

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 2 APRIL 2025

Namiddag

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

du

MERCREDI 2 AVRIL 2025

Après-midi

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.25 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Frank Troosters.

Le développement des questions et interpellations commence à 14 h 25. La réunion est présidée par M. Frank Troosters.

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

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.

01 Actualiteitsdebat over het AM30-contract en toegevoegde vragen van

- Franky Demon aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toewijzing van het AM30-contract aan het Spaanse CAF" (56003485C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De gesprekken tussen Alstom en de NMBS" (56003623C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De activiteiten van CAF in de illegale Israëlische nederzettingen" (56003697C)
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De activiteiten van CAF in de bezette Palestijnse gebieden" (56003962C)

01 Débat d'actualité sur le contrat AM30 et questions jointes de

- Franky Demon à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'attribution du contrat des AM30 à la société espagnole CAF" (56003485C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les pourparlers entre Alstom et la SNCB" (56003623C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les activités de CAF dans les colonies israéliennes illégales" (56003697C)
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les activités de la firme CAF dans les territoires palestiniens occupés" (56003962C)

01.01 Frank Troosters (VB): We hebben al een actualiteitsdebat gehad over de bestelling van de AM30-treinstellen. Tot nu toe is de voorkeurspartner CAF uit Spanje. Ik heb begrepen dat Alstom in het verleden had gehoopt om de deal binnen te halen en meer uitleg had gevraagd over de beslissingsprocedure bij de NMBS. Dat gesprek heeft uiteindelijk niet plaatsgevonden. Intussen hebben Alstom en de Duitse treinbouwer Siemens een procedure opgestart bij de Raad van State.

Waarom heeft het geplande gesprek met Alstom niet plaatsgevonden? Is dat het gevolg van de procedure of is de procedure het gevolg van het niet-plaatsvinden van het gesprek? Wat is daaromtrent de stand van zaken?

01.02 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, vous le savez, la SNCB a choisi l'entreprise CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles) pour la construction des nouveaux trains AM30 au détriment d'Alstom et des sites de production en Belgique. Aujourd'hui, nous apprenons que CAF travaille dans les colonies israéliennes illégales. Elle construit l'extension du tramway de Jérusalem reliant ces colonies à Jérusalem-Ouest.

La Cour internationale de Justice a rappelé en 2024 que l'occupation de Gaza, de la Cisjordanie et de

Jérusalem-Est par Israël est illégale. Israël est donc un acteur de l'apartheid, un crime contre l'humanité. Le mouvement BDS souligne qu'en attribuant ce contrat à CAF, la SNCB deviendrait complice de l'occupation illégale et du régime d'apartheid d'Israël.

J'aimerais donc vous poser les questions suivantes: comment expliquez-vous le manque de vigilance du conseil d'administration de la SNCB composé des partis traditionnels. La SNCB ayant une responsabilité éthique et légale d'exclure les entreprises impliquées dans le système d'oppression israélien, allez-vous reconsidérer l'attribution de ce contrat de plusieurs milliards d'euros? Le 12 mars dernier, vous avez expliqué que le conseil d'administration aurait pu inclure des critères environnementaux pour privilégier la production locale, pourriez-vous nous en dire plus? Vous avez également mentionné que les offres des différentes entreprises avaient été analysées de manière anonyme mais des retours du terrain indiquent que ce ne serait pas la règle dans les marchés publics. Pourquoi avoir opté pour une telle méthode?

Je vous remercie.

01.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): In een nog niet zo ver verleden is inderdaad het debat gevoerd over de toekenning van dat contract, waarbij de nabijheid van tewerkstelling als een van de argumenten werd aangehaald. Ik wil daar graag een extra laag aan toevoegen, namelijk de betrokkenheid van CAF in de bezette gebieden. Het is overduidelijk dat dat bedrijf meewerkt aan de uitbreiding van de Jerusalem Light Rail, die een connectie maakt tussen verschillende Israëlische nederzettingen in de Palestijnse gebieden, die door het internationaal recht als illegaal worden beschouwd.

Ondertussen heb ik het openbaredienstcontract nader bestudeerd. Hoofdstuk IX van dat contract handelt over maatschappelijk verantwoord ondernemen. Artikel 101 verwijst naar de *corporate social responsibility*, met *peace* als een van de vijf pijlers daarvan. Het is heel belangrijk dat vrede een van die vijf pijlers is. Artikel 103 vermeldt zelfs specifiek duurzame aankopen en stelt dat alle leveranciers aan een gedragscode moeten beantwoorden. Ik heb die gedragscode geprint en nog eens grondig doorgenomen. Daar staan een aantal verregaande zaken in. Zo zijn zowel de huidige als de toekomstige leveranciers verplicht om de gedragscode na te leven. Daarnaast verbindt de leverancier zich ertoe om de mensenrechten en alle geldende internationale wetten na te leven. Als dat niet gebeurt, dan is dat een reden om contracten te ontbinden, zowel huidige contracten als toekomstige contracten. Een interne auditdienst voert hierop controle uit.

We weten in welke situatie CAF zich bevindt, we weten dat het bedrijf bijdraagt aan die nederzettingen. Ik heb dan ook een vraag over het contract, dat nog niet is toegekend, maar in de lopende procedure zit.

Hoe zult u ervoor zorgen dat het respect voor het internationaal humanitair recht, dat zowel in het openbaredienstcontract als in de code van de NMBS hoog in het vaandel wordt gedragen, ook wordt nageleefd bij de toewijzing van dat uitgebreide contract voor 600 treinstellen? Het gaat toch over een miljardencontract. Vandaar mijn vragen.

De **voorzitter**: Zijn er andere leden die zich wensen aan te sluiten bij de vragen in dit actualiteitsdebat? U hebt het woord, mijnheer Tas.

01.04 Niels Tas (Vooruit): Mijnheer de minister, het feit dat de NMBS op het punt staat om een contract van 3 miljard toe te wijzen aan een onderneming die meewerkt aan de verbinding van een tramrailnetwerk tussen Jeruzalem en de bezette Westelijke Jordaanoever, draagt rechtstreeks bij aan de schending van het internationaal recht.

Als België trouw wil blijven aan zijn principes tegen de bezetting, tegen de oorlogsmisdaden en voor het internationaal recht, dan kunnen we dat niet zomaar laten passeren.

Onze regering heeft zich trouwens altijd duidelijk uitgesproken tegen de Israëlische kolonisatie en voor het respect voor het internationaal recht. Hoe valt dat te rijmen met het feit dat wij met publieke middelen een bedrijf zullen steunen dat die principes schaamteloos ondermijnt? Het is voor ons dus niet alleen een ethische kwestie, het is ook een gevaar voor de geloofwaardigheid van ons land.

Op welke manier kan de regering dit contract rijmen met haar officiële standpunt tegen de Israëlische

schendingen van het internationaal recht?

Welk concrete stappen zult u effectief zetten om te vermijden dat België zich medeplichtig maakt aan deze schendingen?

De **voorzitter**: Vraagt nog iemand het woord? (Nee)

01.05 Jean-Luc Crucke, ministre: Mijnheer de voorzitter, beste collega's, d'abord, je voudrais juste rappeler, pour la précision des choses, madame Jacquet, qu'à ce stade, CAF n'a pas été choisi comme fournisseur. Nous sommes toujours dans une procédure où la société a été désignée comme soumissionnaire préférentiel. Comme vous le savez, il y a un contentieux devant le Conseil d'État. Mais on n'a pas encore – le conseil d'administration n'a pas encore – désigné de fournisseur.

Ik herhaal hier graag mijn antwoorden die ik al in de commissievergadering van 12 maart heb verstrekt. Ten eerste, ik herinner eraan dat de raad van bestuur de gunningsmethode, de aanbestedingsstrategie en de voorgestelde criteria voor de selectie van kandidaten en de gunning van het contract voor het AM30-project op 23 december 2022 unaniem goedkeurde, dat de toenmalige regeringscommissaris daarbij aanwezig was, de destijds bevoegde minister niet in beroep ging tegen de beslissing en de regeringscommissaris ook aanwezig was op de vergadering van de raad van bestuur van 28 februari 2025. Het is dus volkomen logisch dat de NMBS binnen dat aangenomen kader heeft gewerkt.

Ten tweede, wat een eventuele ontmoeting tussen de NMBS en Alstom betreft, de enige afspraak die Alstom op 14 januari 2025 aan de CEO van de NMBS vroeg, betrof de opvolging van het project in uitvoering M7 en de aankoop van locomotieven. Het bedrijf gaf toen zelf bij monde van de managing director van Alstom Benelux expliciet aan niet over de offerte te willen praten. Ik citeer: "*Bien entendu, nous resterons focalisé sur les projets en cours d'exécution et pas sur les offres.*" De vergadering werd vastgelegd op 7 maart. Gezien de actualiteit vond de NMBS het aangewezen om de geplande werkvergadering met een paar weken uit te stellen om te vermijden dat de indruk zou ontstaan dat gesprekken over lopende contracten en gesprekken over het AM30-dossier door elkaar zouden lopen. Op die boodschap van de NMBS heeft Alstom niet gereageerd. Alstom heeft niet om een onderhoud verzocht, noch met de voorzitter van de raad van bestuur, noch met de CEO.

Met betrekking tot het AM30-dossier heeft de NMBS schriftelijk gereageerd op de opmerkingen die Alstom via zijn advocaten heeft geuit op de genomen beslissing. De NMBS bereidt momenteel ook haar antwoord voor op het beroep dat zowel Alstom als Siemens bij de Raad van State heeft ingediend.

Concernant la question de Mme Jacquet et de M. Aerts, en vertu de la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics, et notamment ses articles 67 à 69, la SNCB a dû s'assurer de la fiabilité des soumissionnaires. Dans ce cadre, la SNCB a notamment vérifié les aspects suivants:

1. L'absence de condamnation prononcée par une décision judiciaire ayant force de chose jugée pour les infractions visées dans la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics, notamment en cas de corruption, de fraude ou de travail des enfants et d'autres formes de traite des êtres humains;
2. l'absence de dette fiscale ou sociale;
3. le respect des obligations dans les domaines du droit environnemental, social et du travail;
4. l'absence de fautes professionnelles graves remettant en cause l'intégrité des soumissionnaires;
5. l'absence de conflits d'intérêts;
6. l'absence de pratiques anticoncurrentielles.

La SNCB a dès lors vérifié que les soumissionnaires impliqués dans le cas du marché AM30 étaient fiables et que le marché AM30 pouvait, de ce point de vue, leur être attribué. Avant l'attribution, le soumissionnaire retenu devra à nouveau confirmer que celle-ci ne relève d'aucun motif d'exclusion. La SNCB a dès lors respecté la législation relative aux marchés publics.

