trains supprimés est en hausse et il semble qu'il y ait une dégradation de la ponctualité. En temps normal, les suppressions de train et les retards sont des éléments décourageants pour les voyageurs mais ils le sont encore plus dans le contexte actuel, lorsque le transport public devient la seule option au regard du prix des carburants.

On l'a vu pendant le covid et on le voit avec la guerre en Ukraine, en période de crise, la responsabilité des pouvoirs publics augmente à mesure que les citoyens font face à une adversité croissante. Ce qui est vrai pour la santé publique, l'est tout autant pour les transports publics.

Monsieur le ministre, vous avez hérité d'un département décimé par une politique d'austérité aveugle, dénuée de tout sens d'anticipation et de vision à moyen terme. Cette politique a été réalisée sur le dos des cheminots, considérés comme des variables d'ajustement, une corde sur laquelle on a cru qu'on pourrait tirer encore et encore.

Une pandémie et une guerre plus tard, il n'aura pas fallu beaucoup de temps pour que les choix d'hier impactent les voyageurs d'aujourd'hui. Au point que le recrutement des cheminots se trouve dans un cercle vicieux: moins il y a de cheminots, plus les conditions de travail se dégradent, moins l'emploi devient attractif et plus il est compliqué pour la SNCB et Infrabel d'attirer de nouveaux talents.

Il est temps de comprendre que si on veut investir dans le rail, il faut aussi investir dans les cheminots. C'est une urgence à court terme mais aussi à long terme.

Monsieur le ministre, comment expliquer la hausse des suppressions des trains et des retards? Faites-vous un lien avec le nombre insuffisant de cheminots? Que comptent faire la SNCB et Infrabel pour revaloriser le statut des cheminots et le rendre plus attractif?

05.10 **Georges Gilkinet**, ministre: Chers collègues, je partage votre frustration de voir des trains supprimés ou des postes non remplis, mais elle est tout aussi grande que ma volonté de changer les choses. Les actes posés depuis le début de la législature vont en ce sens. Engager et former du nouveau personnel prend un peu de temps d'autant plus en période de covid, tout comme les négociations au sein du gouvernement autour de la vision 2040 et les futurs contrats de service public et de performance que j'aurai le plaisir de vous présenter dans les grandes lignes mercredi prochain.

Nous avançons dans la direction et l'ambition qui sont celles du gouvernement de vouloir faire du train la colonne vertébrale de la mobilité de demain, malgré une difficulté ponctuelle, dans une région précise que vous avez citée et pour laquelle vous m'avez déjà interpellé à plusieurs reprises, monsieur Van den Bergh,

difficulté due à un manque de personnel et à un nombre de malades un peu plus élevé que dans d'autres ressorts ou dépôts sur le territoire. Je n'en connais pas les raisons, mais nous veillons à y apporter des solutions par des recrutements et la formation de travailleurs qui entreront peu à peu en fonction permettant ainsi la remise en service de trains momentanément immobilisés.

Ik dank u voor uw vragen over het personeel van de NMBS, dat een heel belangrijk onderwerp is voor mij en waarover we het inderdaad ook hebben gehad tijdens onze laatste bijeenkomst in deze commissie. Het personeel van de spoorbedrijven vormt de hoeksteen van de dienstverlening aan de treinreizigers, dat mogen wij nooit uit het oog verliezen.

U weet ook dat ik samen met de voltallige regering uitgesproken ambities heb voor het spoor die zijn opgenomen in de Spoorvisie 2040 en die deel uitmaken van de lopende onderhandelingen met de NMBS en Infrabel over respectievelijk het nieuwe openbaredienstcontract en het performantiecontract. Over dat laatste kunnen wij trouwens zeer binnenkort, namelijk woensdag, meer in detail van gedachten wisselen.

De bedoeling van zowel de Spoorvisie als de nieuwe contracten is een langetermijnperspectief bieden aan het spoor, de reizigers en het personeel, evenals de middelen die nodig zijn om dat realiteit te maken. In de context van die ambitie deel ik uiteraard uw bezorgdheden, alsook uw ongenoegen over de huidige personeelsproblemen en de gevolgen voor de dienstverlening in verschillende regio's, zoals de Kempen.

Het is uiteindelijk de treinreiziger die zo mee de dupe is en het is slechte publiciteit voor het spoor. Dat is het tegenovergestelde van wat ik wil als minister van Mobiliteit. De laatste maand bereikten mijn kabinet verschillende vragen over de problemen met de dienstverlening, in het bijzonder op de lijn tussen Antwerpen en Brussel, maar ook verder, bijvoorbeeld in Limburg. Ik heb de NMBS daarover reeds meermaals aangesproken en ik garandeer u dat ik dat zal blijven doen.

Als minister van Mobiliteit en van de reizigers heb ik met aandrang gevraagd om te blijven monitoren welke verbetermogelijkheden er op korte termijn zijn. Zo heb ik de NMBS bijvoorbeeld gevraagd om de treinen die wel verzekerd kunnen worden met de maximale capaciteit te doen rijden. Wij mogen niet beknibbelen op de dienstverlening. De trein is immers de toekomst en onze bondgenoot, des te meer in deze tijden van ongekende stijgingen van de brandstofprijzen.

Wat betreft de staking van vorige week, het treinaanbod werd vastgesteld op basis van de stakingsintenties, zoals bepaald in de wet. Bijgevolg was het niet identiek aan dat van de vorige stakingen. Er werd geen enkele illegale actie gemeld. De treinen die gepland waren, hebben ook gereden zoals voorzien. In totaal heeft een kwart van de treinen gereden, waarvan een IC-trein op de drie en een S- en L-trein op de vijf. De meeste P-treinen reden niet. In de provincies Luik, Luxemburg en Namen reed geen enkele trein, doordat er in deze regio onvoldoende personeel beschikbaar was in de seinhuizen van Infrabel.

Ook de NMBS is vanzelfsprekend niet gelukkig met deze situatie en wil net als wij dat de dienstverlening volledig gegarandeerd kan worden, met respect voor de rechten en het welzijn van het voltallige personeel. De NMBS en Infrabel blijven dan ook niet bij de pakken zitten. In 2022 zullen er ongeveer 1.300 nieuwe medewerkers worden gerekruteerd. Daarvan zijn er ruim 1.100 aanwervingen voor de specifieke spoorwegberoepen, waarvoor de NMBS bij gelijkblijvende werklast één op één vervangt.

Deze nieuwe krachten moeten ervoor zorgen dat er voldoende personeel is om de geplande treindienst te verzekeren. Het gaat om 215 treinbestuurders, 259 treinbegeleiders, 321 technici, 105 commerciële bedienden, 74 veiligheidsagenten, 78 stationsmedewerkers, 55 bundelpersoneelsleden en een twintigtal verkeersinfobedienden. Tussen 1 januari en 30 april 2022 zijn 139 nieuwe treinbegeleiders gestart met hun vorming en certificatie. Dit zal de druk op het operationele personeel geleidelijk doen dalen. Deze nieuwe collega's bij de NMBS doorlopen momenteel hun opleiding van 4,5 maand en zullen vanaf juni, dus deze maand, geleidelijk als boordchef worden ingezet. De NMBS werft de volgende maanden de resterende treinbegeleiders aan. U ziet dat de NMBS wel degelijk serieuze stappen zet om dit personeelsprobleem te verhelpen.

De personeelsimpact tot 2040 is nog niet berekend, aangezien ook het treinaanbod voor die lange periode nog niet gekend is, maar de ambitie is er wel. De NMBS concentreert zich terecht op de volgende tien jaar, de periode die in het openbaredienstcontract zal worden opgenomen. In haar ondernemingsplan is een inschatting gemaakt van de benodigde uitbreiding van het aantal personeelsleden om het treinaanbod te kunnen verhogen, maar er zijn anderzijds ook efficiëntiewinsten voorzien. Daarnaast zullen er de komende

tien jaar nog heel wat personeelsleden uitstromen wegens pensionering en die zullen ook vervangen moeten worden.

Il y a un vrai enjeu au sein de la SNCB comme au sein d'Infrabel de pouvoir recruter les nouveaux agents dans des carrières qui sont absolument passionnantes car elles sont diverses, avec une sécurité d'emploi et des possibilités d'évolution salariale et de formation permanente. Mais il faut trouver ces candidats. C'est encore plus difficile dans certaines régions que dans d'autres et cet enjeu ne touche pas que la SNCB et Infrabel.

Een gemiddelde doorlooptijd voor een aanwerving is moeilijk te geven. Deze is immers afhankelijk van de beroepscategorieën en de aanwervingsproeven die doorlopen moeten worden. Personeelsleden die tijdens de Job Days gerekruteerd worden en dus op dezelfde dag aangeworven worden, kunnen meestal na enkele weken al starten bij de NMBS.

Indien er meerdere proeven nodig zijn, bijvoorbeeld schriftelijke testen, mondelinge testen en medische onderzoeken, kan het een paar maanden duren voor de vacatures ingevuld zijn. Voor knelpuntberoepen in deze krappe arbeidsmarkt kunnen vacatures voor technici soms lang openstaan voor wij goede kandidaten vinden.

Mijnheer Roggeman, om de treindienst te kunnen verzekeren, is de aanwezigheid van zowel de treinbestuurder als de treinbegeleider noodzakelijk om voor de hand liggende veiligheidsredenen. Aangezien de NMBS momenteel te kampen heeft met absentisme in bepaalde regio's, heeft ze geen andere keuze dan haar treinaanbod te herzien door bepaalde treinen te schrappen. Dat probleem rijst vooral in enkele grotere depots in het district Noordoost, zoals in Antwerpen.

Je précise que ce sont des trains P qui ne sont pas mis en service avec annonce préalable et qu'au minimum, trois trains sur quatre sont assurés notamment pour les connexions vers Bruxelles.

Bovendien heeft de NMBS door wijzigingen in de interne organisatie de werklast kunnen herverdelen om zo de risico's op bijkomende afschaffingen te beperken. Dit wordt van zeer nabij in realtime opgevolgd om de gevolgen voor de reizigers zoveel mogelijk te beperken.

Een van de initiatieven die de NMBS onderneemt, zijn de zogeheten Job Days, waar sollicitanten de kans krijgen om kennis te maken met alle aspecten van een job bij de spoorwegen. De spoorwegen zijn voor vele mensen een aantrekkelijke werkgever. Men werkt dicht bij huis, heeft fijne collega's, zoals u hebt kunnen zien bij Infrabel. Ik zie dat altijd als ik daar op bezoek ga of als ik de trein neem. Er zijn boeiende carrièremogelijkheden in een zinvolle job, waarin men meewerkt aan oplossingen voor de mobiliteit van de toekomst.

Ik heb zelf onlangs aan zo een dag deelgenomen in het Brusselse. Op 18 juni 2022 is er een nieuwe Job Day voor techniekers gepland in de werkplaats van Oostende. Meer informatie hierover en over andere acties kunt u vinden op de website van de NMBS.

S'agissant d'Infrabel, il y a Infrabel Academy qui est un outil magnifique pour permettre au gestionnaire d'infrastructure de remédier à la pénurie de candidats, pour certains profils, en formant directement et en fonction des besoins des personnes à la recherche d'un emploi, quels que soient leur âge, leur formation ou leur origine sociale. Il est aussi important qu'Infrabel soit un employeur inclusif.

Parmi les profils techniques les plus recherchés par Infrabel, on retrouve principalement les collaborateurs chargés de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire tels que des agents de maintenance, des techniciens électromécaniciens et mécaniciens, des soudeurs, des ingénieurs.

Mijnheer Roggeman, mevrouw Vindevoghel, u weet dat ik sinds oktober 2022 al mijn gewicht in de schaal werp om de trein terug op de rails te krijgen. Daar moeten uiteraard ook de nodige middelen tegenover staan. Ik heb in deze legislatuur met de regering al meer dan 1,7 miljard euro aan bijkomende middelen kunnen vrijmaken.

Monsieur Arens, il est évident que ces investissements supplémentaires sont également au bénéfice du personnel de la SNCB et d'Infrabel. Je suis très régulièrement en contact avec les représentants des organisations syndicales, qui partagent notre ambition pour le train et soutiennent cette volonté d'améliorer

les choses et de donner une programmation à dix ans dans le cadre des futurs contrats. Je vous rappelle que les contrats actuels datent de 2012. Je vous rappelle aussi les économies linéaires décidées par le passé, que j'essaie de corriger, en trouvant aussi des solutions ponctuelles face aux difficultés que nous rencontrons régulièrement.

Een toename van de middelen betekent evenwel niet dat de NMBS en Infrabel geen efficiëntiewinsten kunnen boeken en er tegelijkertijd meer treinen kunnen rijden. Het ene sluit het andere niet uit. Dat is een essentieel onderdeel van mijn visie op het spoorvervoer in ons land.

Mijnheer Roggeman, u haalt de veiligheid binnen het spoorgebeuren aan. Die veiligheid is in iedere omstandigheid een prioriteit, voor zowel mezelf als de spoorbedrijven, waarover nooit een compromis kan worden gesloten. De veiligheid van het personeel en de reizigers staat centraal bij iedere beslissing. Zowel de NMBS als Infrabel voert dus op korte en langere termijn een hele reeks acties uit om het tekort aan arbeidskrachten in bepaalde sectoren op te vangen. De situatie wordt voortdurend gemonitord. Ook ikzelf geef de nodige impulsen, daarin bijgestaan door mijn kabinet.

Zowel ikzelf als beide spoorbedrijven zijn ons goed bewust van de uitdagingen voor de spoorwegen op personeelsgebied. We zijn echter vastberaden om samen een oplossing te vinden, zodat het personeel kan worden aangeworven dat noodzakelijk is voor het doen rijden van de treinen. Dat is in het belang van de zovele mensen die dagelijks de trein nemen of willen nemen.

Si on veut faire rouler des trains supplémentaires, ce qui est mon intention, on le ne fera pas sans personnel supplémentaire. Nous travaillons à assurer ce recrutement et à octroyer à la SNCB tous les moyens nécessaires pour le faire. Je pense que c'est la meilleure réponse que nous pouvons apporter aux travailleurs légitimement inquiets pour le futur. Ceux-ci peuvent voir que nous voulons donner un futur positif au train, à la SNCB et à Infrabel. Nous nous en donnons petit à petit les moyens.