België onderhoudt tot op heden diplomatieke betrekkingen met de staat Israël en bij mijn weten geldt er geen sanctieregeling voor dat land als dusdanig of voor de betreffende activiteit. Bovendien hebben, volgens publiek beschikbare documenten, alle drie de bedrijven die een offerte hebben ingediend voor het AM30-dossier, activiteiten in de bezette gebieden.

D'un point de vue juridique, et si on comprend bien votre question, la SNCB devrait exclure CAF de la

procédure de passation pour raison de faute professionnelle grave au sens que lui confère la loi sur les marchés publics. Selon la Cour de justice de l'Union européenne, la notion de faute professionnelle grave couvre tout comportement fautif qui a une incidence sur la crédibilité professionnelle de l'opérateur en cause. C'est un arrêt de la Cour de justice du 13 décembre 2012. Or, vu les éléments mentionnés, je ne conçois pas en quoi le seul fait d'avoir des activités telles que vous les mentionnez constituerait un comportement fautif qui porterait atteinte à la crédibilité professionnelle de CAF. Concernant l'anonymat, il est important de souligner que l'identité du soumissionnaire privilégié et des soumissionnaires placés dans la salle d'attente a bien été communiquée au conseil d'administration lors du traitement du dossier.

01.06 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, de communicatie tussen Alstom en de NMBS lijkt mij een beetje vreemd en moeilijk te verlopen, maar we zullen zien hoe het dossier evolueert na de beraadslaging van de Raad van State daarover komende dinsdag. Laten we afwachten wat daar uit de bus komt.

01.07 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Début mars, je vous avais déjà interpellé à ce sujet. Je vous avais dit alors qu'en Belgique nous avons les travailleurs, le savoir et les outils pour le faire.

Malgré le fait que l'on pouvait garantir l'emploi durablement sur ce site, vous n'avez pas voulu interférer dans le marché public. Aujourd'hui, j'explique qu'accorder le contrat à CAF rendrait la SNCB complice de l'occupation illégale, de la ségrégation raciale et du régime d'apartheid d'Israël sur le peuple palestinien.

Vous n'avez pas l'air de saisir ou de vouloir y faire quelque chose. Je me demande donc ce qu'il vous faut de plus. Selon nous, la faute n'est pas juridique mais plutôt éthique et morale. C'est bien une faute. Quand on a à faire à une entreprise complice d'un régime d'apartheid, on est face à un cas de force majeure. Vous ne pouvez pas rester sans rien dire. Nous reviendrons donc vers vous plus tard mais je tenais simplement à vous dire d'essayer quelque chose.

01.08 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, wat er op dit moment in Gaza gebeurt, is verschrikkelijk. Terwijl er op 10 dagen tijd 322 kinderen werden vermoord en doodgeschoten hulpverleners in hun ambulances werden begraven, argumenteert u dat Israël nog niet voor dat geweld is veroordeeld. Jammer genoeg is de internationale gemeenschap veel te stil.

Hoe dan ook, ik herinner u aan wat de internationale gemeenschap wel al gezegd heeft, namelijk dat de nederzettingen op de Westelijke Jordaanoever in Palestijns gebied illegaal zijn. België heeft dat zelfs mee onderschreven in september, met de bevestiging van de uitspraak van het Internationaal Gerechtshof. Die nederzettingen gaan in tegen de internationale wetten. U verwijst naar een aantal criteria en daarin was alvast geen sprake van respect voor internationale wetten.

Mijnheer de minister, ik verwees naar het openbardienstcontract, waarin de NMBS zich akkoord heeft verklaard om maatschappelijk verantwoord te ondernemen. *Peace* is een van de vijf belangrijke criteria. In de gedragscode opgesteld door de NMBS zelf staat dat huidige en toekomstige leveranciers zich aan het internationaal recht moeten houden.

Hoe kunt u concluderen dat CAF een betrouwbare partner is en een betrouwbaar bod heeft gedaan, als het bedrijf activiteiten ontplooit in illegale nederzettingen? Hoe kunt u dat laten passeren? Ik heb het niet over de inhoud van dat bod, maar over de betrokkenheid van het bedrijf in illegaal bezette gebieden, terwijl België met de NMBS heeft afgesproken dat men maatschappelijk verantwoord zal ondernemen, en de NMBS zelf een gedragscode heeft opgesteld om situaties zoals we nu aankaarten, terecht te vermijden.

Een document opstellen is één ding, ernaar handelen is twee. Dus ik verwacht echt nog inspanningen van de NMBS en van u, mijnheer de minister, om ervoor te zorgen dat die clausule wordt nageleefd, want dit kan echt niet.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les grèves à la SNCB" (56003528C)
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La compensation accordée aux usagers du rail en raison des grèves à la SNCB" (56003614C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les mouvements de grève à la SNCB" (56003817C)
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les compensations pour les voyageurs ferroviaires liées aux grèves sur le rail" (56003795C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les attaques contre le droit de grève" (56003790C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La compensation pour les voyageurs ferroviaires en cas de grève" (56003975C)

02 Actualiteitsdebat over de staking bij de NMBS en toegevoegde vragen van

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stakingen bij de NMBS" (56003528C)
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De compensatie voor treinreizigers vanwege de stakingen bij de NMBS" (56003614C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stakingsgolf bij de NMBS" (56003817C)
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Compensaties voor de treinreizigers omwille van de spoorstakingen" (56003795C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanvallen op het stakingsrecht" (56003790C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stakingscompensatie voor de treinreizigers" (56003975C)

02.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le président, monsieur le ministre, ce lundi 31 mars, des milliers de travailleurs et travailleuses se sont mis en grève à l'appel des organisations syndicales. Des femmes et des hommes choisissent de sacrifier une partie de leur salaire pour dire stop au malus pension, stop à la suppression de nos primes de nuit, stop à l'austérité qui frappe les services publics.

La grève est un droit fondamental. La grève est aussi ce qui a permis les plus grandes avancées sociales de notre pays. Je reprends: le droit de vote, la sécurité sociale, la journée de huit heures, les congés payés et encore bien d'autres.

En 2018, nous avons réussi à faire reculer le gouvernement Michel sur la réforme de la pension à points. Aujourd'hui, grâce à la grève, notamment du 31 mars, du 29 avril et toutes les suivantes, nous ferons reculer le hold-up de nos pensions et la casse sociale que vous tentez d'imposer avec ce nouveau gouvernement.

La grève est un des principaux leviers dont les travailleurs disposent pour obtenir des avancées et pour améliorer leurs conditions de travail. Et pourtant, nous avons le sentiment que ce gouvernement semble vouloir attaquer cela.

Si je prends l'exemple du rail, votre accord de gouvernement prévoit le service garanti sur l'ensemble du réseau. Le 19 mars dernier, je vous ai déjà posé la question, pour obtenir un peu plus de clarté sur le sujet. Vous m'avez répondu qu'il valait mieux répartir les lignes en fonction du personnel disponible, sans plus de précision.

Le lendemain, en plénière, vous avez ajouté que: "Le droit de grève n'est pas absolu. Les grèves actuelles sont une ingérence illicite dans le fonctionnement de la SNCB. La jurisprudence nationale et européenne reconnaît qu'il est possible de limiter le droit de grève pour préserver d'autres droits, comme la liberté de circulation ou d'entreprendre. C'est pourquoi j'ai demandé à HR Rail de refuser tous les abus de l'outil de la grève."

Mes questions sont les suivantes. Pouvez-vous garantir qu'il n'y aura pas de réquisition de personnel durant les grèves dans le secteur ferroviaire? Qu'entendez-vous exactement par "abus de l'outil de grève"? Qu'avez-vous concrètement demandé à HR Rail?

02.02 **Dimitri Legasse** (PS): Monsieur le ministre, sur les réseaux sociaux j'ai lu hier que le gouvernement avait reculé et qu'il changeait d'avis par rapport à une série d'économies sur le réseau ferroviaire. Mais hier, c'était le 1^{er} avril et c'était donc un mauvais canular!

Il y a quelques jours, je vous interrogeais sur vos intentions de négocier avec les syndicats...

02.03 **Jean-Luc Crucke**, ministre: (...)

02.04 **Dimitri Legasse** (PS): C'est une mauvaise blague pour les ouvriers, les travailleurs, les salariés ainsi que pour les navetteurs, il me semble.

Je reviens au sujet qui nous occupe. Pardonnez-moi pour cette distraction!

Je vous interrogeais sur vos intentions de négocier avec les syndicats alors que ceux-ci ont déposé plusieurs préavis de grève. À présent, on apprend que cinq syndicats cheminots – dont les petits que vous vilipendiez récemment, nous en parlions en séance plénière, et que ne portiez pas en haute estime, vous étiez même assez sévère à leur rencontre, les traitant de "petits" syndicats – se sont réunis en front commun pour plusieurs grèves de 24 heures sur le rail. Ils entendent arrêter le travail les 8, 15, 22 et 29 avril. Avouez que cela fait beaucoup, en particulier pour les navetteurs! Mais, cela montre aussi toute la détermination des syndicats, à présent regroupés en front commun, face aux projets du gouvernement.

Qu'advient-il du calendrier que vous aviez fixé avec les syndicats? Si ce calendrier est maintenu, inviterez-vous le front commun syndical c'est-à-dire l'ensemble des syndicats en ce compris les "petits" que vous n'avez pas en haute estime et qui, selon vous, ne respectent pas les règles de conciliation?

Quand comptez-vous organiser des réunions en mobilisant également le ministre des Pensions? Comptez-vous, comme vous l'avez laissé entendre, ester en justice afin de casser les mouvements de grève?

02.05 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, vorige week hebben we in de plenaire vergadering gediscussieerd over de spoorstakingen, die niet tegen NMBS-beslissingen zijn gericht, maar tegen arizonabeslissingen of toekomstige arizonabeslissingen. Ik heb toen gevraagd in welke compensaties u voorziet voor de treinreizigers. U hebt daar toen niet op geantwoord.

Ik heb die vraag dus opnieuw ingediend. Spoorstakingen hebben natuurlijk een gigantische impact op de pendelaars, de treinreizigers, de abonneementhouders. Het lijkt mij, en zeker ook TreinTramBus, aangewezen om een compensatie te geven aan de treinreizigers, zoals een Sorry Pass of het verlengen van hun abonnement.

Daarover gaan mijn volgende vragen dus. Hoe staat u tegenover compensaties? Kunt u vanuit de regering de NMBS stimuleren, of zelfs steunen, om die compensaties te geven?

Ik heb begrepen dat de NMBS ondertussen zelf al heeft aangekondigd – ik ga ervan uit zonder toegift van uwentwege – dat compensaties niet mogelijk zijn. De NMBS verwijst daarbij naar de situatie tijdens de gewone dienstverlening en nu naar de alternatieve dienstverlening. Als een trein rijdt en meer dan een uur vertraging heeft, kan men een compensatie krijgen. Een groot aantal treinen reed echter niet. Wat doet men dan? Hoe kan iemand die een abonnement heeft een beroep doen op een trein die niet rijdt? Op welke manier wordt hij daarvoor dan gecompenseerd? Hij kan niet verwijzen naar het gewone aanbod en hij kan ook niet verwijzen naar het minimale aanbod.

Het gaat echter wel om mensen die een treinticket nodig hebben en dus een ticket of een abonnement gekocht hebben. Mijn vraag is dus welke inspanningen u daarvoor gaat doen, bovendien liefst met minder inspanningen van de treinreiziger die dan al die paperassen moet invullen om zijn compensatie effectief te krijgen. Ik hoop dat u een geste kunt doen. Ik meen dat dit het vertrouwen van de treinreiziger in het openbaar vervoer kan herstellen. Ik meen dat wij dat met zijn allen zoveel mogelijk moeten ondersteunen.

Le **président**: Madame Jaquet, je crois que vous avez déjà posé votre deuxième question concernant

le droit de grève?

C'est déjà fait? (Oui)

02.06 Frank Troosters (VB): Ik zal verwijzen naar de schriftelijk ingediende vraag. Ik heb in de pers al kunnen vernemen dat de NMBS niet bereid is een compensatie te geven, dus blijft eigenlijk alleen de tweede vraag over.

Reizigersorganisatie TreinTramBus (TTB) vraagt de NMBS om abonenthouders die in februari en maart jl. getroffen werden door de talrijke treinstakingen een compensatie te geven onder vorm van een Sorry Pass.

Heeft de NMBS plannen om de treinreizigers die getroffen werden door de talrijke spoorstakingen een compensatie aan te bieden?

Zo ja, onder welke vorm zal dit gebeuren? Wanneer? Voor wie?

Zo neen, waarom niet? Acht de NMBS een commerciële geste om het gedeukte imago van het spoorvervoer op te waarderen en het herstellen van het vertrouwen bij de treinreizigers niet nodig?

De **voorzitter**: Zijn er andere fracties die willen aansluiten in dit actualiteitsdebat? (Nee)

02.07 Jean-Luc Crucke, ministre: Monsieur le président, chers collègues, comme je le disais lors de la séance plénière du 27 mars dernier, depuis l'entrée en fonction du gouvernement, le secteur ferroviaire est secoué par des grèves. Ces mouvements perturbent et pénalisent des milliers de citoyens. Dans leur grande majorité, ces grèves trouvent leur origine dans les mesures prises sur la base de l'accord de gouvernement, qui sont le fruit d'une négociation démocratique et reflétant la volonté d'une majorité politique claire.

In geval van een staking stellen de NMBS en Infrabel een alternatieve treindienst op op basis van de werkkintenties die door het betrokken personeel worden meegedeeld. Er is dus een treindienst op elke stakingsdag, vooraf gecommuniceerd aan de pendelaars via alle NMBS-informatiekanalen. De dienstregeling voor elke stakingsdag kan 24 uur op voorhand worden geraadpleegd op de reisplanner van de NMBS via de app en de website.

Het compensatiesysteem is identiek aan het systeem dat gebruikt wordt op normale dagen en heeft betrekking op eventuele vertragingen van treinen ten opzichte van de specifieke stakingsdienstregeling die de dag voor elke stakingsdag aan de reizigers wordt aangekondigd en twee dagen ervoor in beknopte vorm wordt gepubliceerd op de NMBS-website.

Als een trein die is opgenomen in de dienstregeling van de alternatieve dienst meer dan 60 minuten vertraging heeft of als hij afgeschaft wordt en de pendelaar een andere trein moet nemen die een vertraging van meer dan 60 minuten heeft ten opzichte van de geplande dienstregeling in de alternatieve dienst, is een forfaitaire compensatie van 100 % van de prijs van de betrokken rit voorzien. Specifiek voor abonnees kan een verzoek om compensatie worden ingediend voor een vertraging van meer dan 30 minuten, die aanleiding zal geven tot een vergoeding van 50 % van de betrokken rit en voor een vertraging van meer dan 60 minuten, die aanleiding zal geven tot een terugbetaling van 100 % van de betrokken rit.

Wat het klimaat betreft, blijft het openbaar vervoer met de NMBS in het bijzonder vanzelfsprekend een sleutelrol spelen. Zoals u weet, heeft deze regering de doelstelling uit het openbardienstcontract van de NMBS bevestigd. Zo behoudt de NMBS haar doelstelling om het aanbod tegen 2032 met 10 % uit te breiden, net als de stijging van het aantal reizigers met 30 %, terwijl het spoorbedrijf zijn verbruik van tractie-energie met 10 % en van energie voor gebouwen met 25 % zal verminderen.

En ce qui concerne la question de Mme Jacquet, je voudrais rappeler que certaines préoccupations sont compréhensibles, mais elles doivent être traitées dans un dialogue social respectueux et constructif. Je tiens à réaffirmer mon attachement indéfectible à la concertation sociale, mais avec des partenaires responsables et représentatifs du personnel. C'est pourquoi j'ai pris l'initiative d'entreprendre un dialogue avec la CGSP Cheminots, la CSC Transcom et le SLFP, qui ont privilégié,

dès le début, le dialogue plutôt que la confrontation et qui sont les seules organisations à siéger à la commission nationale paritaire.

Onze gesprekken verlopen goed, in een sfeer van wederzijds respect, in dialoog en met een constructieve houding. We hebben al afspraken gemaakt over belangrijke punten, zoals de geleidelijke overdracht van de taken van HR Rail aan de overheidsbedrijven om een grotere verantwoordingsplicht te garanderen. Ik geef er echter de voorkeur aan om in het huidige stadium discreet te blijven over de details, in lijn met onze toezeggingen om niet te communiceren voordat de onderhandelingen zijn afgerond. *Tout est dans tout.*

De regering zal standvastig blijven tegenover blokkades en gijzelingen op ons spoorwegnet. We zullen blijven opkomen voor een verantwoordelijke en evenwichtige visie op openbare dienstverlening waarbij dialoog het haalt op confrontatie. Daarom heb ik, zoals ik vorige week al aankondigde, HR Rail, het juridische HR-instrument voor de spoorwegsector, de opdracht gegeven om voor alle nieuwe stakingsaanvragen alle mogelijkheden te bestuderen om misbruiken van stakingsaanzeggingen te weigeren met behulp van de juridische instrumenten die HR Rail tot zijn beschikking heeft. Als de vakbonden die uitspraak weigeren, is het aan hen om naar de rechter te stappen en de genomen beslissing aan te vechten.

Une nouvelle rencontre avec les syndicats est prévue pour ce vendredi 4 avril 2025 et, par la suite, les rencontres auront lieu tous les quinze jours. Comme vous le savez, l'un des points de revendication des syndicats concerne les pensions des cheminots. Ce dossier relève de la responsabilité du ministre en charge des Pensions. J'ai eu des échanges téléphoniques avec mon collègue Jambon dans le cadre de cette négociation. Celui-ci m'a confirmé qu'il appliquerait l'accord du gouvernement, rien que l'accord. Toutefois, le ministre Jambon reste ouvert à des dispositions transitoires. Il a donc tendu la main aux syndicats. Il m'a d'ailleurs proposé de mener cette concertation ensemble avec les syndicats du ferroviaire sur les questions relatives à la réforme des pensions qui le concernent, même si cela ne relève pas de ma compétence. Dans la mesure où je peux servir d'intermédiaire et si cela peut aider à trouver des accords, je suis bien évidemment disponible.

Les grèves préalablement programmées ne sont donc pas requalifiées mais j'espère une issue positive et rapide de ces négociations. En ce qui concerne le financement, je me réfère à la réponse donnée précédemment sur les économies dans le rail et le budget de la SNCB.

Enfin, je profite également de cette réponse pour vous informer que, certes, l'idée du Sorry Pass me semble intellectuellement intéressante, mais je dois aussi, à l'analyse, respecter le cadre dans lequel nous fonctionnons, à savoir que la SNCB est une entreprise publique autonome qui, seule, peut prendre ce type de décision. Et j'avoue qu'à titre personnel, je suis plus soucieux d'un service garanti plus important sur l'ensemble du territoire que de cette question qui relève strictement de la compétence du conseil d'administration et de la SNCB. Clairement, pour ce qui est du service garanti, comme je l'ai déjà dit aux syndicats, et après que ces grèves seront terminées, je solliciterai un rapport sur la manière dont les choses se sont passées, afin de négocier également qu'un service garanti plus large puisse être redessiné.

02.08 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Je comprends que vous privilégiez la concertation sociale, ce qui est très bien, mais il est également important de vous mettre à la place des travailleurs du rail. Si j'étais encore accompagnatrice de train, je serais certainement en grève à chaque mouvement, c'est certain.

Je ne sais pas si vous mesurez vraiment l'ampleur des mesures que ce gouvernement souhaite imposer aux travailleurs du rail. Pour moi, qui ai travaillé là-bas pendant 18 ans, c'est du jamais vu. Certaines de ces mesures manquent de sens.

Bien sûr, je soutiens la concertation sociale, c'est clair, mais je soutiens également les cheminots qui sont actuellement en grève. Faire grève demande beaucoup de courage et de détermination, surtout quand cela signifie renoncer à une part importante de son salaire en fin de mois.

Ayant été cheminot à l'origine, je sais que les raisons de cette grève sont compréhensibles et qu'elles vont également dans le sens des voyageurs. La grève n'est pas uniquement menée pour défendre des

intérêts personnels, mais aussi pour les voyageurs de la SNCB.

Ce n'est pas en s'attaquant au droit de grève que les trains rouleront. En effet, lorsque les travailleurs seront usés par leur travail, malades ou incapables de continuer, ils ne s'arrêteront pas seulement quelques jours par an, mais toute leur vie.

02.09 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, il ne faut pas confondre causes et conséquences. Vous dites que des milliers de navetteurs ont été perturbés mais des milliers de travailleurs sont actuellement perturbés par ce qui se prépare. Je rejoins en cela ce qui a été dit précédemment.

Je n'ai pas exactement compris, mais peut-être ai-je été inattentif une fois de plus, que les petits syndicats allaient être associés. Je vous croyais plus magnanime, monsieur le ministre. Nous nous sommes connus dans une vie antérieure. Certes, vous êtes adepte de la concertation, mais c'est une concertation sélective. Soit! Vous maintenez le calendrier. Très bien. Vous associez le ministre des Pensions avec des échanges téléphoniques et il va tendre la main. Quand M. Jambon tend la main, nous savons ce que cela donne! C'est plutôt le poing qu'il tend!