Le **président**: Merci beaucoup pour cette réponse que je qualifierai de circonstanciée. Je vais rendre la parole aux collègues qui sont intervenus, tout au moins à ceux qui sont encore là. Je commence avec Mme Vindevoghel.

05.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, kent u het liedje *Geen woorden, maar daden*? Dat is wat de mensen vragen. De mensen willen geen woorden, ze willen daden. Ze willen dat er handen zijn en dat er budget is. Dat is wat het personeel vraagt.

Als ik zie wat er nu op tafel ligt bij de NMBS, dan vrees ik dat dat onvoldoende zal zijn. Er zijn 5.000 mensen minder dan 5 jaar geleden en, zoals hier al werd gezegd, waren er in februari 4.121 afgeschafte treinen, in maart 3.704 en in april 3.882. Dat zijn de harde cijfers.

Dat is niet de modal shift die wij willen. U wilt ook een modal shift, maar als we dat willen, zullen er meer middelen moeten zijn en moet er worden gezorgd voor het personeel. Ik heb gisteren geluisterd naar de heer Gilson van Infrabel. Hij vraagt 900 man meer voor Infrabel, maar hij spreekt wel al over het verminderen van het personeelseffectief op lange termijn.

Wij steunen de acties van de vakbonden, die eisen dat er 4.000 mensen bij komen om de modal shift in het spoorvervoer te kunnen organiseren. Als wij de klimaatdoelstellingen willen behalen, dan moeten er extra investeringen en middelen komen voor de treinen.

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

Onze standpunten lopen gelijk. U erkent de frustraties die wij hier uiten en zegt zelf ook met die frustraties te zitten. U zegt dat dit niet strookt met wat u wil en dat de reiziger de uiteindelijke gedupeerde in dit hele verhaal is.

Wat oplossingen betreft, hoor ik ongeveer hetzelfde als de vorige keren, met in eerste instantie de aanwerving van personeel. Dat vraagt tijd, daar kunnen we niet om heen. Die mensen moeten worden opgeleid en ze zullen niet allemaal slagen, dus dat is een langzaam proces. Ik ben ervan overtuigd dat dit niet de grote oplossing zal zijn. Er moet daar bijkomend op worden ingezet. Er zijn natuurlijk initiatieven en men probeert personeel te vinden via Job Days. Dat is niet gemakkelijk. We hoorden gisteren van Infrabel dat de Job Days maar weinig resultaten opleveren.

Wat ik belangrijk vind, is de gedupeerde reiziger. Ik heb u daarover weinig horen zeggen. Er waren nochtans verschillende collega's die u vroegen naar compensaties. Ik denk dat het toch de moeite is om na te denken of die gedupeerde reizigers niet op een eenvoudige manier en zonder een hele procedure te moeten doorlopen een compensatie kunnen krijgen.

Waarom zeg ik dat? Een nieuwe klant werven, is commercieel heel moeilijk, maar een klant terughalen die men kwijtgespeeld is, is nog veel moeilijker. Dat moeten we trachten te voorkomen en de gedupeerde abonnees die niet de dienstverlening krijgen waarvoor ze betaald hebben, zouden op een eenvoudige wijze een compensatie moeten krijgen.

05.13 Josy Arens (Les Engagés): Monsieur le ministre, il est déjà positif de voir que vous êtes sur la même longueur d'onde que les parlementaires au sujet du manque de personnel. Il y a trop peu de personnel et cela ne peut pas durer. Si vous voulez voir les trains rouler, j'espère que vous mettrez tout en œuvre pour que les trains puissent rouler.

Et, comme je l'ai déjà dit à votre collègue qui m'a un jour répondu à votre place en séance plénière, ne me parlez pas de cette Vision 2040! Vous savez qu'une vision, c'est la perception du monde par la vue, par l'action de voir. C'est se représenter, en esprit, une vision confuse de l'avenir. Franchement, pour ce qui est de cette Vision 2040, c'est très bien de parler de 2040 mais nous sommes en 2022 et nous avons des problèmes énormes pour lesquels nous attendons des solutions. Pour avoir un réel projet pour 2040, il nous faut avoir des actions concrètes aujourd'hui en 2022 et c'est là que nous vous attendons. Je vous dirai même que je vous fais confiance. Mais je compte sur vous pour que vous vous battiez plus fortement au sein de ce gouvernement pour obtenir les crédits nécessaires pour aller plus vite, plus loin. À ce moment-là, peut-être pourrais-je dire que la ligne Bruxelles-Arlon n'est plus la ligne à remonter le temps et que c'est maintenant une ligne avec un train à plus grande vitesse. Je compte sur vous, monsieur le ministre, et je vous remercie.

05.14 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Bedankt voor uw uitgebreid antwoord. Het is duidelijk dat het geduld bij een aantal reizigers op is en dat we ervoor moeten zorgen dat ze de trein nemen in de plaats van opnieuw de auto te overwegen. Dat kan alleen maar als dat comfortabel en gemakkelijk kan gebeuren. Sommigen zeggen dat u de frustraties deelt en dat u mee wil inzetten op meer treinen. U hebt ook een aantal oplossingen op korte termijn voorgesteld, zoals het verlengen van de rijdende treinen, wat heel goed is. Op langere termijn kan er worden ingezet op het meer aanwerven van personeel. Het is belangrijk dat de NMBS zorgt dat ze een aangename werkplek blijft aanbieden, met haalbare werkschema's en voldoende rustpauzes. Ook daar moet aan worden gewerkt. Voor de reizigers, tot slot, is de beste compensatie na die maanden van frustratie een treinmaatschappij die de komende maanden echt stipt en op tijd rijdt.

05.15 Marianne Verhaert (Open Vld): Bedankt voor uw uitgebreid antwoord. Uiteraard erkent u de situatie. Iedereen hier kaartte dat al meermaals aan. U haalt een aantal maatregelen aan. Op dit moment zijn die maatregelen duidelijk nog niet in werking. Vanmorgen nog reed de trein met de helft van de capaciteit. Als we zo blijven voortdoen, zal dat binnenkort voldoende zijn. De mensen haken immers af. Ik hoor zeggen dat sommige mensen zullen overwegen om de wagen te nemen, maar er zijn mensen die nu al de wagen nemen. Zij hebben meer garantie om thuis te raken met de wagen dan met de trein. Het zal niet evident zijn. Onze maatschappij is grondig door elkaar geschud door corona. Veel mensen hebben afgehaakt en werken van thuis uit. Als er nu ook nog eens mensen uit frustratie afhaken, moeten we echt een tandje bijsteken. Hopelijk treden de maatregelen die worden voorgesteld echt in werking. Er moet eindelijk een degelijk aanbod komen, ook in de Kempen. Tijdens het interessante bezoek bij Infrabel werd gesproken over het PIP. Misschien kan dat ook worden uitgerold voor de Kempen. Op dit moment bestaat dat niet voor de Kempen.

05.16 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord, dat, zoals wij u kennen, vol volutarisme stak, met een positief verhaal over de trein. Dat is natuurlijk een goede zaak. Het zijn ook allemaal mooie plannen.

Ik moet echter mevrouw Verhaert bijtreden. Wij verliezen vandaag trouwe klanten, mensen die al jarenlang de trein nemen om naar hun werk in Brussel of Antwerpen te gaan. Die trouwe klanten zijn wel wat gewoon van de NMBS. Zij zijn het gewoon dat er wel eens incidenten gebeuren, dat er slechte communicatie is, dat zij moeten wachten op hun trein of dat hun trein niet komt opdagen. Dat nemen zij er allemaal wel bij.

Wat de voorbije weken en maanden echter gebeurt, gaat veel verder dan dat. Het geduld raakt echt op. Ik maak mij daar echt zorgen over. Het probleem mag niet te lang meer aanslepen.

Wat ik mis in uw reactie, is een antwoord op de vraag wanneer er genoeg nieuwe personeelsleden ingestroomd zullen zijn om de dienstverlening opnieuw betrouwbaar te kunnen organiseren. De zomer komt eraan. In de maanden juli en augustus rijden er in principe geen P-treinen. Er rijden wel toeristische treinen. Kunnen wij er echter op rekenen dat vanaf 1 september 2022 alle treinen opnieuw betrouwbaar zullen rijden?

Het woord 'betrouwbaar' is belangrijk, want u gaf ook aan dat er vandaag P-treinen worden geschrapt om het resterende aanbod te verzekeren. U gebruikte het woord 'assurer'. Het is evenwel vandaag niet *assuré*. De treinen die niet op voorhand worden geschrapt, worden dikwijls ook nog eens *à jour* geschrapt. Er zijn dus ondanks de structurele schrappingen nog altijd tekorten en problemen.

Er kwam dus geen antwoord op de vraag vanaf wanneer wij opnieuw een betrouwbare dienstverlening mogen verwachten. Er kwam ook geen antwoord op de vraag hoe het komt dat in de grote depot van Antwerpen, waarnaar u zelf verwees, het absentieïsme veel hoger is dan elders. Wordt dat probleem onderzocht? U geeft aan dat de NMBS er geen verklaring voor heeft. Wordt op de ene of de andere manier bekeken hoe het komt dat in de ene depot het absentieïsme groter is dan in de andere depots? Dergelijke verschillen in absentieïsme zijn minstens een onderzoek waard, om na te gaan hoe dat komt. Het gaat tenslotte ten koste van de kwaliteit van het werk van het personeel dat wel nog komt werken. Zij komen extra onder druk te staan om prestaties te leveren, omdat collega's blijkbaar veelvuldig afwezig zijn. Daardoor dreigt de NMBS in een vicieuze cirkel te belanden en wordt de werkdruk op die personeelsleden nog groter, waardoor ook zij naar absentieïsme dreigen te moeten overstappen.

Tot slot is het echt cruciaal om naar de trouwe reizigers die dreigen af te haken een of ander gebaar te maken. Ik blijf dat herhalen. U hebt daarop niet gereageerd, maar het is belangrijk om voor hen, al is het enkel symbolisch, in enige tegemoetkoming te voorzien. De vakantie komt eraan. Een vakantieticket voor een of andere bestemming hoeft de NMBS niet veel te kosten en zou een mooi gebaar kunnen zijn.

05.17 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, beaucoup de choses ont été dites mais je souhaite réagir à deux éléments.

Premièrement, en ce qui concerne le futur, il est vrai que résoudre le passé et garantir les financements prennent du temps mais on y arrive. Il est plus facile d'agiter les colères que de soutenir des solutions. Au-delà de la Vision 2040, la semaine prochaine, nous aurons les contrats de gestion, monsieur Arens, qui sont attendus depuis plusieurs années et les moyens qui y sont liés. On pourra donc voir comment cela se met en place avec les défis futurs concernant le personnel. Il y a la pyramide des âges, le ministre l'a rappelé, mais également les ambitions comme augmenter le nombre de voyageurs et de marchandises. Il faut effectivement du personnel en suffisance. Cela a été dit et vous l'avez dit aussi, monsieur le ministre, les budgets nécessaires doivent être affectés à cet effet. Ce sera nécessaire pour confirmer que nous sortons de la logique d'austérité passée pour retrouver l'ambition pour le rail. C'est l'ambition et elle devra être prochainement confirmée. Il ne s'agit donc pas uniquement des visions à 2040 seulement et à 20 ans mais du très concret qui nous attend dans les semaines et les mois à venir.

Deuxièmement, par rapport à la situation actuelle qui est aussi le résultat du passé et de cette logique de désinvestissement des années précédentes, on l'a dit, les métiers sont sous tension. C'est le métier opérationnel qui cause les problèmes qu'on connaît: conducteurs de trains, techniciens, employés de gare, etc. On ne peut pas décider à la place des entreprises. Néanmoins, au-delà des discussions sur les dotations qui sont vraiment le nerf de la guerre - parce que si des choix sont faits, c'est aussi le fruit de cela, on ne peut pas délier complètement ces deux problématiques -, il faudra prendre le temps aussi de voir si au sein des entreprises, la masse salariale est correctement affectée en fonction des types de fonction et voir si les efforts sont bien ciblés pour privilégier les métiers opérationnels.

Par ailleurs, j'entends les opérations récurrentes notamment les Job Days. C'est en effet nécessaire et il y a eu des retards avec le covid, etc. mais les pénuries se font ressentir dans différents secteurs. Il y a l'attractivité des métiers mais je pense que, pour les années à venir, surtout si on a une vision à dix ans pour l'avenir du rail, on doit pouvoir être audacieux pour la promotion de ces métiers du rail. Pourquoi pas via des partenariats renforcés avec le monde de l'enseignement? Le rail, ce sont les métiers d'aujourd'hui et de demain pour la transition écologique. Peu importe le mantra *I want you* pour la SNCB ou "Rejoignez le

Green New Deal!" mais avec les contrats de service public et de performance, nous aurons besoin de bras et de talents. Il faudra que les entreprises aussi adaptent leur capacité de recruter du personnel en étant attractives à ce niveau-là.

Le **président**: Nous pouvons clore ici notre débat d'actualité et revenir aux questions orales.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

06.01 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le ministre, il y a deux ans déjà, j'interrogeais votre prédécesseur, François Bellot, au sujet de la ligne ferroviaire reliant Binche à Bruxelles. Puisque la situation n'a pas évolué depuis lors, je me permets de vous interroger à votre tour.

Actuellement, avec seulement un train direct par heure, les gares de Binche et de La Louvière sont très mal desservies quand il s'agit de se rendre à Bruxelles. De plus, les trains qui y passent sont souvent particulièrement vieux, sombres et inconfortables. Et bien sûr, au plus le matériel est vieux, au plus il est défaillant, et au plus il est défaillant, au plus il engendre des retards.

Entre-temps, la SNCB a investi dans des trains flambant neufs, mais les gares de Binche et de La Louvière semblent malheureusement avoir été "oubliées" par la société ferroviaire.