Pour ce qui est de la justice ou d'ester en justice, vous vous réservez finalement encore le droit de l'envisager. Je n'ai pas entendu la réponse précise. Apparemment, vous attendez un rapport pour mieux pouvoir, le cas échéant, estimer en justice. Je note que vous restez ouvert à la concertation. En cela, je vous suis sincère. J'espère donc que vous aboutirez. C'est en tout cas le souhait des travailleurs et des navetteurs parce qu'ils sont dans le même train! Je vous remercie.

02.10 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, we zijn nog geen drie maanden ver en u bent al recordhouder in het aantal treinstakingen. We kampen dus duidelijk met een uitzonderlijke situatie. Voor mij vraagt een uitzonderlijke situatie ook om uitzonderlijke antwoorden. Ik ben al blij dat u de Sorry Pass een intellectueel interessant model vindt. Ik zou er echter op willen aansturen dat u dat model dan ook mee propageert en ter zake tegemoetkomt aan de NMBS om dat effectief mogelijk te maken. Immers, voor de mogelijke vergoedingen verwijst u naar de standaardvergoedingen, zij het ten opzichte van de alternatieve treinbediening. De alternatieve treinbediening is echter veel minder goed.

Ten eerste, reizigers kopen een abonnement voor een normale treinbediening. Zij stellen vast dat zij die keer op keer niet krijgen. Wanneer ik voor iets betaal, zou ik verwachten dat ik dan dat geld terugkrijg. Wanneer de bediening of het product niet ideaal is, kan een geste worden gedaan, door tegemoet te komen aan de reiziger.

Ten tweede, er wordt ook verwezen naar de treinen die wel rijden en naar de vertragingen op die lijnen. Wat doet u echter met de treinen die niet rijden? Op welke manier kunnen die mensen een vergoeding vragen? Hun trein rijdt immers gewoon niet. Er is dus geen sprake van vertraging. De trein is immers niet opgenomen in de minimumdienstverlening.

Wij moeten de zaak dus blijven uitspitten, zodat het mogelijk is de gedupeerde treinreiziger tegemoet te komen. Hij heeft immers recht op een tegemoetkoming, teneinde ten minste het vertrouwen in het openbaar vervoer op die manier te herstellen. Ik ben er echt van overtuigd dat die tegemoetkoming van belang zal zijn, indien wij de aantrekkelijkheid willen behouden.

Ik herhaal wat ik al vaak heb aangegeven. De treinreizigers en het treinpersoneel zijn in se bondgenoten. Wie vandaag echter goed luistert op de perrons, hoort wie de grootste dupe is van het scenario. Het probleem is niet veroorzaakt door de NMBS. Dat is veroorzaakt door de beslissingen die de huidige arizonaregering zal nemen. Ik verwacht dus een tussenkomst van de regering.

02.11 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik ben ook ontgoocheld over uw antwoord. Ik had gehoopt dat men een duidelijk signaal zou geven aan de treinreizigers, die toch al heel wat te verduren hebben gehad de afgelopen jaren. Het lijkt wel alsof men een auto koopt met maar drie in plaats van vier wielen.

Tot op heden werden treinreizigers met een abonnement een vierde van de tijd geconfronteerd met stakingsdagen. Het is een ongelooflijke flater dat men voor hen geen commerciële, gemakkelijke en goede geste doet, te meer omdat men tijdens de covidperiode zeer gul was met het uitdelen van 12 rittenkaarten, de Hello Belgium Railpass, aan iedereen. Trouwe abonnementhouders die voor een

bepaalde dienstverlening betalen, maar die niet krijgen, worden niet gecompenseerd. Dat vind ik absoluut een gemiste kans.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Débat d'actualité sur la fermeture d'arrêts de train et questions jointes de

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La fermeture d'arrêts de train" (56002494C)
- Éric Thiébaut à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La menace de suppression de l'arrêt en gare de Hainin" (56003518C)
- Sophie Thémont à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La menace de suppression des arrêts de Sclessin et Leman" (56003520C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La fermeture de points d'arrêts en Brabant wallon" (56003521C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'impact des réformes sur le service public ferroviaire" (56003947C)
- Marie Meunier à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La fermeture du point d'arrêt de Masnuy-Saint-Pierre" (56003976C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La volonté du gouvernement de supprimer des gares" (56003977C)
- Francesca Van Belleghem à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les arrêts de la SNCB à Bambrugge et Alost-Kerrebroek" (56003725C)

03 Actualiteitsdebat over de sluiting van stopplaatsen en toegevoegde vragen van

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het sluiten van stopplaatsen" (56002494C)
- Éric Thiébaut aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De dreigende afschaffing van het station Hainin" (56003518C)
- Sophie Thémont aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De dreigende afschaffing van de stopplaatsen Sclessin en Leman" (56003520C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De afschaffing van stopplaatsen in Waals-Brabant" (56003521C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De impact van de hervormingen op de openbare dienstverlening bij het spoor" (56003947C)
- Marie Meunier aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De sluiting van de stopplaats Masnuy-Saint-Pierre" (56003976C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het voornemen van de regering om stations te schrappen" (56003977C)
- Francesca Van Belleghem aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De NMBS-haltes Bambrugge en Aalst-Kerrebroek" (56003725C)

03.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le président, je renvoie à la version écrite de ma question.

Monsieur le ministre, nous pouvons lire dans votre accord de gouvernement que des arrêts de train pourraient être fermés faute de fréquentation suffisante.

Mes questions sont donc les suivantes:

1/ Quels sont vos critères de fréquentation?

2/ Quels sont les arrêts qui pourraient potentiellement être supprimés?

3/ Qui allez-vous concerter?

4/ Quand prendrez-vous une décision?

03.02 Sophie Thémont (PS): Monsieur le ministre, il y a quelques semaines, nous avons une nouvelle fois appris par voie de presse l'existence d'accords dont on ne trouve pas trace dans la déclaration gouvernementale qui a été débattue à la Chambre. La presse évoque ainsi l'existence d'une liste

d'arrêts de train menacés de fermeture. Nous avons, en effet, eu l'occasion d'entendre vos réponses en séance plénière.

Cette liste ressemble fort à celle que la direction de la SNCB avait déjà dressée en 2023. Une nouvelle fois, c'est la Wallonie qui passe à la caisse pour réaliser des économies sur le dos des navetteurs: dix-sept arrêts wallons menacés pour trois flamands.

La région liégeoise n'est pas épargnée, avec les menaces de fermeture des arrêts de Sclessin et plus particulièrement de Leman situé sur ma commune à Flémalle. Ces arrêts figurent sur cette liste.

Lors de la décision du gouvernement wallon l'été dernier de ne pas étendre la ligne de tram, il avait pourtant été avancé comme argument l'existence d'arrêts et de gares qui auraient fait double emploi. En 2023, la Vivaldi avait écarté cette liste et plusieurs administrateurs francophones s'étaient opposés à ce plan, plan qui s'insère parfaitement dans les objectifs budgétaires fixés au sein des tableaux budgétaires remis au Parlement: effectuer 250 millions d'euros d'économie à charge de la SNCB.

Ce projet va se faire au détriment de navetteurs qui prennent le train chaque jour, privilégiant ainsi un moyen de transport public, respectueux de l'environnement, plutôt que la voiture. Il est, à la fois, injuste et injustifiable pour les défenseurs de la mobilité douce. Il ne répond qu'à des objectifs budgétaires, pour atteindre des "gains d'efficacité" pour reprendre vos termes, monsieur le ministre.

Pouvez-vous me confirmer que vous vous opposerez à un tel projet? Pouvez-vous me confirmer, plus particulièrement, que les points d'arrêts de Sclessin et de ma belle commune de Flémalle, Leman, ne seront pas visés par une suppression?

03.03 **Éric Thiébaud (PS)**: Monsieur le ministre, nous avons déjà pas mal débattu de ce projet de fermeture des petites gares. Déjà en 2023, ce dossier fut amené par la direction de la SNCB sur la table du conseil d'administration de l'entreprise. Le projet de fermeture de 23 gares avait été rejeté par les administrateurs, parmi lesquels des socialistes. Nous nous en étions réjouis. Or, voilà qu'il revient à nouveau sur le tapis. L'accord du gouvernement Arizona prévoit ainsi la possibilité de fermer et d'ouvrir de nouveaux points d'arrêt dans le pays. Je dis "dans le pays", mais ce qui est majoritairement évoqué, ce sont des fermetures en Wallonie, puisqu'il n'y en a quasiment aucune qui soit prévue en Flandre. Le critère retenu est le nombre de navetteurs qui utilisent le train aux points d'arrêt en question.

Ma question porte plus particulièrement sur un point d'arrêt dans ma commune, car je suis aussi bourgmestre. J'ai été fort surpris de constater qu'on pouvait envisager de fermer un arrêt tel que celui de la gare de Hainin, qui existe depuis pratiquement 130 ans. Chaque jour, 70 navetteurs pour un village de 400 logements y prennent leur train. Autrement dit, ce sont quasiment 17 % des ménages qui prennent le train chaque jour à cet endroit. De plus, plusieurs personnes sont venues y habiter parce qu'une gare y était installée. Par conséquent, je ne comprends pas l'opportunité que représenterait la fermeture d'une telle gare. Au demeurant, si le train continue d'y circuler, que gagnent-on à l'empêcher de s'y arrêter? Que va y gagner la SNCB? Sur le plan économique, cela n'a pas de sens, je suis désolé. Et cette mesure va contraindre 70 personnes à prendre leur voiture pour aller prendre le train ailleurs. Ce n'est quand même pas rationnel et n'engendrera aucun résultat économique.

En outre, ce qui est dingue, c'est qu'on vient d'investir. La SNCB a, en effet, installé des bancs et remplacé tous les coffrets électriques qui sont situés à cet arrêt. Donc, pour moi, cela n'a aucun sens. Je ne comprends pas comment on peut envisager de telles inepties. En tout cas, je vais m'y opposer. Énormément de pétitions de citoyens vont sans doute vous parvenir. En conséquence, j'espère que vous soutiendrez le bon sens populaire dans ce dossier.

03.04 **Dimitri Legasse (PS)**: Monsieur le ministre, lors de notre séance plénière de jeudi dernier, nous avons évoqué la décision qui aurait été prise par votre gouvernement de fermer 20 points d'arrêt de la SNCB, dont 17 en Wallonie.

Votre réponse m'a laissé pantois. En effet, non seulement vous n'avez pas démenti l'information, mais vous prenez en outre comme référence le nombre de voyageurs par jour, sans aucune considération pour la réalité de terrain. M. Thiébaud vient d'évoquer la situation de Hainin, qui est révélatrice en termes de proportionnalité par rapport à la population qui habite cette commune.