Est-il envisageable d'améliorer la desserte de la ligne Binche-Bruxelles? Peut-on espérer que des trains neufs (ou en tout cas, moins vétustes) viennent prochainement remplacer ou s'ajouter aux trains actuels sur cette même ligne?

06.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame Zanchetta, je vous remercie pour vos questions. Vous aurez bien compris l'intention générale du ministre de la Mobilité et du gouvernement d'augmenter progressivement l'offre de transport. Cela vaut pour l'ensemble du réseau, y compris pour la gare de Binche et les personnes qui montent ou descendent du train en cette gare magnifique, par ailleurs.

L'offre de trains a, d'ailleurs, déjà augmenté dans le cadre du plan de transport 20-23 de 5 %. L'intention est de continuer sur cette tendance avec des trains plus tôt le matin et plus tard le soir.

La vision que nous développons n'est pas seulement une amélioration quantitative de l'offre, mais aussi qualitative avec un meilleur confort pour les passagers et, pour ce faire, il faut remplacer progressivement le matériel acheté il y a, parfois, de nombreuses années alors que nous n'étions pas encore membres de ce Parlement.

En ce qui concerne le matériel roulant, je suis conscient qu'une partie de la flotte de la SNCB est ancienne et son âge varie entre 7 ans (pour le modèle Desiro) et 46 ans pour les plus anciens encore en service, la moyenne étant de 25 ans.

C'est pour cette raison que la SNCB investit 1,3 milliard d'euros dans l'acquisition d'un nouveau matériel roulant double étage. Ces nouvelles voitures modernes, M7, sont mises en service progressivement. Elles répondent, et répondront encore plus demain, de manière efficace, à la volonté d'augmentation du confort et de l'ergonomie à bord. La mise en service de ce nouveau matériel et le déclassement du matériel roulant plus ancien permettront de ramener l'âge moyen de la flotte de la SNCB à 18 ans d'ici 2023, ce qui sera alors comparable à d'autres pays.

En attendant, la région de Binche bénéficie aussi de voitures M6 et du matériel Desiro le week-end. Pour le cas particulier de Binche, il y a sept trains par jour de semaine, qui circulent avec des voitures M6 à double étage et neuf trains par jour de week-end qui circulent avec du matériel Desiro.

Par ailleurs, la SNCB me fait savoir que ses plans prévoient de remplacer des voitures M4 du second train le plus chargé de la relation Binche-Turnhout par des voitures M6, plus confortables. Cela concerne aussi

d'autres régions du pays, puisque c'est le même train qui traverse tout le pays. Les M4 sont les plus anciennes et les moins confortables. Vous l'avez compris: plus le numéro est petit, plus le modèle est ancien.

Ce remplacement est prévu au plus tôt au second semestre 2022 – on s'approche de la solution: le remplacement des voitures M4 par des voitures M6. Ce remplacement, que j'espère avec vous le plus rapide possible, permettra d'améliorer le confort des voyageurs de la région de Binche, mais également ceux de la région de Turnhout, *wat mevrouw Verhaert plezier zal doen, hoop ik*.

Faire du train la colonne vertébrale de la mobilité en Belgique ne se réalisera, bien entendu, pas du jour au lendemain, que ce soit par une augmentation de l'offre de trains ou par l'augmentation du confort pour les voyageurs. Néanmoins, des moyens conséquents supplémentaires ont déjà été dégagés depuis le début de la législature. Nous mettons tout en œuvre pour que l'avenir soit encore plus positif que le passé. J'y travaille tous les jours, depuis maintenant plus d'un an et demi.

06.03 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le ministre, merci pour votre réponse. Évidemment, vous êtes optimiste. Je le suis également. Mais en tant qu'usagers de cette ligne, il faut reconnaître qu'il faut une grande motivation pour utiliser ces trains au quotidien, qui sont souvent, comme on le disait, inconfortables. Nous serons forcément très attentifs à l'arrivée de nouveau matériel. Je pense que les usagers de cette ligne voient les mêmes trains depuis une trentaine d'années et commencent à se lasser.

Si nous voulons encourager les citoyens à utiliser les transports en commun, il faut que l'offre puisse suivre et s'adapter.

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

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

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

07.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *Het was enige tijd geleden maar in maart werd in ons land opnieuw een smogalarm afgekondigd. Bij zo'n alarm verlaagt de overheid de maximumsnelheid op de autosnelwegen van 120 km/u naar 90 km/u. Dit om de accumulatie van fijn stof in de lucht tegen te gaan. Fijn stof is namelijk zeer schadelijk voor de volksgezondheid. Maar misschien kan de overheid meer doen dan enkel de snelheid op lokale autowegen te verlagen?*

Welke extra maatregelen zou de overheid kunnen treffen om een smogalarm te kunnen voorkomen? Is het mogelijk dat tijdens een smogalarm we ons openbaar vervoernetwerk gratis openstellen voor alle burgers?

07.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Vindevoghel, ik deel volledig uw bezorgdheid over onze volksgezondheid bij een smogalarm. Uw vraag benadrukt de dringende noodzaak aan de transitie naar een meer duurzame samenleving, met minder CO₂-uitstoot en luchtvervuiling. De mobiliteit heeft daarbij een essentiële rol te vervullen. Zij is een hefboom in de noodzakelijke omslag.

De trein is na de fiets de minst vervuillende vorm van mobiliteit. Het eventueel gratis aanbieden van de verschillende vormen van openbaar vervoer moet overeengekomen worden door de verschillende regeringen van ons land. Daar moet ook een correcte compensatie tegenover staan voor de gederfde inkomsten van onze vervoerbedrijven.

De trein wil elke dag het antwoord zijn om mensen op een milieuvriendelijke manier te vervoeren, ook wanneer er geen smogalarm is. Door bovenal in te zetten op een toename van het aantal treingebruikers en zo de individuele verplaatsingen met de wagen te beperken, kunnen wij in de toekomst smogalarmen vermijden.

07.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik had ook de vraag gesteld of het geen optie zou zijn tijdens een smogalarm de tickets goedkoper of gratis te maken. Ik wil verwijzen naar Duitsland, waar men de prijzen van de tickets verlaagd heeft naar 9 euro, waarmee mensen het openbaar vervoer over het

hele land kunnen gebruiken. Zou het geen optie zijn in zulke periodes een prijsverlaging in te voeren voor de mensen die de trein gebruiken?

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

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

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

08.01 **Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Mijnheer de minister, Audi Brussels in Vorst produceert elektrische auto's. Meer dan 3.000 werknemers produceren de voertuigen. Zij bouwen ook de accu's daarvoor. Een deel van het materiaal wordt per vrachtwagen vervoerd en een ander deel per trein.

Uiteraard moedigen wij het gebruik van de spoorwegen aan. De directie van Audi Brussels heeft de vakbonden in kennis gesteld van de mogelijkheid om de accu's te produceren voor elektrische automodellen die in het buitenland worden geassembleerd. Dat zal een positief effect hebben op de werkgelegenheid in de fabriek. Er zou zijn gekozen voor het vervoer per trein. Gezien het zware gewicht van de batterijen, ongeveer 500 kg, heeft de directie van Audi Brussels de vakbonden op de hoogte gebracht van de noodzaak om infrastructuurwerkzaamheden uit te voeren aan de sporen om dit project tot een goed einde te brengen.

Is uw kabinet op de hoogte van de vraag om een spooruitbreiding voor de batterijfabriek van Audi Brussels?

Heeft Audi Brussels al contact opgenomen met de NMBS en Infrabel om aanpassingen aan de infrastructuur uit te voeren? Zo ja, wat was het antwoord? Is er hiervoor een tijdschema? Over welke investeringen gaat het precies?

Kan Infrabel extra rijpaden aanbieden om de fabriek van Audi Brussels te bedienen? Worden er aan deze autoassemblagefabriek andere voorstellen gedaan om meer goederen per spoor te vervoeren?

Wat is de stand van zaken van het project Schaarbeek-Vorming? Heeft dat bijvoorbeeld ook een invloed op Audi Brussels?

08.02 **Minister Georges Gilkinet:** Mevrouw Vindevoghel, mijn kabinet is uiteraard op de hoogte van dit dossier. Audi Brussels is een zeer belangrijk bedrijf in Brussel, dat veel tewerkstelling biedt. De eerste investering die we met de Europese middelen hebben gedaan, was trouwens ook ten gunste van Audi. Het ging om een brug in Anderlecht.

Infrabel onderhoudt regelmatige contacten met Audi en zoekt samen met het bedrijf naar oplossingen om zoveel mogelijk gebruik te maken van de trein als vervoermiddel voor zijn werkzaamheden. Het nieuws over de invoer van batterijen via de trein is positief. Zo hoeven vrachtwagens niet meer naar Brussel te rijden vanuit Hongarije. Het is dus zeer positief dat de batterijen met de trein naar Audi Vorst kunnen worden vervoerd. Dit past helemaal in mijn ambitie en die van de regering voor het goederenvervoer in ons land, namelijk een verdubbeling van het volume goederen die via het spoor worden getransporteerd.

Infrabel heeft daarom al een voorstudie opgemaakt. Mits validatie van het voorontwerp door alle betrokken partijen zouden de aanpassingswerken binnen een redelijke termijn kunnen worden uitgevoerd. Het aanbieden van extra rijpaden moet nog worden bekeken, onder meer op basis de vragen van Audi.

Infrabel bekijkt steeds alle opties om – ik steun dit ten volle – het vervoer per spoor te vergroten, zowel voor het personen- als goederenvervoer, en dus ook voor dit concrete partnerschap met Audi.

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

08.03 **Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Ik weet dat u het goederenvervoer wilt verdubbelen. De planning van dit project is me nog niet duidelijk, maar ik zal het zeker verder opvolgen. Ik hoop dat men voor het vervoer van de batterijen kan gebruikmaken van goederenvervoer in plaats van vrachtovervoer.

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

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

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

09.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, de situatie is ondertussen al grotendeels uitgeklaard. Ik heb nog slechts één resterende vraag.

Er werd een tijdelijke spoorwissel gelegd toen er werken aan een brug werden verricht. Dat zorgde voor veel overlast. Infrabel heeft tellingen gedaan en men heeft inderdaad erkend dat er een probleem was. Deze vraag is enigszins gedateerd, omdat ze al in maart werd ingediend. Infrabel ging er toen mee akkoord om die spoorwissel te verwijderen. Die wissel zou dus geen definitief karakter krijgen.

Ik heb nog één vraag. Is de spoorwissel ondertussen weg of niet, mijnheer de minister?

09.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, Infrabel laat mij weten dat hun gespecialiseerde dienst bijkomende geluids- en trillingsmetingen heeft uitgevoerd. Na een grondige analyse van de situatie en rekening houdend met de opmerkingen van de buurtbewoners, alsook met de metingen die werden gedaan inzake geluid en trillingen, heeft Infrabel beslist om de twee wissels te verwijderen.

De planning is momenteel in opmaak. De infrastructuurbeheerder moet hiervoor diverse verkeersonderbrekingen aanvragen en onderhandelen met de spoorwegondernemingen, zowel de NMBS als de goederenoperatoren. Intussen werken de betrokken technische diensten een draaiboek voor die uitbraakwerken uit.

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

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

10 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De grensoverschrijdende spoorverbinding Hamont-Weert" (55026761C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De grensoverschrijdende spoorverbinding Hamont-Weert" (55027058C)

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbinding Hamont-Weert" (55027065C)

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe beheersovereenkomst met de NMBS en de bediening van het station Weert" (55027779C)

10 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire transfrontalière Hamont-Weert" (55026761C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire transfrontalière Hamont-Weert" (55027058C)

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison Hamont-Weert" (55027065C)

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau contrat de gestion de la SNCB et la desserte de la gare de Weert" (55027779C)

10.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, deze vragen werden reeds een hele tijd geleden ingediend, maar door de drukke agenda van onze commissie, komen ze nu pas aan bod. Ik wil gewoon even polsen naar de stand van zaken met betrekking tot het dossier-Hamont-Weert. Welke contacten zijn er intussen nog geweest?

Er werd een intentieverklaring ondertekend, de studies zouden worden herbekeken. Welke update en vordering van de werkzaamheden kunt u mij meegeven?

10.02 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de vragen werden inderdaad reeds een tijdje geleden ingediend, maar dat maakt ze niet minder relevant.

Ik verwijs naar een artikel in *Het Belang van Limburg* in april van dit jaar. Dat gaf een verslag weer van de Belgisch-Nederlandse regeringstop, die niet tot een doorbraak in het dossier van de spoorverbinding Hamont-Weert leidde. Zoals wij allemaal weten, is de nieuwe Nederlandse regering niet langer overtuigd, of nog niet helemaal overtuigd, van de meerwaarde van de verbinding.

Beide landen lieten weten dat ze blijven werken aan vervolgstappen voor de ambitie om een spoorverbinding tussen Weert en Hamont tot stand te brengen, waarbij deze in een bredere context wordt gezien. Ik vind dat een cryptische zinnetje en ik had graag uitleg daarover gekregen.

Wat moet er precies verstaan worden onder vervolgstappen en in een bredere context?

Nederland zou voor het einde van dit jaar een definitieve beslissing over het dossier willen nemen. Zijn er ondertussen – we zijn reeds een tijdje verder – nog contacten gepland tussen u en uw Nederlandse ambtsgenoot? Zo ja, wanneer?

Welke initiatieven zult u verder ondernemen om uw ambtsgenoot aan de overkant van de grens te overtuigen?

10.03 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, België en Nederland willen in de toekomst nog intenser samenwerken om belemmeringen weg te nemen en nog meer mensen en bedrijven voor de trein te laten kiezen. De trein verbindt mensen over grenzen. Het is de vervoersoplossing voor de toekomst. Voor grensoverschrijdend verkeer wordt er gewerkt aan een geïntegreerd tariefbeleid om reizigers gedoe met extra toeslagen te besparen als ze over de grens reizen. Ook veiligheidssystemen worden beter op elkaar afgestemd.

Zoals u in de pers vernomen hebt, vond er op 19 april 2022 inderdaad een top plaats tussen de Nederlandse en de Belgische regering. Naast een uitgebreid plenair deel, was er ook ruimte voor bilaterale gesprekken. Zo heb ik een aangenaam onderhoud gehad met staatssecretaris Vivianne Heijnen, bevoegd voor het spoor in Nederland. Tijdens dit gesprek hebben we de verschillende grensoverschrijdende spoordossiers besproken, waaronder uiteraard de Limburgse. We hebben onze wil om samen te werken aan goede spoorverbindingen tussen beide landen bevestigd door een nieuwe samenwerkingsovereenkomst in dat verband af te sluiten en te tekenen.

Mijn administratie en kabinet werken nauw samen met hun Nederlandse collega's aan het dossier, dat inderdaad van groot strategisch belang is. Ik wens nogmaals aan te halen dat aan Belgische kant de nodige werkzaamheden uitgevoerd zijn. Het spoor is nu langs Belgische kant tot Hamont geëlektrificeerd. De nodige vervolgstappen worden gezet om de spoorverbinding tussen Antwerpen, Hamont en Weert uit te werken. De bal ligt hiervoor in de het kamp van de Nederlanders, maar ik laat niet na om in elk contact met mijn Nederlandse collega's de interesse van België in de verbinding Antwerpen-Hamont-Weert te benadrukken.

Het is de bedoeling om in het verdere overleg met Nederland de bestaande onderzoeken naast elkaar te leggen en waar nog onduidelijkheid bestaat, of waar alternatieven door de verschillende betrokkenen vooruitgeschoven werden, deze uit te klaren, zodat verdere stappen ondernomen worden.

Tot slot zijn de onderhandelingen die wij voeren met de NMBS en Infrabel over het contract van openbare dienst en het performantiecontract in een belangrijke fase beland, met het akkoord van de twee raden van bestuur. Nu is er een discussie binnen de regering. Volgende week zal dit aan het Parlement voorgesteld worden. We zullen hierover dus zeer binnenkort van gedachten wisselen in deze commissie en binnen de regering. In november moeten de teksten gefinaliseerd zijn voor hun inwerkingtreding op 1 januari 2023.

10.04 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, ik word steeds meer ongerust over dit dossier. Het stond vroeger in het regeerakkoord van Rutte 3, maar in dat van Rutte 4 niet meer. Ik heb er meermaals op aangedrongen omdat het ongelofelijk belangrijk was dat er verder aan werd gewerkt en bijna gelobbyd werd aan Nederlandse zijde, zowel tijdens de regeringsvorming als daarna, aan het opnemen van dit project. De regeerverklaring van Rutte 4 werd helaas niet gehaald, maar op zijn minst zijn er de beleidsplannen van de bevoegde staatssecretaris.

Het enige wat ik hoor, is dat men op 19 april samenkwam. Mijn vraag blijft onbeantwoord, maar ze leeft ook aan Nederlandse zijde. "Is het glas halfvol of halfleeg?", zo werd mij letterlijk gevraagd. Men weet niet wat hiervan te denken. Er is een intentie, maar de bal ligt in het kamp van Nederland. We zullen het verder uitleken, maar wanneer? Ik hoor niet wanneer, welke contacten er zijn, of er doorgedruwd wordt.

10.05 Minister **Georges Gilkinet**: Ik heb respect voor de democratie. Nederland is een democratie, met een ander parlement. Wij hebben in België alle werken uitgevoerd. Bij elke gelegenheid, telkens als ik mijn Nederlandse collega ontmoet, zeg ik dat deze link voor ons belangrijk is. Ik kan echter niet beslissen voor Nederland, u moet serieus zijn.

10.06 **Frank Troosters** (VB): Wanneer is de volgende afspraak? Werd die vastgelegd? Wat is de verdere planning?

10.07 Minister **Georges Gilkinet**: Wij zien elkaar regelmatig met onze administraties. Ik kan niet zelf beslissen voor Nederland. Ik ben een democraat. Ik respecteer de democratie van Nederland. Ik ben duidelijk tegenover mijn Nederlandse collega: voor ons is dit belangrijk, wij zijn er klaar voor, doe uw werk.

10.08 **Frank Troosters** (VB): Ik beweer helemaal niet dat u niet democratisch bent en ik vraag helemaal niet om ondemocratisch te zijn. Pushen en drukken en aandringen en het belang benadrukken, is wel iets anders dan afwachten tot een volgende ontmoeting er komt, als men in Nederland zover is. We zullen zien wat ervan komt, maar eerlijk gezegd, ik denk niet dat het er goed uit ziet.

10.09 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik ben het met u eens. Dit is een strategisch dossier en dat mag blijken. We zijn met de commissie op bezoek geweest ter plekke. Het is voor iedereen duidelijk dat dit strategisch is. Mij moet van het hart dat dit iets verder mag gaan dan de wil uitspreken, intenties, ambities inzake modal shift, inzake minder wagens en meer de trein nemen, inzake grensoverschrijdende verbindingen. Mijnheer de minister, als wij u vragen wanneer u opnieuw uw ambtsgenoot zult zien en wat er nog is gepland, maakt daar concreet in zijn u niet minder democraat.

U zegt dat aan Belgische zijde alles klaar is. Wij hebben er in de vorige legislatuur inderdaad voor gezorgd dat alles klaar is. De perrons zijn verlengd, het station is terug open, de elektrificatie is gerealiseerd. Het komt nu u toe om die bal binnen te koppen.

Ik begrijp uiteraard dat u geen beslissingen kunt nemen aan de overkant van de grens, maar u moet meer doen dan ambities en intenties uitspreken. U moet als het ware uw ambtsgenoot stalken, u moet daar op de tafel blijven kloppen. U moet ervoor zorgen dat die verbinding gerealiseerd wordt, want praatjes vullen geen gaatjes.

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

11 Questions jointes de

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

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

11 Samengevoegde vragen van

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

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

11.01 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): *Monsieur le président, monsieur le ministre, à la suite à la généralisation du télétravail structurel, la mobilité des travailleurs s'est vue modifiée. Aujourd'hui, fini les trajets vers le travail à 8 h et le retour à 17 h. Nous avons désormais besoin de flexibilité. Et c'est exactement ce que le nouvel abonnement "flex", actuellement projet-pilote, propose. Une nouvelle réjouissante et un excellent outil, donc.*

Ce changement d'habitudes n'a pas épargné nos pays voisins, dont le Luxembourg, qui permet dorénavant à ses travailleurs de faire du télétravail partiel. Je suis donc interpellé aujourd'hui par certains de ces

travailleurs transfrontaliers, qui souhaitent s'assurer qu'ils pourront bénéficier d'un tel service.

Aujourd'hui, le site de la SNCB ne propose qu'un abonnement standard aux voyageurs transfrontaliers, sans pouvoir se procurer un abonnement mi-temps tel que proposé sur le reste du territoire.

Monsieur le ministre, sous quel calendrier peut-on attendre l'abonnement flex? Sera-t-il disponible également pour les voyageurs transfrontaliers? Une uniformisation de l'offre d'abonnement pour les voyageurs transfrontaliers est-elle envisageable?

11.02 Josy Arens (Les Engagés): Monsieur le ministre, pour répondre à l'évolution de la demande et des comportements en matière de mobilité et, notamment, à l'augmentation du télétravail, la SNCB a lancé un projet-pilote d'abonnement flexible pour des trajets domicile-travail. Cette formule de "Flex Abonnement" permettra de répondre au mieux à l'alternance entre télétravail et présence au bureau. La date du premier trimestre 2022 avait régulièrement été évoquée pour la mise en vente de cet abonnement à destination de tous les navetteurs. Sur son compte Twitter, la SNCB déclare cependant que cette opération sera reportée à 2023.

Monsieur le ministre, confirmez-vous ces informations? Pouvez-vous nous expliquer les raisons de ce retard? Quand le "Flex Abonnement" sera-t-il enfin disponible pour tous les voyageurs?

11.03 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Vajda, tout d'abord, je vous félicite pour votre patience!

Comme le démontre l'exemple du budget mobilité, les citoyens attendent plus de flexibilité dans leur mobilité. C'est l'un des enjeux déterminants de l'avenir. Pour cette raison, nous avons demandé à la SNCB de développer des formules qui répondent mieux aux nouvelles habitudes de mobilité. C'est le cas du "Flex Abonnement", qui est actuellement en phase pilote.

La SNCB m'informe qu'elle vise le lancement progressif de cette offre pour le dernier trimestre de cette année. Dans un premier temps, le "Flex Abonnement" ciblera les clients B2B - ayant conclu une convention tiers-payant avec la SNCB. Puis, en 2023, elle visera le reste de la clientèle. La SNCB est en train d'affiner son application mobile, afin qu'elle permette l'intégration fluide du "Flex Abonnement". En effet, sa particularité est qu'il faudra indiquer les jours auxquels le train a été pris, étant donné que "Flex Abonnement" offre un nombre délimité de trajets dans une période déterminée. J'ai bien évidemment insisté auprès de la SNCB sur la nécessité de travailler au lancement rapide de ce "Flex Abonnement", afin de respecter les engagements pris jusqu'à présent en faveur des navetteurs.

Nécessitant des négociations avec des partenaires étrangers tels que CFL, NS, SNCF et DB - respectivement pour les chemins de fer luxembourgeois, néerlandais, français et allemands -, le développement d'abonnements transfrontaliers est plus complexe à enclencher. Les offres et possibilités techniques propres à chaque pays partenaire varient en effet. C'est pourquoi il est, pour l'heure, impossible d'uniformiser intégralement les offres d'abonnement transfrontalier. Cependant, vu la gratuité du réseau luxembourgeois - du moins, en seconde classe -, cela ne pose pas de difficultés aux navetteurs qui se rendent quotidiennement de Belgique vers le Grand-Duché.

À ce stade, le développement d'un "Flex Abonnement" transfrontalier n'est pas prévu, mais il ne devrait pas poser de difficultés aux Luxembourgeois de la province qui vont travailler au Grand-Duché - et vice versa.

Je continuerai néanmoins à travailler avec mes homologues des pays voisins à l'intégration tarifaire de nos offres de transport respectives. En tant que ministre de la Mobilité, je veux rendre le choix des modes de transport durables tels que le train aussi facile et attrayant que possible. Une offre de train étendue et flexible est une condition indispensable pour aboutir à nos objectifs en Belgique et ailleurs, et les liaisons transfrontalières sont importantes dans ce cadre.

11.04 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Vous annoncez un délai à la fois rapide et précis - durant le quatrième trimestre 2022. C'est évidemment une très bonne chose et je m'en réjouis.

Je suis quelque peu déçu, mais je comprends les difficultés techniques qui empêchent, pour l'instant en tout cas, de partager cette offre avec les travailleurs transfrontaliers. Une uniformisation est plus difficile. Cela a moins de conséquences avec le Grand-Duché de Luxembourg, où le transport en seconde classe est

gratuit. Je suppose cependant que ce projet va se poursuivre dans de bonnes conditions.

11.05 Josy Arens (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre "bonne" réponse. Vous constaterez que je peux aussi être satisfait, quand cela suit, comme je suis mécontent quand cela ne suit pas. Bien évidemment, j'insiste pour que cet abonnement soit disponible le plus rapidement possible.

Votre réponse signifie aussi que la communication de la SNCB sur Twitter était erronée, puisqu'elle annonçait le report à 2023 de cette mesure que vous prévoyez pour la fin de l'année 2022.

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

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

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

12.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, lorsqu'un député pose des questions, il se fonde sur des articles, sur des connaissances personnelles. Ici, je vais vous poser une question qui est fondée sur une rumeur. C'est inhabituel dans mon chef mais cette rumeur pourrait, si elle se confirme, poser une question qui m'embêterait.

La gare d'Arlon, qui est la plus importante en nombre de voyageurs de la province de Luxembourg, est cruciale de par sa proximité avec les frontières luxembourgeoise et française. Elle offre actuellement une fréquentation qu'on pourrait qualifier d'optimale. Dans sa configuration actuelle, il lui serait difficile d'accueillir davantage de passagers.

Cependant, une rumeur court qu'une suppression de la voie 8 serait envisagée. Or, cette voie est aujourd'hui utile pour l'offre de trains actuelle et sa suppression causerait indubitablement une mise à mal du plan de transport et de la ponctualité, qui est également une de vos préoccupations. Cette nouvelle m'étonne donc car elle ne coïncide pas avec l'objectif que vous portez d'augmenter encore l'offre de trains et de faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité.

Monsieur le ministre, je me permets donc de vous poser la question directement. Confirmez-vous la suppression de la voie 8 à Arlon ou pouvez-vous réduire cette rumeur à néant? Si la rumeur est fondée, quelles raisons justifient-elles ce choix? Quel serait le calendrier d'exécution pour la suppression de cette voie? Le cas échéant, que mettez-vous en place pour atteindre votre objectif d'augmentation de l'offre, tout en supprimant cette voie?

12.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, monsieur Vajda, j'étais pas plus tard que jeudi passé en gare d'Arlon sur la route de Luxembourg et du Kirchberg pour le Sommet européen. J'ai pu m'y arrêter quelques minutes et, *de visu*, voir les travaux qui sont encore à réaliser.

En ce qui concerne la fameuse voie 8, Infrabel m'informe de ce qui suit. La voie 8 en gare d'Arlon a été mise en place durant les travaux réalisés sur le site pour éviter de perdre de la capacité d'accueil lorsqu'un autre quai de la gare était mis hors service pour rénovation. Ce chantier est en passe d'être terminé. L'aboutissement des travaux est prévu pour la fin du mois de juin.

Vu son statut provisoire, l'installation de la voie 8 n'a pas été réalisée pour durer. Elle fonctionne d'ailleurs sous le couvert d'une dérogation à la réglementation ferroviaire autorisée jusqu'à la fin des travaux. Pérenniser cette voie n'est donc pas prévu car elle n'est pas reprise dans le schéma directeur de la gare. Je dirais même plus, la non-pérennisation de cette voie n'aura pas d'impact négatif sur la circulation des trains via la gare d'Arlon puisque, entre-temps, des travaux à réaliser sur le site seront terminés et que l'on pourra utiliser normalement les autres quais qui étaient temporairement indisponibles.