En ce qui concerne le Brabant wallon, plus spécifiquement, le dernier rapport de fréquentation de la SNCB fait ressortir que certains arrêts sont, eux aussi, peu fréquentés. Si on excepte la troisième gare de Wallonie qu'est Ottignies, voire Braine-l'Alleud, Louvain-la-Neuve, Nivelles, Tubize ou encore Waterloo, les autres points d'arrêts sont peu fréquentés. En effet, 12 des 28 gares de notre territoire enregistrent moins de 300 voyageurs par jour. Vous me direz qu'il n'y a pas de souci à se faire, puisque cela fait trois fois plus que la norme envisagée. Pour certains arrêts, néanmoins, on parle d'une centaine de montées et descentes par jour. C'est le cas, notamment, de l'arrêt Bierges-Walibi, qui connaît moins de 100 montées par jour les jours de moindre activité du parc de loisirs, avec des pics à 1 500 passagers les jours de forte activité du parc.

Sur la base de votre réponse en séance plénière, nous nous inquiétons pour certains arrêts du Brabant wallon. Notre province est déjà un parent pauvre en matière de transports en commun. Il est par exemple impossible d'aller de Rebecq, à l'extrême ouest de la province, près de la province de Hainaut, à Hélécinne, près de la province de Liège, sinon en prenant deux bus, deux trains et quatre pirogues.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous assurer qu'aucun arrêt ne sera supprimé en Brabant wallon? Cela semble avoir été votre propos, ou celui de votre cabinet, lors d'une interview par un journaliste brabançon.

Qu'est-ce qui a justifié le choix des 17 suppressions annoncées? Ce choix est-il définitivement arrêté? Doit-on s'attendre à voir ce nombre réévalué à la hausse pour effectuer les 250 millions d'euros d'économies à charge de la SNCB?

03.05 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, ce lundi, j'étais à Liège aux côtés des cheminots, qui sont très inquiets, notamment en ce qui concerne leur pension et les différentes attaques de votre gouvernement.

L'une de questions qu'ils m'ont demandé de poser est de savoir si vous envisagez de mener une étude sur l'impact des mesures Arizona sur la qualité du service rendu aux usagers, notamment dans les zones rurales et dans les petites gares?

En réalité, votre gouvernement a tendance à présenter les cheminots et les fonctionnaires en général comme des profiteurs du système. Pourtant, ce sont des personnes concernées par leur travail et par l'outil qu'elles utilisent, en l'occurrence le transport public, avec pour objectif de rendre un service aux usagers. Elles sont très inquiètes, notamment pour les voyageurs qui se trouvent en milieu rural.

J'aimerais aussi obtenir, tout comme mes collègues, davantage d'informations sur les critères qui seront appliqués pour déterminer le potentiel d'une gare, étant donné votre projet de supprimer des points d'arrêt. Qui sera mandaté pour réaliser cette évaluation? Est-ce la SNCB qui s'en chargera ou bien un acteur privé? Est-ce McKinsey qui va réaliser cette étude de potentiel? Un marché public va-t-il être lancé? J'aimerais en savoir plus sur la façon dont cette évaluation va être réalisée.

03.06 Marie Meunier (PS): Monsieur le ministre, on a appris une nouvelle fois par la presse l'existence d'accords dont on n'avait pas discuté précédemment à la Chambre. La presse évoque ainsi l'existence d'une liste de 20 arrêts qui sont menacés, 17 en Wallonie et trois en Flandre.

C'est un projet qui va se faire au détriment de navetteurs qui prennent le train chaque jour, privilégiant ainsi un moyen de transport public respectueux de l'environnement plutôt que la voiture. Cela nous semble à la fois injuste et injustifiable pour les défenseurs de la mobilité.

Monsieur le ministre, pouvez-vous confirmer que vous allez vous opposer à un tel projet? Pouvez-vous confirmer que la gare de Masnuy-Saint-Pierre, qui est une gare de ma région, n'est pas visée par une suppression, contrairement à ce qui est annoncé?

03.07 Francesca Van Belleghem (VB): Mijn vraag gaat over de eventuele sluiting van de stations Bambrugge, in Erpe-Mere, en Aalst-Kerrebroek. Dat zijn twee haltes van het zogenaamde scholierentreintje. In onze gemeente is er heel wat te doen over die sluiting, aangezien zeer veel scholieren van die trein gebruikmaken om naar school te gaan. De kwestie kwam ook al aan bod in de gemeenteraad. Daar stelde de bevoegde schepenen dat de stations wellicht niet zullen sluiten.

Mijn vraag is dus zeer eenvoudig. Zullen deze stations sluiten?

03.08 Jean-Luc Crucke, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je comprends que cette question suscite de nombreuses réactions. Comme j'ai déjà eu l'occasion de l'indiquer, je souhaite l'aborder de façon rationnelle et équilibrée.

L'accord de gouvernement prévoit - et ne prévoit rien d'autre - que toute modification des services ferroviaires doit faire partie d'une approche cohérente globale qui tient compte de différents critères. Ces critères figuraient déjà dans le contrat de service public conclu par le gouvernement précédent avec la SNCB, accepté et approuvé par son conseil d'administration. Je rassure tout le monde: il n'y a aucun membre du groupe Les Engagés dans le conseil d'administration. L'accord de gouvernement confirme le contrat de service public conclu avec la SNCB, le contrat de performance conclu avec Infrabel et les plans pluriannuels d'investissement.

La SNCB peut – elle ne doit pas – adapter son offre en adoptant la desserte des gares sur la base d'analyses coûts/bénéfices strictes en coopération avec le SPF Mobilité. Dans ce cadre, un grand nombre de facteurs sont pris en considération, tels que le nombre potentiel de voyageurs, l'effet sur la vitesse commerciale, les performances du réseau, la capacité des lignes, les autres services de transport disponibles, la distance par rapport à la gare la plus proche et la desserte ferroviaire du territoire. On est donc loin du seul critère systématiquement évoqué, qui est celui du nombre de navetteurs par jour. La fermeture et l'ouverture de gares ne font donc l'objet d'aucun dogme ni d'aucun tabou en ce qui me concerne.

L'objectif que je poursuis est de faire coïncider le réseau avec les besoins de la population et d'augmenter l'efficacité du service. Ma vision repose sur un écosystème de mobilité publique, dans lequel les moyens de transport public se complètent, permettant aux usagers de se déplacer facilement, quel que soit le mode de transport ou l'opérateur.

Je me concerterai donc avec mes collègues régionaux lors des conférences interministérielles de la Mobilité à cette fin. Et je peux dire que cela a déjà été fait. Toute modification éventuelle de la desserte ferroviaire n'est envisageable que si les voyageurs disposent d'une réelle alternative pour se déplacer.

Il faut également engranger des progrès en matière de tarification intermodale pour éviter que le voyageur ne soit pénalisé lorsqu'il doit emprunter différents modes de transport public.

En ce qui concerne plus spécifiquement les points d'arrêt évoqués, toute conclusion est prématurée. Le prochain plan de transport 2026-2029 est encore au début de son processus d'élaboration. Je veillerai, bien entendu, à ce que les évolutions constatées ces dernières années soient intégrées dans les analyses. Certaines gares ont vraisemblablement connu une augmentation notable de leur fréquentation et ont vu leur importance confortée par la densification de l'habitat ou des activités à leurs abords.

C'est pourquoi, lors de la Conférence interministérielle des ministres de la Mobilité du 25 mars dernier - c'est assez récent -, les ministres régionaux de la Mobilité et moi-même nous sommes entendus, d'une part, sur l'importance d'une véritable concertation avec les acteurs locaux pour tout projet de fermeture d'arrêts et, d'autre part, sur la nécessité d'une alternative intermodale concrète pour les voyageurs dont l'arrêt serait supprimé.

C'est donc ce type d'instructions que je relaie également à l'égard de la CNCP, puisque c'est un accord entre les quatre ministres de la Mobilité de ce pays, qu'il s'agisse des ministres régionaux ou du ministre fédéral. En outre, la coopération entre les opérateurs de transports et les autorités locales est également primordiale. C'est essentiel pour coordonner une offre de transport qui réponde aux besoins, mais aussi pour faire connaître et valoriser l'offre existante, dans une approche qui intègre une répartition équitable des recettes supplémentaires.

Chacun des opérateurs ayant, dans ce cadre d'un accord gagnant-gagnant, un intérêt à optimiser le fonctionnement du transport public et du service public. J'ai déjà dit dans ce Parlement que je me rendrais à l'étranger pour voir comment les choses fonctionnent de manière pratique, puisque cela fonctionne comme cela à l'étranger, même dans des pays qui sont fédéralisés. Je ne citerai que la

Suisse à titre d'exemple.

Vous l'avez compris, ma vision ne concerne pas uniquement le rail, mais le transport public dans son ensemble, car il faut une vue globale des transports publics, et ne pas considérer chacun de ces transports individuellement, en tant que train, tram ou bus. C'est un engagement de la coalition Arizona de travailler à une coordination renforcée entre les Régions et le niveau fédéral, aussi pour ce qui concerne les différents transports publics. Et le jour où cette coordination sera complète, il sera possible de répondre aux questions d'efficacité en matière de service, et aux questions ayant trait à l'efficacité que l'on recherche dans le transport public. Alors, nous serons en mesure de rendre le meilleur service dans une coordination globale.

Je vous confirme donc qu'en l'absence de tabou et de fétichisme par rapport à des études qui devront être complètes et vérifiées, ce qui existe déjà de par le contrat de service, l'Arizona n'a strictement rien inventé. La Vivaldi avait approuvé le contrat de service. Si les critères qui sont repris dans le contrat de service permettent de considérer que soit il faut ouvrir, soit il faut fermer certains arrêts, dans la logique de ce que j'ai exposé, c'est évidemment, une fois de plus, comme je l'ai dit, sans tabou que nous travaillerons en collaboration avec les collègues, les communes et les Régions.

Pour toutes les gares que vous évoquez, chers députés de Wallonie *of van de Vlaanderen*, je serai attentif à la juste application des critères énoncés ci-dessus pour toutes les autres gares du pays.

Enfin, en ce qui concerne la question de M. Legasse relative aux économies, il n'est nullement question de les réaliser à travers des coupes claires dans la desserte ferroviaire des territoires. L'accord de gouvernement mentionne textuellement qu'"aucune ligne ne sera fermée". C'est, au contraire, l'attrait du service rendu aux voyageurs qui doit être amélioré, notamment par une meilleure structuration de l'offre entre services rapides du type IC et services de desserte plus fine de type S ou L.

Les économies seront prioritairement réalisées grâce à des gains d'efficacité dans les structures existantes. Cela n'a rien d'impossible, d'autant que les résultats financiers engrangés par les deux entreprises ont été meilleurs ces deux dernières années que ce qui était prévu dans leur plan financier. Il ne s'agit donc pas de détériorer le service aux voyageurs. Les gains d'efficacité sont, au contraire, essentiels pour préparer l'avenir et pérenniser le service public dans la perspective d'une libéralisation du rail qui interviendra, qu'on le veuille ou non, en 2032. Mon objectif est de faire en sorte qu'à la fin de la législature, le rail soit en parfaite condition pour affronter cette étape qui sera d'autant plus décisive qu'elle est ardue.

03.09 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je vous remercie de vos réponses.

J'entends que peu de choses ont déjà été décidées. Par ailleurs, je m'interroge puisque votre accord de gouvernement prévoyait que vous alliez augmenter le nombre de voyageurs de 30 % sous la présente législature. Je me demandais comment vous alliez vous y prendre en fermant les points d'arrêt, parce que ce sont quand même les petites lignes qui alimentent les grandes lignes. Pour vous donner un exemple, si l'on prend la ligne qui relie l'aéroport de Zaventem à Charleroi, le train s'arrête à la petite gare de Roux. Si l'on supprime celle-ci, je vois trois faits que je voudrais mettre en avant. Premièrement, ce sera merci et au revoir pour les voyageurs. Pas de chance! Deuxièmement, ceux qui vont vers Courcelles-Motte et les arrêts suivants gagneront deux minutes, mais du point de vue de la vitesse commerciale. Troisièmement, la ponctualité sera-t-elle améliorée pour autant? Autrement dit, le train respectera-t-il ce nouvel horaire? Pas forcément, parce que la ponctualité et la vitesse commerciale sont deux choses très différentes. On ne sait jamais ce qui peut arriver en cours de route, d'autant que le matériel n'est pas tout neuf.

C'est en augmentant l'offre de trains et en améliorant la ponctualité que de nouveaux usagers seront incités à délaisser leur voiture, et non en rendant la vie plus difficile à ceux qui prennent les petites gares comme le rappelait le collègue du PS tout à l'heure en parlant des 70 personnes qui empruntent la gare près de chez lui. Pourquoi punir une catégorie, et pas d'autres? Cela ne va pas!

Je ne serai pas plus longue. Nous attendrons et resterons vigilants en la matière.

03.10 Éric Thiébaut (PS): Merci, monsieur le ministre, pour ces éclaircissements.

Vous avez été un peu plus précis qu'en séance plénière, avec en plus de nouveaux éléments. Je suis content d'entendre que vous allez à chaque fois concerter les pouvoirs locaux.

Vous parlez de l'étude des possibilités d'alternatives multimodales. En zone rurale, si on supprime une gare, l'alternative est la voiture et on rate donc l'objectif d'utilisation des transports en commun. Dans ma région, on me dit que, si l'on supprime la gare, on mettra un bus à la place. Cela va à contre-courant de l'histoire, qui veut qu'on développe de plus en plus le rail et qu'on limite la circulation sur les routes. Quand il y a un train, je pense qu'il faut tout faire pour le maintenir.

Vous confirmez que, dans l'accord de gouvernement, il n'y a pas de suppression de ligne. De nombreux voyageurs ont peur que des lignes qui desservent de petites gares soient supprimées. J'ai le sentiment désagréable depuis des années que la SNCB néglige les petites gares, les laisse tomber en ruine et n'y organise pas d'accueil, pour pousser les navetteurs qui utilisent ces petites gares à aller vers de plus grandes gares. Dans ce cas, il serait facile de dire que ces petites gares ne sont plus utilisées et qu'on peut les supprimer. Mais cette politique ne va pas dans le sens de la réduction de la production de CO₂.

Je reste confiant, car vous avez du bon sens et la fibre municipaliste. Je surveillerai l'évolution de ce dossier, et j'espère que le bon sens gagnera à la fin.

03.11 Sophie Thémont (PS): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse. Je suis un tout petit peu rassurée de vous entendre dire que vous allez consulter les autorités locales.

Je suis bourgmestre de Flémalle et resterai donc attentive parce que je suis concernée par la suppression d'un point central à Flémalle, puisqu'il dessert cet arrêt, le centre de ma commune, avec l'administration communale, l'école, les banques, les commerces, les bibliothèques. Ce point constitue donc un enjeu essentiel pour nous.

Vous parlez de modes alternatifs. Effectivement, il peut y avoir un mode alternatif avec les bus. Or, vous savez qu'avec le tram à Liège, on nous avait aussi promis, dans des communes telles que celle de Flémalle, des bus complémentaires. On voit aujourd'hui que le TEC est sous-financé et qu'il est impossible de prévoir des bus supplémentaires, au contraire. Je pourrais débattre de ce sujet avec vous pendant des heures.

On vient de supprimer des lignes TEC essentielles qui desservent en amont et qui ne desservent pas en aval. C'est un véritable non-sens. Je vous invite vraiment, si votre objectif est de mettre sur pied une mobilité combinée train-TEC, à inviter vos homologues régionaux à refinancer le TEC. Les communes de la deuxième couronne telles que Flémalle ont réellement besoin de ce mode de transport.

Ma commune est particulièrement étendue et englobe sept anciennes communes ainsi que des villages dans lesquels il n'y a pas de transports en commun. Dès lors, si vous décidez de supprimer un arrêt supplémentaire, je ne vois vraiment pas comment je vais pouvoir expliquer cela aux habitants. J'attends donc une proposition en cas de mode de transport alternatif. Nous vous réinterrogerons à ce sujet et comptons sur vous.

En tout état de cause, j'espère vraiment que vous consulterez les autorités locales dans le processus que vous allez enclencher. Je pense que c'est impératif. Si vous ne le faites pas, je me permettrai de vous réinterroger sur la question.

03.12 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, je suis un peu moins rassuré ou confiant que les collègues qui m'ont précédé parce que vous en êtes déjà à parler de concertation avec les pouvoirs locaux. D'un côté, c'est rassurant, mais d'un autre côté, c'est inquiétant.

Je suis partagé entre deux sentiments car il s'agit bien de fermer des gares et, prétendument, de garantir une alternative. Je sais que François Desquesnes vous est proche et que vous avez de bons contacts avec lui, mais parler d'alternatives garanties quand on sait les difficultés financières que connaît la Région, je n'en suis pas du tout convaincu. Vous insistez sur le fait qu'aucune ligne ne sera supprimée, mais vous ne garantissez jamais que des points d'arrêt ou des gares ne le seront pas.

Vous parlez de l'accord de gouvernement auquel vous resterez fidèle – c'est votre ligne de conduite –

, mais cet accord prévoit bien des économies massives pour la SNCB. Point n'est besoin d'être devin pour savoir que la SNCB adaptera son offre pour pallier le manque de moyens. D'ailleurs, c'est écrit noir sur blanc: il s'agit de répondre non pas à la demande, mais de rencontrer l'offre.

Vous serez donc quelque part obligé de supprimer des gares et des points d'arrêt. Je vous remercie pour votre franchise, mais vous indiquez quand même qu'il y aura des fermetures. Vous vous dites sans tabou, mais je suis curieux de voir. Pour ce qui est des ouvertures de gares, là aussi, je suis vraiment curieux de voir, très sincèrement. Nous en reparlerons assurément.

03.13 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Je constate que le flou persiste par rapport aux zones concernées et à la méthode qui sera utilisée pour déterminer les points d'arrêt qui seront amenés à fermer. Pourtant, cette liste de 20 points, elle était bien sur la table du gouvernement, monsieur le ministre. Vous nous dites que c'est l'ancien gouvernement qui a établi cette possibilité dans son contrat.

Mais justement, ne faites pas un aveu de faiblesse là où il n'y a pas à en faire! En effet, vous avez la possibilité, en tant que ministre, d'intervenir dans ce dossier pour que cela ne se produise pas. Il est clair qu'il faudra bien que ces économies à hauteur de 680 millions d'euros sur cinq ans soient réalisées quelque part. Vous ne me ferez pas croire qu'on va faire plus avec moins. Il faut que vous fassiez la lumière sur l'endroit où seront réalisées ces économies, ces coupes.

Vous nous parlez d'alternatives là où les points d'arrêt seront fermés. Je vous ai déjà dit ma façon de penser: c'est un mauvais calcul. Remplacer des gares, des rails et des trains qui sont déjà là par des bus... Je me demande bien dans quel monde les Régions accepteront de financer des bus pour remplacer des trains que le fédéral va supprimer!

Bref, c'est de nouveau un report de charge vers les Régions. Et je ne vois absolument pas, dans une configuration comme celle-ci où les extensions du tram de Liège ont été supprimées par le gouvernement wallon, pourquoi tout à coup, celui-ci se dirait: "Maintenant que c'est le ministre Crucke, on va lui faire plaisir et lui payer des bus pour remplacer les arrêts qu'il va fermer." Je n'y crois absolument pas.

On va se retrouver avec des personnes qui seront soit abandonnées, soit devront faire des dépenses supplémentaires dans leur ménage pour remplacer le transport public – qui est bon pour le climat – par des voitures qu'en plus, elles devront acheter. C'est donc aussi un report de charge sur le portefeuille des familles, ce qui est inacceptable.

Nous suivrons ce dossier de près. J'entends aussi que le prochain plan de transport est en cours de réalisation. En fait, c'est exactement le moment où il convient de s'inquiéter de son contenu. On ne va pas le faire quand il sera déjà sur la table des communes et des Régions. Nous reviendrons avec des questions plus spécifiques.

03.14 Marie Meunier (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses, qui sont en partie rassurantes et qui vous permettent de gagner un peu de temps avant d'annoncer la douloureuse. Oui, au final, il y aura quand même une douloureuse. Mon collègue l'a souligné à juste titre.

Je ne suis pas bourgmestre de la commune dans laquelle se situe la gare de Masnuy-Saint-Pierre. Je ne suis pas bourgmestre de Jurbise. D'ailleurs, la bourgmestre n'est pas de ma couleur politique. Mais je suis certaine qu'elle aura une attention toute particulière, si elle est conviée, à ce que sa gare ne soit pas supprimée.

De **voorzitter**: Indien geen andere fractie zich nog wil aansluiten, is het actuedeбат volledig afgesloten.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Questions jointes de

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La concertation sociale dans le rail" (56002498C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La triple gestion des ressources humaines" (56003956C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La fin du statut des cheminots" (56003946C)

04 Samengevoegde vragen van

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het sociaal overleg bij het spoor" (56002498C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het hr-beleid in drievoud" (56003956C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het einde van het statuut van het spoorwegpersoneel" (56003946C)

04.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, votre accord de gouvernement prévoit d'harmoniser la concertation sociale dans le rail avec d'autres entreprises publiques.