Cette information que vous craigniez et que vous jugiez négative n'aura donc pas d'impact négatif sur la capacité d'accueillir des trains en gare d'Arlon en provenance de Belgique ou du Grand-Duché de Luxembourg.

12.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie. La voie 8 a effectivement un caractère provisoire. J'ai creusé le sujet après avoir déposé cette question Il m'est revenu d'usagers avertis, qui ne sont pas nécessairement des membres de la SNCB et encore moins d'Infrabel, que cette voie n'étant pas destinée à durer, le fait de l'enlever ne devrait pas poser trop de problèmes. Ils ont cependant attiré mon attention sur le timing dans lequel ce quai serait supprimé. Je vous invite donc à être prudent et à vérifier que tous les travaux d'aménagement des autres voies seront bien terminés avant cette suppression, et ce, afin d'éviter tout problème, même temporaire. Vous savez l'effet négatif que cela peut avoir.

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

13 Samengevoegde vragen van

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

13 Questions jointes de

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

13.01 Frank Troosters (VB): Ik verwijst naar de schriftelijke versie van mijn vragen.

Na een discussie met een viertal jongeren over hun treinticket en het niet respecteren van de regels inzake de mondmaskerplicht kreeg een treinbegeleider klappen. De feiten deden zich voor op het perron in Ieper. De treinbegeleider moest - gelukkig maar - met lichte verwondingen naar het ziekenhuis.

Welke verdere begeleiding of bijstand kreeg de betrokken treinbegeleider na deze feiten? Welke verdere maatregelen zal de minister nemen inzake het veiligheidsbeleid binnen het spoorgebeuren ten gevolge van deze nieuwe feiten?

Donderdag 21 april jongstleden viel er opnieuw een agressiegeval met als slachtoffer een NMBS-personeelslid te betreuren. De feiten vonden deze keer plaats in Liedekerke; een treinbegeleider moest gewond afgevoerd worden naar het ziekenhuis.

Deze feiten volgen in een lange rij van incidenten, zowel tegenover treinreizigers (denken we maar aan de jonge studente die recent slachtoffer werd van seksuele intimidatie tijdens de rit naar Brussel) alsook tegenover NMBS-personeel (denken we maar aan Ottignies waar recent op een week tijd twee incidenten tegen treinbegeleiders plaatsvonden).

1. Welke concrete beleidsmaatregelen en/of concrete acties ter bevordering van de veiligheid binnen het spoorgebeuren heeft de minister genomen sinds de bovenvermelde feiten die plaatsvonden op de trein naar Brussel en in Ottignies? Graag een overzicht van de genomen maatregelen (zowel op lange termijn als op korte termijn).

2. Zal de minister nieuwe of bijkomende maatregelen nemen naar aanleiding van de nieuwe feiten die in Liedekerke hebben plaatsgevonden? Zo ja, welke en op welke termijn? Zo neen, waarom niet?

13.02 Florence Reuter (MR): Monsieur le ministre, les chiffres sont alarmants: 13 agressions par jour, 5 000 au total en 2021, pour le personnel de la SNCB, de la STIB, des TEC, de De Lijn. Ils sont tous sous pression. C'est plus 23 % par rapport à 2020. Ce sont uniquement les chiffres des agressions physiques. On ne parle pas des agressions verbales qui, elles, sont, on le sait, quotidiennes. C'est évidemment un grand problème. Cela signifie qu'en allant travailler, tous les jours, on risque une agression, soit physique, soit verbale, sur son lieu de travail. Ces agressions ont, bien entendu, comme pour tout le monde, un impact

extrêmement important psychologiquement. Il est temps d'y mettre un terme. Mes questions sont simples. Elles sont les suivantes.

Une campagne de sensibilisation va être lancée en collaboration avec la SNCB, les TEC, De Lijn, la STIB et les ministres compétents. C'est une bonne chose mais cela sera-t-il bien suffisant? Comment assurer plus de sécurité dans les transports en commun? Y a-t-il des mesures prévues? Travaillez-vous avec les autres ministres compétents à d'autres niveaux de pouvoir sur des mesures pour assurer la sécurité ou, à tout le moins, veiller à instaurer une sécurité sur les lignes les plus sensibles, et y mettre l'accent?

Je pense notamment à ce qui existe en France: ce bouton "alerte à caractère sexuel". Il a été créé en France en 2019 et peut être envoyé par SMS. Connaissez-vous le système? Je pense que oui. En tout cas, je l'espère. Quel est son impact sur la sécurité? Peut-on envisager ce type de système chez nous?

Je pense que si on veut encourager – et c'est votre message depuis le début de la législature - l'usage des transports en commun, il faut effectivement faire diminuer ces chiffres d'agressions. On parle d'agressions du personnel mais qu'en est-il des usagers? Avez-vous des chiffres? Y a-t-il des témoignages d'agressions envers les usagers? Il faut quand même rassurer les navetteurs si on veut les encourager à prendre davantage le train, le bus, le tram. Il faut, en tout cas, avoir des transports en commun sécurisés.

13.03 Georges Gilkinet, ministre: Merci, madame Reuter, et bienvenue.

Mijnheer Troosters, ik blijf het herhalen, zonder veiligheid kan er geen sprake zijn van vrijheid, dus ook niet van vrijheid van mobiliteit. Ik veroordeel met klem elke vorm van agressie, zeker tegen overheidspersoneel zoals treinbegeleiders.

Mijn medeleven gaat uit naar beide slachtoffers van de betreurenswaardige incidenten in Ieper en Liedekerke.

Naar aanleiding van de fysieke agressie tegen de treinbegeleider in Ieper heeft het Security Operations Center (SOC) van de NMBS de interventie van de dienst 112, de politie en een buddy gevraagd. De 112 is ter plaatse gekomen. De treinbegeleider, die lichtgewond was, werd vervangen door een collega. Hij werd ter plaatse door een buddy opgevangen, in dit geval een teamleader van de zone Brugge. Hij heeft ook telefonisch ondersteuning gekregen van de teamleader van de zone Kortrijk.

Het SOC heeft de camerabeelden van het incident aan de lokale politie van Ieper bezorgd, die het onderzoek voert.

Par ailleurs, la SNCB propose en général une aide psychologique aux membres du personnel qui ont vécu des événements traumatisants, comme un cas d'agression, à savoir un soutien psychologique de première ligne par des collègues formés à cet effet. Ce service existe depuis de nombreuses années. Depuis 2021, un soutien psychologique de deuxième ligne est fourni par des psychologues externes qui assurent une permanence à Bruxelles ou qui peuvent être contactés par appel vidéo. Si nécessaire, un accompagnement individuel par un psychologue plus proche du domicile est possible.

De dienst Securail valt onder mijn bevoegdheid en ook onder de bevoegdheid van mijn collega van Binnenlandse Zaken. Mijn kabinet brengt samen met het kabinet van Binnenlandse Zaken en de NMBS de verbeterpunten inzake alle veiligheidsfenomenen op het gehele spoorwegdomein in kaart, zowel op het vlak van patrouilles als op het vlak van interventies.

Veiligheid in brede zin maakt een essentieel onderdeel uit van zowel de Spoorvisie 2040, die recent werd goedgekeurd door de regering, als van het contract van openbare dienst met de NMBS, waarover wij nu onderhandelen. Wij hebben het hier al meermaals over gehad in deze commissie.

Een diepgaand debat is ook gevoerd binnen de Adviesraad voor private veiligheid, die opgericht werd door de minister van Binnenlandse Zaken, samen met de veiligheidsdiensten van de openbaarvervoermaatschappijen en verschillende andere partners, zoals de politiediensten, de juridische partners en vertegenwoordigers van het personeel.

Verschillende onderwerpen zullen aan bod komen, bijvoorbeeld de afstemming van de bevoegdheden, de interventieprocedures, verdedigingsmiddelen, opleiding, enzovoort. Mijn kabinet zal dat proces

ondersteunen en de nodige impulsen geven.

Madame Reuter, en ce qui concerne le nombre de plaintes déposées par les voyageurs pour des agressions dans les transports en commun, celles-ci sont généralement introduites auprès des forces de l'ordre. La SNCB ne dispose pas de chiffres à ce sujet. Je vous invite à interroger la ministre de l'Intérieur afin d'obtenir des informations sur le sujet.

Pour finir, lors des réunions de la Conférence interministérielle de la Mobilité - la prochaine aura lieu aujourd'hui même à 18 h 30 -, nous travaillons avec mes collègues régionaux de la Mobilité à assurer la sécurité dans les transports en commun car c'est un défi commun. En ce qui concerne la SNCB, mais l'intention est de généraliser ce système, un système de notification WhatsApp est en effet en préparation. Je l'ai annoncé, il y a quelque temps en commission. Ce système devrait être opérationnel dès l'année prochaine, ce qui permettra aux passagers et encore mieux aux passagères qui ne se sentent pas en sécurité de le signaler rapidement.

Comme je l'ai dit, ces faits de violence sont intolérables. Ils restent heureusement rares mais ils doivent être traités avec sérieux, à la fois avec un accompagnement spécifique pour les travailleurs et travailleuses de la SNCB qui en ont été victimes, et à la fois pour assurer une mobilité la plus agréable possible aux personnes de plus en plus nombreuses qui prennent le train. Cela fait partie de mes engagements et des éléments sur lesquels nous travaillons pour améliorer la qualité du service.

13.04 Frank Troosters (VB): Ik hoor graag dat men bezig is met het whatsapp-systeem, dat eerder aangekondigd was. En ik hoor ook graag dat men erkent dat veiligheid een essentieel onderdeel is in de toekomstvisie van het spoor en dat dat aspect ook meegenomen wordt in de bespreking van het beheerscontract en dat er diepgaande debatten gevoerd worden.

Ik kijk dus verder uit naar de concrete resultaten daarvan.

13.05 Florence Reuter (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie. Vous m'avez communiqué un certain nombre d'éléments, mais des éléments *a posteriori*. Certes, il faut un suivi psychologique. Certes, ces agressions sont condamnées par tout le monde. Vous dites qu'elles sont encore rares. Je trouve que treize agressions par jour envers le personnel, c'est beaucoup; comme je l'ai dit, il y en a eu 5 000 en 2021.

C'est très bien que vous teniez une réunion avec vos collègues régionaux et que vous essayiez de travailler ensemble. Je le salue encore une fois, mais il est nécessaire d'intensifier les efforts en termes de prévention. Il faut faire en sorte que le personnel soit davantage protégé, car agir *a posteriori*, cela diminuera peut-être les dégâts, mais une fois que le mal est fait, il est trop tard.

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

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

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

14.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, fietsen is gezond, goedkoop en goed voor het milieu. Daarom was het de ambitie van de regering om het gebruik van de fiets fiscaal te stimuleren. De btw op fietsen zou van 21 % naar 6 % verlagen. De regering keert nu echter op haar stappen terug, want die geplande btw-verlaging komt er niet.

Mijnheer de minister, die maatregel zou te duur zijn. Kunt u zeggen hoe duur precies? De regering zou het gereserveerde budget van 80 miljoen euro per jaar willen gebruiken voor een verbetering van de fietsvergoeding, volgens wat ik heb vernomen. Mijn vraag dateert al van april. Klopt die bewering? Kunt u al een tijp van de sluiert oplichten? Wat houdt die verbetering precies in?

Vorig jaar lanceerde u ook een actieplan ter promotie van de fiets. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van verschillende actiepunten? Welke actiepunten werden er al gerealiseerd, welke zijn in uitvoering en welke zijn nog niet opgestart?

14.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Raskin, fietsen naar het werk heeft veel voordelen. De fietser vermindert zijn CO₂-uitstoot, vermijdt files, krijgt meer beweging en is meer ontspannen. Dat laatste zie ik, mensen op de fiets zijn gelukkiger.

Voor uw eerste vraag verwijst ik u naar de heer Van Peteghem, mijn collega-minister van Financiën. Uw vraag gaat over de btw op fietsaankopen en hij is bevoegd voor fiscaliteit en btw.

Wat uw tweede vraag betreft, deze regering heeft inderdaad de voorkeur gegeven aan een initiatief om woon-werkverkeer met de fiets te bevorderen. Concreet wordt, gespreid over drie jaar, 240 miljoen euro vrijgemaakt om de keuze voor actievere en duurzamere mobiliteit naar het werk te ondersteunen. Samen met mijn collega's van Economie, Werk, Sociale Zaken, Volksgezondheid en Financiën heb ik advies gevraagd aan de NAR en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven om het gebruik van de fiets voor de verplaatsing naar het werk te bevorderen, bijvoorbeeld door het verhogen van de maximale kilometervergoeding of door het uitbreiden van de terugbetaling voor woon-werkverplaatsingen met de fiets. Wij kijken uit naar hun bijdragen om de modaliteiten van deze steun in de komende weken vast te stellen, met respect voor de sociale dialoog en de goede ideeën van de sociale partners.

Ten derde, het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer bevorderen is een van de vele interessante maatregelen in het door mij geïnitieerde eerste federale actieplan ter promotie van de fiets, *Be Cyclist*. Dit project zal één keer per jaar, in september, worden geëvalueerd. Wij werken samen met Vias aan de evaluatie van dit plan, waarvan de resultaten in september bekend moeten zijn. U ziet dus dat wij hard aan het werk zijn om de combinatie van fiets en trein te bevorderen. Het is een van de goede initiatieven van de federale regering om de fiets te promoten.

14.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, u verwijst naar uw collega. We zullen het dan van hem wel horen.

U verwees ook naar een evaluatie van uw actieplan in september. Dat zullen we dan ook wel horen. Ik kan eigenlijk niet veel aanvragen met dit antwoord.

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

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

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

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

15.01 **Frank Troosters** (VB): Ik verwijst opnieuw naar mijn ingediende vraag.

Mijnheer de minister, de luchthaven van Zaventem heeft het al zwaar te verduren gekregen de afgelopen jaren. Na de aanslagen in 2016, de wereldwijde pandemie, het verplichte vertrek van de heer Descheemaeker, de vliegtaks, de verhoogde taksen vanwege Skeyes en nu de riante boete omwille van de temperatuurcontroles. Er kan met andere woorden gezegd worden dat het sinds 2016 tot nu - met uitzondering van 2019 - alleen maar bergaf is gegaan met de luchthaven terwijl dit nog steeds de tweede grootste economische motor is van België.