Que prévoyez-vous concrètement? Quels engagements avez-vous pris auprès des syndicats? Pouvez-vous garantir que les conseils d'administration ne pourront pas court-circuiter le dialogue social?

04.02 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, vous annoncez que certaines tâches RH seront exécutées entre HR Rail, la SNCB et Infrabel.

Plutôt que de supprimer HR Rail, pourquoi ne pas simplement renforcer sa mission centrale pour éviter les doublons, au lieu de multiplier les entités RH en interne?

Pouvez-vous ensuite confirmer que le recrutement sous statut va progressivement disparaître pour les cheminots?

Si la gestion du personnel est confiée à chaque entité séparée (SNCB/Infrabel), comment garantissez-vous l'uniformité des conditions de travail pour les cheminots, aujourd'hui couverts par un statut unique HR Rail?

04.03 Jean-Luc Crucke, ministre: Mesdames les députées, en tant que membre du gouvernement Arizona, je me dois de rester fidèle aux mesures prévues dans l'accord de coalition largement négocié par des partis élus démocratiquement.

En ce qui concerne la réforme de HR Rail, et pour que nous soyons bien d'accord sur le contenu de la phrase, l'accord de gouvernement indique ceci: "Une modification de l'objet social de HR Rail s'impose afin que les compétences de sélection, de recrutement et de gestion du personnel soient transférées aux entités opérationnelles de la SNCB et d'Infrabel. Ceci vise une plus grande efficacité et une gestion fonctionnelle mieux adaptée aux besoins spécifiques des entités respectives. D'autres rationalisations ainsi que la question de l'employeur légal du personnel ferroviaire seront étudiées." Je ne lis donc nulle part dans cet accord qu'il est question de supprimer HR Rail ou le statut. Certaines tâches sont exécutées à la fois par les entités et par HR Rail, avec pour conséquence inévitable de nombreuses consultations supplémentaires, voire des duplications et parfois des triples emplois.

La transformation de HR Rail s'inscrit donc dans un exercice de rationalisation et de responsabilisation des différentes entités. Chacune d'elles devient responsable de la mise en œuvre des processus RH relatifs à son propre personnel. Nous savons en effet qu'ils n'exercent pas les mêmes fonctions et ne remplissent pas les mêmes occupations.

Beaucoup de ces processus sont discrétionnaires, il est donc normal qu'elles puissent prendre leurs propres décisions dans le respect de la réglementation. J'examine avec HR Rail, la SNCB et Infrabel la meilleure manière de concrétiser l'accord de gouvernement dans ce domaine. Une telle analyse ne peut se réaliser en quelques jours, vous en conviendrez. Comme je l'ai déjà exprimé à plusieurs reprises ici, l'objectif est clair mais le chemin pour y arriver doit encore être défini.

En l'occurrence, les missions et la représentation de l'employeur juridique qui seraient transférées, ainsi

que les modalités de ce transfert, font l'objet de la concertation en cours avec les organisations syndicales reconnues et les représentants des trois entreprises publiques. Il n'est en tout cas certainement pas question de court-circuiter ce dialogue social de quelque façon que ce soit.

Je peux donc entendre que vous ne disposiez pas de la réponse totale aux questions que vous vous posez légitimement mais j'ai un engagement à l'égard des organisations syndicales dans le cadre de la concertation, c'est de communiquer sur des accords – et il y a des accords qui sont à ce jour déjà conclu – mais de communiquer lorsqu'on aura un accord global. Comme j'ai dit tout à l'heure, tout est dans tout.

04.04 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses.

Vous dites le contraire mais l'accord de gouvernement prévoit que les conseils d'administration puissent prendre des décisions s'il n'y a pas de consensus au sein de la commission paritaire. Cela signifie en fait la fin de la démocratie sociale au sein d'une des plus grandes entreprises publiques du pays, mais j'entends que des concertations sont en cours avec les syndicats. Fort heureusement, c'est le minimum que vous puissiez faire parce que vous touchez au cœur de leur mission, à savoir le dialogue social. Cela ne nous rassure pas pour autant parce que rien ne garantit qu'ils seront entendus et que vous n'imposerez pas finalement vos réformes. Nous resterons donc attentifs sur le sujet.

04.05 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, j'entends la volonté d'arriver à un accord et de communiquer l'ensemble à la fin. Je pense que c'est louable dans votre chef qu'il y ait ce dialogue qui soit en cours. Maintenant, nous serons attentifs – et c'est ce qui inquiète fortement les travailleurs – à ce qu'il n'y ait pas de perte de droits à travers cette suppression d'HR Rail et que la concertation sociale soit bien respectée dans ses principes fondamentaux. En effet, il ne faut pas que cela soit un dialogue qui, finalement, se résume par un passage en force. Ce seront les balises que nous regarderons dans les prochains mois sur ce dossier.

On regrette aussi la suppression d'HR Rail qui permettait une mobilité entre les deux entreprises, qui sera du coup plus compliquée. On pense que cette décision ne va pas dans le bon sens, mais elle vous appartient.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Questions jointes de

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les économies dans le rail" (56002499C)
- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'évolution du budget de la SNCB" (56002855C)
- Sophie Thémont à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'évolution du budget de la SNCB" (56003450C)
- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les résultats 2024 de la SNCB et les perspectives d'emploi" (56003968C)

05 Samengevoegde vragen van

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De besparingen bij het spoor" (56002499C)
- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De evolutie van de NMBS-begroting" (56002855C)
- Sophie Thémont aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De evolutie van de NMBS-begroting" (56003450C)
- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De resultaten van de NMBS in 2024 en de werkgelegenheidsvooruitzichten" (56003968C)

05.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, vos économies dans le rail sont en totale déconnexion avec le terrain, notamment avec les attentes des cheminots qui demandent simplement de pouvoir travailler dignement avec suffisamment de personnel. Ce qui n'est pas le cas aujourd'hui!

Votre accord de gouvernement prévoit des économies dans le rail. Monsieur le ministre, à combien précisément ces économies dans le rail s'élèveront-elles d'ici 2029? En effet, deux chiffres ont circulé:

celui de 250 millions d'euros et celui de 675 millions d'euros.

Par ailleurs, selon les retours du terrain, les protocoles d'accords sociaux ne peuvent plus être respectés en termes de recrutement car, d'une part, on applique des économies et, d'autre part, on prévoit une augmentation de l'offre de trains. En quoi appliquer de nouvelles économies facilitera-t-il les choses? Ces économies s'appliqueront-elles au niveau du budget de l'exploitation ou des investissements? Pour quel pourcentage?

Vous prévoyez également de transférer des compétences d'HR Rail vers Infrabel et la SNCB. Pouvez-vous garantir qu'il n'y aura pas de licenciement? Prévoyez-vous d'autres rationalisations? Quelles sont-elles? Enfin, quelles économies allez-vous dégager en modernisant la politique du personnel?

05.02 **Hugues Bayet (PS):** Monsieur le président, en entendant la réponse du ministre, je pense que ma première question était plutôt liée au troisième thème. Mais nous allons suivre les recommandations du service.

Monsieur le ministre, dans l'accord de gouvernement, la coalition Arizona souligne que "les chemins de fer constituent l'épine dorsale de notre système de transport public. Leur importance sociale, climatique et économique est incontestable". Vous confirmez également les objectifs précédemment annoncés d'une augmentation de 30 % des voyageurs, d'une ponctualité supérieure à 90 %, de 50 % de nouveaux trains et d'une réduction de 30 % du nombre de trains supprimés. Pour parvenir à tout cela, votre accord indique expressément prévoir "les ressources et le personnel nécessaires à sa mise en œuvre". Nous partageons bien sûr ces ambitions.

Cependant, le tableau budgétaire transmis en marge de la déclaration gouvernementale aux membres de la Chambre des représentants nous interpelle. Le premier tableau prévoit, en effet, une économie de 250 millions d'euros à l'horizon 2029. Et, à d'autres moments, sont indiqués 675 millions. J'y reviendrai.

Monsieur le ministre, quels sont ces "gains d'efficacité" que vous évoquez? Pouvez-vous nous indiquer comment vous arriverez à augmenter ceux-ci d'année en année entre 2025 et 2029? J'ai pu avoir l'impression que les chiffres étaient donnés au *vogel/pik* par le ministre des Finances. J'entends que l'accord de gouvernement a été longuement réfléchi et discuté. Je suppose donc que vous pouvez nous dire ce que sont ces gains d'efficacité et quelle est votre feuille de route de 2025 à 2029.

Pouvez-vous nous garantir qu'aucune fermeture de ligne n'est envisagée dans ce plan d'économie? Si j'ai bien compris, vous venez de répondre qu'il n'y aura aucune fermeture de ligne.

Pouvez-vous nous garantir qu'aucune suppression d'arrêts n'est envisagée? Vous connaissez bien Farciennes, même si vous n'êtes pas encore venu nager à Siréna, mais je vous invite quand vous voulez. Si vous supprimez le point d'arrêt, je ne sais pas comment vous viendrez, vous qui êtes un grand navetteur et voyageur. Des dizaines de travailleurs y prennent le train tous les matins. On ne peut pas dire qu'il faut que les Wallons travaillent plus, tout en supprimant les transports en commun.

Pouvez-vous nous garantir qu'aucune suppression de gares n'est envisagée? Il faudrait peut-être déjà régler le problème de toutes les gares qui sont à l'abandon depuis des années.

Pouvez-vous nous garantir qu'aucune suppression de guichets n'est envisagée?

Ma question suivante porte sur le chiffre de 250 millions ou de 675 millions d'économies. Lequel est le bon? Ce serait bien que les ministres des Finances et du Budget soient là avec vous afin de répondre, ainsi que ceux de la Défense et de la Justice. Cela permettrait d'avoir une vision claire, parce que nous avons parfois l'impression que vos réponses ne correspondent pas. Si cet accord de gouvernement prévoit réellement 675 millions d'économies pour la SNCB, je crains l'impact sur le recrutement.

Je voudrais donc savoir quelles sont vos perspectives d'engagement durant les prochaines années. Allez-vous répondre aux objectifs? En effet, nous savons tous que, pour l'instant, les engagements compensent juste et à peine les départs. Mais puisque vous avez travaillé autant de temps sur votre accord Arizona, et que vous êtes tellement fiers de le suivre à la lettre, j' imagine que vous avez bien évidemment plein de réponses concrètes et précises à nous donner et je vous en remercie par avance,

monsieur le ministre.

05.03 Jean-Luc Crucke, ministre: Chers collègues, peut-être pour la boutade, monsieur Thiébaud, vous m'avez dit que j'étais un grand navetteur, et c'est vrai, mais je suis aussi un grand marcheur.