Het belang van Brussels Airport voor de Vlaamse economie valt nauwelijks te overschatten. Er werken 64.000 mensen op en rond de luchthaven waar 3,2 miljard euro toegevoegde waarde wordt gegeneerd per jaar. Ze wil tegen 2040 aan 120.000 mensen direct of indirect een job geven. Ook de toegevoegde economische waarde van Brussels Airport aan ons land kan tegen 2040 verdubbelen tot 6,4 miljard euro per jaar.

Om deze doelstellingen te bereiken zal er dringend werk moeten gemaakt worden van een sterk beleid en moet er een halt worden geroepen aan het aanhoudende pestgedrag die nu aan de gang is.

*Wanneer zal de nieuwe voorzitter van de raad van bestuur bekend gemaakt worden?
Hoe zal u uw beleid aanpassen om de luchthaven de kans te geven om terug te groeien?*

15.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, de uitbater van Brussels Airport, Brussels Airport Company (BAC), is een privéonderneming. Het is niet aan mij om commentaar te geven op haar raad van bestuur, laat staan op haar financiële situatie.

Gezien het economische belang van de luchthaven en haar centrale rol in de luchtvaart heb ik regelmatig contact met het management van Brussels Airport Company. BAC heeft echter behoefte aan een evenwichtige vliegwet, zoals opgenomen in het regeerakkoord.

Daarom heb ik een overlegplatform opgericht, bijgestaan door een technische werkgroep, die alle belanghebbenden samenbrengt, waaronder uiteraard ook Brussels Airport.

Het doel van de maatregelen is het vinden van evenwichtige oplossingen die voor iedereen aanvaardbaar zijn. Wij kunnen daarbij de negatieve impact niet ontkennen op het milieu, alsook op de levenskwaliteit en de gezondheid van de inwoners van het Brussels Gewest en van Vlaams- en Waals-Brabant.

Het doel is, tot slot, ook om de luchthaven een duidelijk juridisch kader te bieden.

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

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

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

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

16.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de statutaire tewerkstelling garandeert een kwaliteitsvolle dienstverlening bij onze spoorwegen. Het voorstel van de N-VA om dat statuut bij de Belgische spoorwegen af te schaffen en enkel nog mensen op contractuele basis aan te werven, is voor ons een conservatieve kramp.

De sector van de spoorwegen heeft zeer specifieke personeelsnoden. Ervaring en een personeelsvisie op lange termijn moeten dan ook centraal staan. Bovendien is de opleiding voor nieuw personeel zeer specifiek. Zij vraagt veel investeringen van het bedrijf en de werknemers. Daarom wordt het operationeel personeel statutair aangeworven. Het is een incentive om zich te verbinden met het bedrijf, vaak voor een heel leven.

Het spoorwegmanagement is zich daar trouwens bewust van, gezien de huidige krapte op de arbeidsmarkt en de concurrentiestrijd tussen de verschillende bedrijven.

Hoe kijkt u naar de toekomst van die tewerkstelling? Is statutaire tewerkstelling voor u de norm? Zijn de NMBS en Infrabel vragende partij om de statutaire aanwervingen te behouden of opteren zij eerder voor contractuele?

Wat is de verhouding tussen het aantal contractuelen en statutairen, zowel bij de NMBS als bij Infrabel?

16.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, de aanwerving van personeel door de spoorwegen wordt wettelijk geregeld door de wet van 23 juli 1926. In dat kader zijn door de NMBS en Infrabel zowel statutaire als contractuele aanwervingen mogelijk. U weet dat ik enorm veel waarde hecht aan al het treinpersoneel, alle vrouwen en mannen die zich dag na dag bij zowel de NMBS als Infrabel inzetten om de treinen in ons land te laten rijden. Zij vormen samen de hoeksteen van ons spoorvervoer. Hun welzijn heeft voor mij dan ook de allerhoogste prioriteit, net zoals een degelijk werkkader en goede arbeidsomstandigheden. Dat is wat voor mij hier aan de orde is.

Wat uw laatste vraag betreft, over de huidige verhoudingen bij de NMBS en Infrabel inzake contractuelen en

statutairen, kan ik u de volgende cijfers meegeven. De dato 28 april 2022 bedroeg het percentage contractuelen voor de NMBS 9,9 % en voor Infrabel 14,6 %.

16.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is inderdaad heel belangrijk dat de mensen een goed contract hebben. Wij zijn voorstander van het behoud van statutaire tewerkstelling. We mogen de geschiedenis daarvan niet vergeten. Ik onthoud het voorbeeld van iemand bij Skeyes die mij zei dat het belangrijk was om een statutair contract te hebben, omdat zij soms tegen commerciële doeleinden moeten ingaan. Als er bijvoorbeeld problemen zijn met een vliegtuig, dan moet een technicus kunnen beslissen dat het vliegtuig niet mag vertrekken. Statutaire jobs zorgen ervoor dat mensen beslissingen kunnen nemen in moeilijke situaties en toch hun job kunnen behouden. Wij zijn dus voorstander van het behoud van statutaire tewerkstelling.

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

De **voorzitter**: De heer Wollants is niet aanwezig. We zullen dus het einde van de vergadering afwachten om te beslissen over zijn samengevoegde vragen nrs. 55026995C en 55026997C. Hetzelfde geldt voor vraag nr. 55027028C van de heer Aouasti.

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

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

17.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *En janvier 2021, je vous interrogeais sur un projet lancé par la SNCB visant à soutenir les circuits courts et les producteurs locaux au sein des gares. Malgré la situation sanitaire, le projet a démarré en mai 2021 et doit être prochainement évalué. Quatre gares en font partie : Ottignies, Liège-Guillemins, Gand Saint-Pierre et Braine-le-Compte. A l'issue de la période test, le projet pourrait être élargi à d'autres gares.*

Ce projet peut s'intégrer dans la vision « gare vivante », utile notamment pour renforcer l'attractivité des petites et moyennes stations.

Voici donc mes questions :

- La SNCB dispose-t-elle déjà de résultats provisoires ? Quels sont-ils ?*
- Une extension du projet est-elle prévue vers les gares moyennes ou rurales ?*
- Quels sont les retours des producteurs au niveau client et des conditions contractuelles ?*

17.02 Georges Gilkinet, ministre: Des gares vivantes et intégrées dans leur environnement sont un ingrédient indispensable pour améliorer l'expérience des voyageurs. C'est pour cela qu'elles font intégralement partie de la Vision Rail 2040 récemment adoptée par le gouvernement mais également du futur contrat de service public avec la SNCB.

Malgré le contexte sanitaire compliqué, nous avons pu lancer l'année dernière avec la SNCB un projet de circuit court dans les gares consistant en des points de retrait d'aliments produits localement. Étant donné que les contrats couraient jusque fin avril, le bilan de ce projet est en cours de finalisation. Si un premier bilan positif a déjà pu être tiré en termes d'intérêt pour ce type de service, un bilan détaillé doit encore être discuté avec les partenaires. Celui-ci prendra naturellement en considération les contextes sanitaire et économique très particuliers dans lesquels le test s'est déroulé, soit la période de la pandémie.

La SNCB a recueilli les intérêts et analyse actuellement la suite à y donner sur la base des enseignements de la phase test.

Je suivrai comme vous l'évaluation de ce projet avec grand intérêt et nous en tirerons les conclusions quant à son éventuelle extension.

17.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Nous attendrons le rapport détaillé et nous vous réinterrogerons sur ce dossier important pour l'avenir des gares.

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

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

18 Samengevoegde vragen van

- **Tomas Roggeman** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De waterstoffrein in het energiepakket van de federale regering" (55027078C)

- **Christophe Bombled** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van de niet-geëlektrificeerde spoorlijnen" (55027175C)

- **Tomas Roggeman** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De elektrificatie van de spoorlijn Ronse-Gent" (55027479C)

18 Questions jointes de

- **Tomas Roggeman** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Le train à hydrogène dans le paquet énergétique du gouvernement fédéral" (55027078C)

- **Christophe Bombled** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "L'avenir des lignes de chemin de fer non électrifiées" (55027175C)

- **Tomas Roggeman** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "L'électrification de la ligne ferroviaire Renaix-Gand" (55027479C)

18.01 Christophe Bombled (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, parmi les 10 % de voies de chemin de fer non électrifiées en Belgique figurent celles des lignes 132 et 134, entre Charleroi-Sud et Couvin. Sachant en outre que les locomotives diesel émettent beaucoup de CO₂, il est opportun de trouver une alternative.

Monsieur le ministre, une date est-elle programmée pour la suppression de l'utilisation des locomotives diesel en Belgique?

L'électrification des lignes 132 et 134 est-elle techniquement envisageable étant donné la présence de trois tunnels anciens et fort étroits, et de l'Observatoire magnétique de Dourbes?

Le coût financier de l'électrification des dernières lignes de chemin de fer qui ne le sont pas a-t-il été estimé? Dans l'affirmative, à combien s'élève-t-il?

La piste des trains avec batterie a-t-elle été étudiée? Dans l'affirmative, pourrait-elle être retenue? Le problème d'autonomie limitée ne représenterait-il pas un obstacle pour la mise en application?

Suite à des contacts intensifs entre le SPF Mobilité, Infrabel, la SNCB et le bureau d'étude Transport & Mobility Leuven, un rapport final sur le remplacement de la traction diesel sur les lignes 58, 82, 86, 122, 132, 134, 21C, 55 et 204 devait être publié. Cette publication a-t-elle eu lieu? Dans l'affirmative est-elle consultable et quelles en sont les conclusions?

Enfin, une solution ne serait-elle pas de convertir les moteurs diesel pour les adapter à l'hydrogène et au biogaz? Cette possibilité a-t-elle déjà été étudiée? Si oui, quelles sont les conclusions de l'étude?

18.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Bombled, comme vous le savez, cette ligne entre Charleroi et Couvin m'est chère, comme toutes les autres lignes voire plus encore. Nous y avons réalisé des investissements notamment pour permettre le transport par train, qui est le meilleur des modes de transport, de marchandises extraites de carrières qui jouxtent cette ligne, ce qui assure un avenir à cette ligne de voyageurs importante au sortir de Charleroi.

Le train est le moyen de déplacement écologique par excellence. C'est encore plus vrai en Belgique, notre réseau étant l'un des mieux électrifiés d'Europe avec plus de 90 % du réseau qui est électrifié.

L'étude à laquelle vous faites référence a été réalisée pour le compte du SPF Mobilité par Transport & Mobility Leuven. Elle est disponible depuis février 2021 sur le site du SPF ainsi que sur le site

web du bureau d'étude. Cette étude d'excellente qualité fait la distinction entre le réseau ferroviaire utilisé pour les trains de passagers et le réseau utilisé pour le fret.

Pour le transport de passagers, le taux d'électrification est encore supérieur à 90 %, puisqu'il atteint 97 % contre 60 % dans certains pays voisins comme l'Allemagne ou la France. Les dernières lignes restantes sont desservies par des autorails diesel de type AR 41 de la SNCB. C'est le cas pour le matériel roulant entre Charleroi et Couvin. Ces autorails étaient, au moment de leur mise en service, en règle avec la réglementation en vigueur et peuvent continuer à être utilisés jusqu'à leur fin de vie estimée au début des années 2030 – on a encore de la marge. Ils devront alors être remplacés par des trains utilisant une source d'énergie alternative.

La SNCB envisage d'intégrer l'option d'un système à batterie pour ses prochaines commandes de matériel roulant électrique. Par ailleurs, dans le cadre de l'accord énergie du 18 mars dernier, le gouvernement a décidé de financer des projets pilotes pour le développement par rétrofit (modernisation de matériel existant diesel) de locomotives à hydrogène. Un budget de deux millions d'euros a été dégagé. Nous sommes en train de négocier à la fois avec des entreprises de transport ferroviaire et une société belge capable de réaliser ce rétrofit la réalisation de ce projet pilote.

L'étude de Transport & Mobility Leuven indique que la technologie à hydrogène n'est pas encore mature, mais est en passe de le devenir. C'est aussi le rôle d'un État comme le nôtre de financer de tels projets pilotes pour permettre à cette technologie d'être éprouvée avant d'être généralisée et pourquoi pas exportée vers d'autres pays. Les batteries et l'hydrogène me semblent être les deux solutions d'avenir pour la motorisation des trains circulant entre Charleroi et Louvain. Avant cela, nous avons du matériel qui n'est pas parfait car diesel, mais tout à fait en état pour assurer le service.

18.03 Christophe Bombled (MR): Monsieur le ministre, vous savez que l'avenir des lignes de chemin de fer en milieu rural m'inquiète beaucoup et dernièrement, vous m'aviez rassuré quant à celui des lignes 132 et 134.

Il est exact que des investissements y ont été réalisés et certains sont programmés pour les prochains mois. En effet, il reste quelques lignes qui ne sont pas électrifiées dans notre pays; pour diverses raisons, mais principalement financières, elles ne le seront probablement jamais. Dans ce cas, il sera nécessaire, tel que vous l'avez indiqué, d'utiliser une alternative à la vieille locomotive diesel polluante. Vous avez évoqué des pistes: les batteries ou l'hydrogène. Vous avez également souligné que des moyens financiers sont consacrés à ces développements, ce que je salue. J'attends avec enthousiasme et impatience la mise en œuvre de ces solutions alternatives.

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

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

19 **Samengevoegde vragen van**

- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Kust-Express" (55027142C)**
- **Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinverkeer naar de kust" (55027788C)**

19 **Questions jointes de**

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Côte-Express" (55027142C)**
- **Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le trafic ferroviaire en direction du littoral" (55027788C)**

19.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, tijdens de zomermaanden van 2021 konden de reizigers die met de trein een bezoek wilden brengen aan onze kust, een zitplaats reserveren op de Kust-Expresstreinen. Met die treinen konden ze rechtstreeks naar de kust rijden vanuit Brussel-Zuid, Antwerpen-Centraal, Gent-Sint-Pieters en Luik-Guillemins.

Zal het project van de Kust-Expresstreinen tijdens de zomermaanden van 2022 herhaald worden? Zo ja, wanneer? Onder welke voorwaarden? Met welk systeem? Met welke verbindingen en frequenties? Zullen die dezelfde zijn als vorig jaar? Ingeval de Kust-Expresstreinen dit jaar in de zomer opnieuw rijden, zal de

provincie Limburg dan wel in het project worden opgenomen, met een vertrekkende en aankomende Kust-Expressverbinding?

19.02 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): *Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het treinverkeer van en naar de belangrijkste kuststations wordt voor 5 opeenvolgende weekends omgeleid of ingeperkt. Dit vanaf 23 april. Er worden grote werkzaamheden uitgevoerd voor de verdere aanleg van het derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge. Hierdoor is er geen treinverkeer mogelijk tussen Brugge en Gent gedurende 5 opeenvolgende weekend.*

Dat wil zeggen voor wie naar de Kust wil, dat er minder treinen zullen rijden dan normaal en dat je soms uitzonderlijk zal moeten overstappen in Gent. De treinen die wel tot aan de Kust rijden, worden omgeleid en zijn daardoor tot 20 minuten langer onderweg.

De NMBS is op vrijdag 13 mei beginnen communiceren naar de reizigers toe ifv de verwachte drukte naar de Kust tijdens het weekend van 14 en 15 mei. Het volgende werd gecommuniceerd:

"Bij grote drukte is het mogelijk dat je lang moet wachten in het station voordat je aan boord kan gaan van een trein met beschikbare zitplaatsen. Bereid je reis goed voor door onze reisplanner te gebruiken via nmbs.be of de NMBS-app en bij voorkeur niet te reizen tijdens de spitsuren (tussen 9 u. en 12 u. 's morgens en tussen 17 u. en 20 u. 's avonds)."

Onze vragen:

** Goed dat de NMBS communiceert over de kans op grote drukte. Maar worden ook de niet digitale reizigers bereikt? Zo ja, op welke manier?*

** Enerzijds waarschuwt de NMBS voor grote drukte anderzijds voert ze campagne met het 'Duo Ticket' waarmee je met 2 voor de prijs van 1 kan reizen, ook naar de Kust. Is dit commercieel slim om te doen?*

** Is er voldoende personeel bij de NMBS om alle treinen van en naar de kust te doen rijden? Is er voldoende personeel voorhanden voor het onthaal in de stations?*

** Hoeveel vervangbussen worden er ingelegd op de onderbroken trajecten tijdens het weekend van 14 en 15 mei? Worden er ook extra bussen voorzien?*

19.03 **Minister Georges Gilkinet**: *Mijnheer Troosters, mevrouw Vindevoghel, de Kust-Express met reservering die reed tijdens de zomer van 2021 kwam tot stand om zicht te hebben op het aantal treinreizigers dat naar de kust spoorde in volle gezondheidscrisis. We hebben het hier in de commissie al gehad over het resultaat van die test met het reserveringssysteem. Het is vrij duidelijk dat weinig treinreizigers gewonnen zijn voor het systeem van reservatie, wegens een gebrek aan flexibiliteit.*

De bedoeling van de NMBS is om naast de treinen uit haar vaste aanbod opnieuw rechtstreekse en snelle treinen in te zetten tijdens de zomervakantie van 2022 vanuit de stations waaruit de grootste reizigersstromen kunnen worden verwacht. Net als u hoop ik daarbij op een zonnige zomer. Het gaat om rechtstreekse treinen die zullen vertrekken uit een vijftigtal stations, ook in Limburg. De treinen zullen specifiek gericht zijn op dagjestoeristen en hen sneller naar zee brengen dan de treinen uit het vaste aanbod.

In de strategie die de NMBS al jaren hanteert op dat vlak, zal ze opnieuw naar rijpaden zoeken, waarbij ze haar reizigers zo evenwichtig mogelijk probeert te spreiden over het reguliere en het extra aanbod. Een trip met de trein naar zee plannen we in afhankelijk van het goede weer. De NMBS kan dus pas communiceren over de verwachte drukte op haar treinen als dat mooie weer wordt bevestigd. Het doel daarbij is de reizigers informeren over de drukte voor ze naar het station gaan. Zo streeft de NMBS naar een betere spreiding van de reizigers. Het is daarbij van het grootste belang om ook de reizigers die minder thuis zijn in onze digitale communicatiekanalen te informeren. Dat is de reden waarom de NMBS wanneer zij grote drukte verwacht steeds een persbericht verzendt, zodat de boodschap ook via traditionelere kanalen, zoals de radio, wordt verspreid.

Met de promoties zoals het Duo Ticket en andere reclamecampagnes wil de NMBS de trein promoten als een duurzaam en goedkoop vervoersmiddel voor bijvoorbeeld vrijetijdsuitstappen. Daarbij focust de NMBS

meestal niet op een specifieke bestemming. Dat is ook voor het Duo Ticket het geval. Dat is namelijk geldig voor elk van de meer dan 550 bestemmingen. Op een beperkt aantal momenten kan er een grotere drukte zijn naar een beperkt aantal bestemmingen, zoals de kust. De NMBS heeft ervoor gekozen om de reizigers op die momenten mee te geven dat er wachttijden kunnen zijn, zonder evenwel de hele campagne stop te zetten. Wij willen mensen immers blijven aanmoedigen om meer en vaker de trein te nemen.

De NMBS zet in verhouding tot de reizigersstromen haar middelen in. Er waren dan ook geen personeelstekorten voor de treinen naar de kust, noch voor het onthaal in de betrokken stations. Tijdens de weekends met werken tussen Gent en Brugge werd in twee types vervangbussen voorzien: een bus die tussen Gent en Brugge reed met één stop te Aalter en een bus die tussen Gent en Brugge reed en alle tussenliggende haltes aandeed. Per weekend werden er 140 vervangbussen ingezet. Elke vervangbus telde minstens 40 zitplaatsen. In geen van de betrokken weekends waren er bezettingsproblemen op de vervangbussen.

19.04 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het heel uitgebreide antwoord, waarin ik goede dingen heb gehoord. Ik juich het toe dat er rechtstreekse treinen naar de kust worden ingelegd en dat ook Limburg daarbij niet zal worden vergeten. Mijn complimenten daarvoor, mijnheer de minister. Als het goed is, zeggen wij het ook.

19.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, dank u voor het zeer volledige antwoord op al mijn vragen.

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

20 Samengevoegde vragen van

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

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De LINDA-vertrekprocedure van de NMBS" (55027219C)

20 Questions jointes de

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

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La procédure de départ LINDA de la SNCB" (55027219C)

20.01 Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar mijn ingediende vraag.

Mijnheer de minister, ongeveer een jaar geleden liep een test met de vertrekprocedure LINDA bijna mis. Een trein vertrok terwijl de deuren nog open stonden. Door de snelle reactie van de treinbegeleider kon een mogelijk ongeluk voorkomen worden. Intussen zijn we een jaar verder.

Wat is de huidige stand van zaken inzake de vertrekprocedure LINDA bij de NMBS?

Staat het systeem intussen op punt?

Zo ja, in welke mate is het in de praktijk ingevoerd?

Zo neen, waarom niet? Welke zijn de nog bestaande problemen?

Wat is de totale kost van het project tot op heden?

20.02 Minister Georges Gilkinet: Spoorveiligheid staat altijd voorop, zowel in mijn beleidsagenda als bij elke beslissing de NMBS en Infrabel. Het nieuwe systeem LINDA garandeert een uniforme procedure, met een kleiner risico op het voorbijrijden van een sein. Dat zorgt dus voor een grotere veiligheid voor de reizigers en het treinpersoneel. Het gaat om een uniforme procedure, ongeacht het station of type van rollend materieel.

De NMBS heeft intussen de procedure herzien om een incident als dat in april 2021 onmogelijk te maken. Die herziene procedure wordt getest sinds januari 2022. Zowat 60 % van de treinen maakt vandaag gebruik van het systeem LINDA. Zodra de laatste hindernissen genomen zijn, wordt het systeem voor 100 % toegepast. De totale kosten van het project bedragen ongeveer 3 miljoen euro.

20.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Ik kijk uit hoe dit evolueert. Ik

wil niet te negatief zijn, maar ik hoor twee geluiden. Bij het personeel hoor ik mensen die voor en mensen die tegen zijn. Ik wacht dus af hoe het evolueert.

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

Le **président**: Les questions n° 55027262C de Mme Catherine Fonck et n° 55027265C de Mme Kim Buyst sont reportées.

21 **Samengevoegde vragen van**

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De klachten bij Ombudsrail" (55027303C)**
- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De klantendienst van de NMBS" (55027484C)**
- **Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het jaarverslag 2021 van Ombudsrail" (55027485C)**
- **Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het rapport van Ombudsrail" (55027555C)**

21 **Questions jointes de**

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les plaintes adressées à Ombudsrail" (55027303C)**
- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le service à la clientèle de la SNCB" (55027484C)**
- **Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport annuel 2021 d'Ombudsrail" (55027485C)**
- **Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport de l'Ombudsrail" (55027555C)**

21.01 **Frank Troosters (VB):** *De Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding Uit het jaarverslag van de Ombudsdienst van de NMBS blijkt dat één en ander fout loopt inzake de interne communicatie met en van de klantendienst van de NMBS. Zo wordt aangeklaagd dat indieners van opmerkingen aan de klantendienst niet verder op de hoogte worden gehouden wat (en of) er met hun opmerking gebeurt. Bijkomend zou volgens de Ombudsdienst de interne communicatie tussen de klantendienst en de dienst administratieve boetes 'compleet onbestaande' zijn.*

Heeft de minister kennis van het gebrekkig functioneren van de NMBS-klantendienst?

Op welke wijze garandeert de minister de goede werking en communicatie van de klantendienst van de NMBS?

Welke maatregelen mogen we op korte en op lange termijn verwachten?

21.02 **Nicolas Parent (Ecolo-Groen):** *L'Ombudsrail, parmi ses recommandations, suggère de permettre à des abonnés de pouvoir stopper/mettre en pause leur abonnement. Il suggère également de revoir les modalités et montant de remboursement. Il souligne également que le projet pilote débuté en 2021 pour le lancement d'un abonnement flexible pourra permettre de résoudre une partie des problèmes liés au remboursement. Ma question est la suivante : cet abonnement flexible permettra-t-il à des abonnés de mettre leur abonnement en « pause » ? Quelles suites données aux recommandations sur ce sujet ?*

La problématique des personnes à mobilité réduite revient à plusieurs reprises dans le rapport, que ce soit en raison de l'inadéquation de la nouvelle application aux normes d'accessibilité numérique ou sur l'impossibilité de réserver une assistance pour le « Cote express », etc. Comment la SNCB envisage-t-elle de traiter cette problématique ?

21.03 **Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer de voorzitter, klantvriendelijkheid is voor mij een essentiële pijler van de dienstverlening van de spoorbedrijven die bijdraagt tot de aantrekkelijkheid van de trein. Een dienst als Ombudsrail is dan ook zeer belangrijk om de reiziger te ondersteunen en te beschermen waar nodig.

De gezondheids crisis heeft verder een fundamentele impact op de woon-werkverplaatsingen gehad, waardoor er een hele periode minder met de trein werd gereisd. Daar komt nu gelukkig opnieuw verandering in, nu de gezondheidssituatie er reeds rooskleuriger uitziet. Tijdens de gezondheids crisis liet de NMBS steeds haar treinen rijden, op vraag van de regering, in het nationale belang, ook tijdens de moeilijkste momenten van de crisis.

De NMBS blijft haar algemene vervoerswaarden met de gebruikelijke regels omtrent terugbetaling

toepassen. Tijdens de gezondheids crisis kwamen reizigers terecht bij Ombudsrail met opmerkingen over de regels van de terugbetaling of verlenging van abonnementen en passen. Dat resulteerde in adviezen van Ombudsrail, die ingingen tegen de positie van de NMBS om niet af te wijken van haar vervoersvoorwaarden. De NMBS verzekert mij dus dat zij elk advies van Ombudsrail met de grootste aandacht heeft geanalyseerd.

In 2021 werden 600 beroepsprocedures ingeleid bij Ombudsrail met betrekking tot de dienstverlening van de NMBS. De NMBS kreeg in 2021 daarentegen zelf 99.000 reacties van haar treinreizigers. Deze verhouding toont ons dat 0,6 % van de reacties van de treinreizigers aanleiding gaf tot een beroepsprocedure bij Ombudsrail. De NMBS meent dan ook dat dit aantoont dat de relatie met de treinreizigers goed zit. Het uiteindelijke doel van het kwaliteitsbeheer door de NMBS bestaat immers uit het tevredenstellen van de klanten door te beantwoorden aan hun verwachtingen. Daartoe worden procedures, processen en werkmethodes uitgewerkt en nauwgezet nageleefd door al het personeel dat tussenkomt in de dienstverlening aan de klanten. Zo wordt er ook regelmatig intern overlegd over de opvolging van de administratieve boetes en worden in het belang van de klant steeds verbeteringen doorgevoerd waar dat mogelijk is.

De NMBS erkent dat er tijdens de gezondheids crisis momenten waren dat een klant langer dan gewoonlijk diende te wachten op zijn of haar antwoord. Toen de covidmaatregelen snel veranderden, was het zo dat de NMBS daarover vaak een hele reeks van vragen en opmerkingen van de treinreizigers kreeg. Dat zorgde soms voor een langere antwoordtermijn. Momenteel is de antwoordtermijn weer normaal.

Alle reacties van treinreizigers komen in een databank terecht, waaruit rapportering op het vlak van termijnen en volumes wordt getrokken. Menselijke fouten zijn echter nooit uit te sluiten. In die gevallen leert de NMBS daar de nodige lessen uit. Het gebeurt ook dat antwoorden van de NMBS in de spamfilters terechtkomen.

Mevrouw Buyst, de NMBS heeft bij het begin van de pandemie de geldigheid van de meerrittenkaarten wel degelijk verlengd, om zo de reizigers meer tijd te geven hun ritten te gebruiken. Gelet op de huidige situatie, waarbij bijna alle beperkingen opgeheven zijn, ziet de NMBS geen reden om dit te herhalen.

Monsieur Parent, en ce qui concerne vos questions importantes au sujet de l'accessibilité, la SNCB propose actuellement des abonnements de durées différentes: 1 mois, 3 mois et 12 mois. Les voyageurs peuvent ainsi souscrire l'abonnement dont la durée correspond le mieux à leur situation: un abonnement mensuel qui leur offre une flexibilité totale ou un abonnement annuel qui est environ alors 15 % moins cher. La SNCB proposera prochainement l'abonnement Flex en versions mensuelle et annuelle. De plus, elle lancera cet abonnement Flex dans une variété d'options qui répondront aux besoins de ses clients de se rendre au travail deux ou trois jours par semaine.

Concernant la demande d'assistance des personnes à mobilité réduite, qui s'opère actuellement par téléphone ou via le site internet, la SNCB est en train d'en moderniser la procédure. Un nouveau parcours client a été créé et testé pour et avec les clients afin de faciliter leur expérience. Une nouvelle app et un nouveau site seront disponibles fin 2022.

Au sujet des normes d'accessibilité numérique de sa nouvelle application et de son site internet, la SNCB met à disposition de ses clients une déclaration d'accessibilité les concernant. Toute l'information au sujet de la partielle conformité de l'application ainsi que de son site internet s'y trouve. Le contenu identifié comme non conforme est généralement doublé d'une alternative accessible sur la même page internet. Les améliorations du site *belgiantrain.be* sont prévues à moyen terme.

Par ailleurs, la SNCB s'engage à rendre ses sites internet et ses applications mobiles accessibles à toutes et tous, y compris aux personnes atteintes d'un handicap. Ses équipes techniques s'emploient à répondre au mieux à la norme définie dans la loi du 19 juillet 2018 relative à l'accessibilité des sites internet et des organismes du secteur public.

La SNCB travaille également en étroite collaboration avec AnySurfer pour tout ce qui concerne l'accessibilité des personnes malvoyantes. Il est indéniable que des améliorations sont à entreprendre afin de garantir à l'ensemble de sa clientèle une expérience aisée et totalement satisfaisante. Il est également indéniable que la SNCB met tout en œuvre pour adapter ces outils en ce sens.

S'agissant de "Côte Express", qui ne nécessitera plus de réservation à l'avenir, la procédure de demande

d'assistance est identique à celle qui prévaut pour tous les autres trains et bénéficie de la même accessibilité. Voilà ma réponse, monsieur Parent.

21.04 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor een alweer zeer uitgebreid antwoord. Ik ben blij te horen dat er beterschap op komst is als het gaat over de werking van de klantendienst, althans met betrekking tot de behandeltermijnen, zodat men terug op het normale niveau komt als het gaat over de duur. Ik hoop volgend jaar dan ook een beter rapport van de ombudsdienst te lezen, want uit dat van het voorbije jaar bleek dat er vrij weinig empathie was voor de reiziger. Hopelijk wordt het volgend jaar beter.

21.05 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous concède que je devrai relire attentivement la réponse parce qu'il n'est pas facile de présider, d'écouter en même temps et d'être très attentif au fond. Néanmoins, je vous remercie. J'entends en tout cas qu'en termes d'accessibilité, des parcours sont testés avec les PMR. Je pense que c'est essentiel. On a déjà eu ce débat tout à l'heure sur les droits des passagers à mobilité réduite. Il est important qu'on puisse débusquer toutes les situations problématiques en pratique parce qu'en effet, derrière des intentions et des perspectives en termes de matériel, il est important de s'accrocher le plus possible au vécu de ces personnes. Leur expérience avec la SNCB est donc nécessaire pour enrichir et faire diminuer les rapportages de l'ombudsrail à ce sujet.

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

21.06 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, je peux encore répondre à une question, car ensuite je dois me rendre à la Conférence interministérielle de la Mobilité.

Le **président:** M. Jef Van den Bergh n'est pas présent et nous n'avons pas d'indication concernant sa question n° 55027307C. Les deux questions n° 55027322C et n° 55027323C de M. Wouter Vermeersch sont reportées. M. André Flahaut n'a pas donné de précisions au sujet de sa question n° 55027504C.

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

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

22.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, le 12 avril, un citoyen en situation de handicap a été confronté à une discrimination lors de la réservation de son billet de train reliant Bruxelles-midi à Avignon.*

Il lui fut impossible de réserver son billet de train en ligne. En réalité, cette démarche n'est pas possible. Les personnes en situation de handicap doivent en effet dans ce cas d'une part, téléphoner à la SNCB pour effectuer la réservation d'un billet et, d'autre part, se rendre à la gare de Bruxelles-midi pour obtenir leur billet, là où les personnes "valides" peuvent obtenir un billet numérique.

En outre, lors de cette réservation, ce citoyen ne pouvait réserver que pour un seul accompagnant et non pour l'ensemble des membres de sa famille prévus lors du trajet.

D'après la SNCB, le problème est connu depuis longtemps et provient du système utilisé par la SNCF. Cette situation serait temporaire. Toujours selon elle, les billets vont pouvoir d'ici peu toujours être commandés par téléphone ou au guichet et être ensuite disponibles par voie digitale. Ensuite, après l'été 2022, une plateforme devrait être mise en place pour les personnes à mobilité réduite afin de leur permettre de commander leur billet de train en ligne et en disposer de manière digitale.

Voici donc mes questions :

- Pouvez-vous confirmer les mesures annoncées par la SNCB et leur calendrier ?

- Quelles solutions intermédiaires propose-t-elle dans le cas présent ?

- La plateforme annoncée pour cet été permet-elle de commander les différents types de billets nationaux et internationaux à destination des PMR, quel que soit le prestataire associé, et ce sans condition

discriminatoire?

22.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Parent, nous avons abordé rapidement ce sujet important dans le cadre de la discussion sur le règlement européen relatif à l'accessibilité. La SNCB confirme bien qu'il s'agit d'un problème au niveau du système utilisé par la SNCF. On parle de la difficulté, pour une personne moins valide, d'obtenir un billet pour un transport international. Entre-temps, un *release IT*, une actualisation du système informatique en bon français, a eu lieu du côté de la SNCF. Depuis ce 26 avril 2022, la SNCB peut à nouveau émettre des billets TGV à destination des personnes à mobilité réduite, au meilleur prix disponible, ce qui est une nouveauté, et en format digital, via son *call center* international. Le client peut donc recevoir son titre de transport au format digital et l'imprimer à domicile. Il n'est plus obligé, ce qui était une ineptie, de se rendre à la gare du Midi.

La réservation en ligne de son titre de transport ainsi que d'une assistance sera disponible à partir de septembre 2022. Cette réservation sera possible pour tous les opérateurs en trajet direct au départ de la Belgique (Thalys, TGV et Eurostar) sous format digital et aux conditions de chacun de ces opérateurs.

Au niveau national, l'achat de tickets sur le site internet de la SNCB et la demande d'assistance sont deux étapes distinctes qu'il n'est pour l'instant pas prévu de fusionner. La SNCB travaille avec les associations pour faciliter le processus d'achat auprès des publics les plus fragiles.

Cet exemple atteste bien de la transversalité des enjeux d'accessibilité. L'accessibilité intégrale de notre réseau ferroviaire consiste à rendre nos trains et nos gares accessibles mais pas uniquement. En effet, l'information aux voyageurs, les canaux de vente et le dialogue avec les associations expertes en la matière constituent également des leviers d'action pertinents. C'est la raison pour laquelle, dans le cadre des négociations visant à la conclusion d'un contrat de service public avec la SNCB, je porte de façon transversale des enjeux d'accessibilité débouchant sur des engagements précis et des avancées concrètes pour les voyageurs en ce qui concerne les différents piliers précités.

22.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie. On peut évidemment saluer le fait qu'il y ait des solutions immédiates face au problème soulevé et des perspectives aussi pour renforcer les facilités d'accès aux titres de transport pour les personnes PMR, y compris pour l'ensemble des tickets internationaux. C'est important!

Rappelons que, depuis le 11 mars 2021, c'est un droit constitutionnel. Chaque personne en situation de handicap a droit à une pleine inclusion dans notre société, y compris le droit à des aménagements raisonnables. Une telle situation était évidemment difficilement concevable pour 2022. Je fais référence à cette personne qui devait se rendre en gare pour aller chercher ses tickets, alors qu'elle était en fauteuil roulant.

C'est pour cela que le dialogue est prévu avec les associations expertes en la matière. C'est indispensable pour à la fois améliorer le droit des voyageurs structurellement et apporter des réponses immédiates en cas de situation de discrimination.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

23.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, le site d'investigation nationale4.be a récemment publié un reportage sur le chantier mené par Infrabel à Louvain-la-Neuve.*

Cet article fait état de problèmes multiples liés à la sous-traitance : défaut de sécurité dans les équipements portés par les travailleurs; absence d'un contremaître sur le chantier alors que le chantier est situé à proximité de conduite de gaz et d'électricité....

Est également constaté une discordance entre le nombre d'employés déclarés par le sous-traitant Belgium Full Services et le nombre de travailleurs répertoriés sur le chantier.

Ce type de problèmes est rapporté de manière récurrente.

Mes questions sont dès lors les suivantes :

- Infrabel a-t-il pris des mesures suite à la parution de ces informations (enquête interne, rappel à l'ordre du sous-traitant principal, exclusion de prestataires...?)

- Comment structurellement Infrabel entend-t-il combattre ces problèmes liés à la sous-traitance ? Quelle attitude face aux sous-traitants qui ne respectent pas les normes de sécurité ou la législation sociale ?

- Quels sont les moyens internes à Infrabel consacrés au contrôle de ses chantiers ?

- Des actions sont-elles envisagées avec votre homologue Pierre-Yves Dermagne, ministre de l'Economie, pour renforcer les contrôles sur les chantiers ferroviaires ?

- Ces enjeux sont-ils abordés dans le cadre des discussions du futur contrat de performance ? Si oui, quelles sont les perspectives ?

23.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Parent, c'est une question importante. La sécurité est une priorité absolue pour moi, en tant que ministre, mais aussi pour Infrabel, qui y veille dans tous les domaines de son activité. La sécurité est assurée sur tous les chantiers sans distinction entre ceux qui sont sous-traités ou non. La présence et le nombre de sous-traitants dans le domaine ferroviaire dépendent des opérations effectuées et des marchés publics qui ont été passés. Infrabel recourt à la sous-traitance dans le cadre de ses activités comme le fait le secteur de la construction dans son ensemble.

Dans ce cas de figure, c'est l'entreprise qui a remporté le marché public qui est garante de la sécurité de ses sous-traitants et qui vérifie s'ils agissent en conformité avec la loi. Infrabel insiste sur ce point dans la rédaction du cahier des charges. En outre, le gestionnaire de l'infrastructure dispose d'un code de conduite pour ses fournisseurs et entrepreneurs. Développé dans le cadre de la politique CSR (*Corporate Social Responsibility*) d'Infrabel, ce code insiste sur les attentes d'Infrabel vis-à-vis des ses contractants en matière de sécurité au travail. Il est régulièrement procédé à des contrôles.

La parution de l'article auquel vous faites référence a immédiatement interpellé les responsables du chantier qui ont procédé à une série de contrôles. Les différents documents concernant les travailleurs présents sur le chantier ont été vérifiés. Les enregistrements et déclarations étaient bien en ordre.

Un plan de sécurité et de santé a bien été établi. Les travailleurs ont tous fait l'objet d'un accueil par l'entreprise chargée du chantier, au cours duquel des instructions en lien avec leur sécurité leur ont été données.

Ce chantier a fait l'objet, comme tous les autres chantiers Infrabel et Tuc Rail, d'une coordination sécurité-santé. Dans ce cadre, notamment, les risques liés aux impétrants ont bien été identifiés et pris en compte. C'est en tout cas ce que me communique Infrabel.

Comme vous le savez, le bien-être des travailleuses et des travailleurs est pour moi essentiel. C'est pourquoi j'ai personnellement écrit à la direction d'Infrabel pour l'interroger sur les soupçons de problèmes liés au cadre de travail sur ses chantiers, de façon générale, mais en lien avec ce même article.

Quoi qu'il en soit, Infrabel me fait savoir qu'elle entend bien rester très attentive à ce sujet et poursuivre une politique volontariste en matière de santé, de sécurité et de bien-être au niveau de l'ensemble de son personnel et tant que des collaborateurs sont actifs sur les chantiers qu'elle supervise.

Cette dimension essentielle sera également reprise dans le contrat de performance entre l'État belge et Infrabel, de même que dans le contrat de service public entre le même État belge et la SNCB, même si le gestionnaire de l'infrastructure est tributaire d'un volume de travaux publics plus élevé que celle-ci.

23.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie beaucoup pour vos éléments de réponse.

Tout d'abord, je me réjouis qu'Infrabel ait répondu au sujet de ce chantier, car les informations divulguées par l'article de presse étaient préoccupantes. Il est en effet difficile de placer du personnel dépourvu d'une bonne connaissance d'une des langues nationales ou qui ne disposerait pas de compétences suffisantes pour travailler dans une zone peu sûre.

Par ailleurs, je me réjouis également de votre réaction. Le courrier adressé à Infrabel est nécessaire, parce que cette situation est fréquemment rapportée.

Infrabel s'en défend et je peux comprendre l'entreprise. Néanmoins, derrière cette multiplication de chantiers, il faudra s'assurer que les objectifs et les intentions d'Infrabel en matière de sécurité et de gestion de la sous-traitance peuvent être encadrés correctement dans les faits.

Vous avez pris vos responsabilités en écrivant à la société. Nous devons veiller, au sein du Parlement, à ce que les objectifs et les moyens mis en place à Infrabel pour gérer ces questions de sous-traitance sont correctement suivis et utilisés. En effet, il y a de grosses ambitions pour le rail et de nombreux chantiers à venir pour réparer la vétusté et assurer la sûreté du réseau. Cette question de la sous-traitance et la manière dont elle sera gérée sera importante. Nous devons mener ce travail au sein de cet hémicycle.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.09 uur.