Madame Jacquet, l'accord de gouvernement prévoit d'économiser un montant de 250 millions d'euros à l'échéance de 2029. Pourquoi le chiffre de 675 millions n'est-il pas un chiffre erroné? C'est parce que vous additionnez les efforts effectués. La première année, donc cette année-ci, soit un effort de 50 millions, et l'année suivante, un effort de 100 millions. C'est donc 100 millions moins les 50 millions qui ont déjà été effectués et qui sont structurels. C'est comme cela qu'on arrive à ces deux montants qui sont parfaitement cohérents.

Par rapport au transfert de certaines missions d'HR Rail vers les entreprises publiques de la SNCB et vers Infrabel, je pense déjà m'en être expliqué. Les discussions, comme je vous l'ai dit, sont en cours dans le cadre de processus de concertation que j'ai souhaité mettre sur pied avec les organisations syndicales reconnues et les trois entreprises publiques. L'intention est de transférer vers la SNCB et Infrabel les tâches de sélection, de recrutement et de gestion du personnel. HR Rail continuera à exister pour les autres missions.

Je dois respecter ici, comme je l'avais déjà dit, les engagements du gouvernement, mais je confirme que l'accord est très clair sur le fait que les réformes en cours n'affecteront pas les droits acquis et les avantages sociaux du personnel en place. L'exercice d'identification des économies qui seront mises en place progressivement dans le courant de la législature est en cours, en bonne collaboration avec les entreprises publiques.

Nous devrions pouvoir aboutir avant l'échéance de fin juin, date à laquelle nous aurons identifié la meilleure manière d'atteindre ces objectifs fixés en la matière par l'accord de gouvernement. Je serai alors en mesure d'être plus explicite sur la façon dont ceux-ci seront mis en œuvre. Mon intention est de me concerter avec les entreprises publiques pour évaluer la manière la plus efficiente d'atteindre cet objectif sans pénaliser les voyageurs, en veillant au bien-être des travailleurs et en maintenant un niveau approprié d'investissement.

Je compte me concerter avec l'ensemble des parties impliquées, que ce soit HR Rail, la SNCB, Infrabel, mais aussi les organisations syndicales, pour évaluer ensemble les avantages et inconvénients des différents scénarios possibles. L'heure est à ce stade, comme vous l'avez compris, encore à la concertation, et il est donc prématuré de décrire plus avant les réformes qui doivent encore prendre forme.

Monsieur Bayet et madame Thémont, je le répète une nouvelle fois ici, aucune fermeture de lignes n'interviendra sous cette législature.

Il n'est donc pas question de fermer ou de démanteler des lignes ferroviaires. Si vous avez bien lu l'accord du gouvernement, ce dont je ne doute pas, vous aurez constaté que celui-ci évoque la possibilité d'ouverture et de fermeture de points d'arrêt. Je vous renvoie aux réponses apportées aux questions précédentes sur le sujet.

Pour ce qui est de la fermeture de guichets, le gouvernement ne l'envisage pas. Enfin, Monsieur Bayet, sur les perspectives d'emploi, en 2024, 1 300 recrutements étaient nécessaires, et ce sont 1 337 recrutements qui ont été effectués.

Au 1^{er} janvier 2025, la SNCB comptait 16 953 équivalents temps plein, soit une hausse nette d'environ 100 employés sur une année. D'ici à la fin 2025, 1 100 recrutements sont prévus, dont plus de 400 conducteurs de train, 120 accompagnateurs de train et 200 techniciens. Il n'y a aujourd'hui aucun signe qui nous permettrait de penser que l'engouement à l'égard de la SNCB en matière d'offres et de demandes d'emploi s'est estompé.

05.04 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses.

J'entends qu'aucune décision n'a encore été prise, mais votre objectif est tout de même de réaliser des économies non négligeables. Comme je l'ai dit au début de mon intervention, nous observons un

décalage entre ce que veulent les travailleurs et ce qu'ils vivent sur le terrain. Mais il n'y a pas que cela, car les économies sont également en décalage avec les attentes des usagers, qui ne demandent qu'à rejoindre leur lieu de travail sans retard ou suppression de train.

Ces économies sont également en total contraste avec le véritable bouleversement que nous sommes en train de vivre, à savoir le dérèglement climatique. On se croirait un peu dans le film *Don't Look Up*: nos gouvernements détournent le regard et préfèrent regarder ailleurs et ne rien faire, alors que tous les scientifiques nous alertent sur la nécessité d'investir dans la transition. J'ai le sentiment que ce gouvernement préfère investir de l'argent pour aller faire la guerre que pour sauver notre planète, et je trouve cela dommage.

05.05 **Hugues Bayet (PS):** Je vous remercie, monsieur le ministre, pour vos réponses.

A priori, j'ai confiance, mais comme mes autres collègues, nous allons vérifier que vous n'essayez pas de nous avoir sur les chiffres. Monsieur le ministre, vous réalisez une économie de 50 millions en 2025, vous allez en faire 100 en 2026, dont 50 qui sont déjà faits. Cent cinquante et cinquante, cela fait deux cents millions, et ainsi de suite.

Vous allez bien économiser 675 millions d'euros sur la SNCB. Quant aux 250 millions, ils s'entendent bien entendu facialement. La différence est quand même importante. Que les choses soient claires, vous allez réaliser 675 millions d'économie.

Ma crainte est de voir le personnel impacté par cette mesure. On ne peut pas dire que d'un côté, il faut absolument augmenter le taux d'emploi pour arriver à 80 % - mesure que nous soutenons pleinement - mais en même temps tout faire pour essayer de faire en sorte qu'il y ait le moins de travailleurs partout, en supprimant les trains ou en engageant moins. Vous parlez de 1 337 collaborateurs en 2024. Soyons honnêtes, ce n'était pas grâce à l'Arizona, mais à la Vivaldi!

En 2025, vous nous annoncez 1 100 recrutements. Cela fait 237 en moins. Si le nombre global de départ en 2025 était moins important qu'en 2024, peut-être que cela pourrait se justifier. Mais s'il y a encore plus de départs à la retraite, pour un autre job, etc. en 2025 qu'en 2024, les 1 100 recrutements sont clairement en dessous des besoins de la SNCB, puisque déjà maintenant ils sont à la limite.

Je me permettrai donc de revenir sur le sujet pour connaître combien de départs auront été actés pour 2025. C'est à ce moment que l'on pourra vraiment constater, monsieur le ministre, si vous avez réellement engagé les moyens pour le personnel ou pas.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 **Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les frais de consultance dans le rail" (56003453C)**

06 **Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De consultancykosten bij het spoor" (56003453C)**

06.01 **Farah Jacquet (PVDA-PTB):** Monsieur le président, je renvoie à la version écrite de ma question.

Monsieur le ministre,

Parmi les choses qui déraillent dans notre chemin de fer, il y a bien évidemment les frais de consultance.

J'aurais donc quelques questions:

1/ Il nous revient qu'un nouvel appel d'offre de consultance de plus d'un million d'euro est en cours en vue de "moderniser" davantage la politique salariale dans le rail. Que pouvez-vous nous dire à ce niveau?

2/ Quels sont les appels d'offres de consultance en cours? Pour quel montant?

3/ Votre accord de gouvernement prévoit de limiter la consultance. Très concrètement, dans quels domaines allez-vous interdire la consultance? Comptez-vous réinternaliser certaines missions? Si oui, lesquelles?

4/ Dans quels domaines allez-vous autoriser la consultance? Comment le justifiez-vous?

06.02 Jean-Luc Crucke, ministre: En ce qui concerne votre premier point, je vous invite à consulter la réponse que j'ai donnée à Mme Cuylaerts lors de la dernière commission parlementaire du 12 mars 2025.

Concernant votre deuxième question, il me revient que les chemins de fer ont mis en place une nouvelle politique HR afin d'être suffisamment attractifs par rapport à la concurrence dans un marché de l'emploi qui reste tendu en ce qui concerne les profils dont ils ont besoin. Il s'agit en l'occurrence d'un contrat-cadre pour une durée de quatre ans qui permettra de mieux pondérer le poids des fonctions, de créer de nouvelles descriptions de fonctions spécifiques et d'être en phase avec l'offre du marché.

En ce qui concerne les points trois et quatre de votre question, il n'est pas dû rôle du ministre de limiter la consultance dans les domaines spécifiques qui relèvent de l'autonomie de la SNCB ni de me substituer à la gestion quotidienne d'une entreprise publique autonome.

En ce qui concerne la consultance de la SNCB, il s'agit de missions *ad hoc* que la SNCB confie à différents prestataires externes afin de disposer d'expertises nécessaires pour effectuer certaines tâches non récurrentes, pour obtenir un avis impartial et neutre sur certains dossiers ou pour affiner des stratégies, par exemple dans le cadre de la digitalisation, du transport international ou de la ponctualité.

J'estime que la consultance doit être utilisée avec parcimonie, lorsque le recours à des prestataires externes le nécessite. Il est évident qu'une gestion consciencieuse de la consultance est une source d'économies ô combien utiles au regard du contexte budgétaire actuel. J'y serai donc particulièrement attentif.

06.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Contrairement à la dernière fois où l'on avait abordé ce sujet, j'entends qu'aujourd'hui vous ne voulez pas interférer dans les missions de consultance de la SNCB. Pourtant, ce sont des multinationales qui empochent de juteux bénéfices alors que leur expertise est moindre que celle des travailleurs du rail. Elles ont une vision claire de notre service public: le démanteler pour le revendre au privé. Elles instaurent par exemple des politiques de modernisation salariale, c'est-à-dire des plans cafétéria et un définancement de notre sécurité sociale.

Je vous demande de revoir votre position à ce sujet et de mettre fin à cette consultance à tout-va. Cela ferait des économies pour le rail.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les voitures-salaires dans le rail" (56003464C)

07 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De salariswagens bij het spoor" (56003464C)

07.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le président, je renvoie à la version écrite de ma question.

Monsieur le ministre, dans le cadre des plans cafétérias, la SNCB, HR Rail et Infrabel permettent à leurs contractuels de choisir un véhicule de leasing en échange d'une partie de leur salaire. D'après La Libre, le nombre de voitures octroyées ne cessent d'augmenter, au point qu'il aurait doublé rien que pour ce début d'année. Un choix des directions de sociétés de chemin de fer qui peut poser question, tant au niveau de l'impact environnemental que du financement de notre sécurité sociale.

Mais pas que: les syndicats se sont opposés à l'octroi de ces voitures-salaires. Pourtant, les directions ont décidé de contourner la concertation sociale et ont imposé cette rémunération alternative.

Le 19 novembre 2024 dernier, le Conseil d'Etat a d'ailleurs annulé l'extension des plans cafétérias, dont font partie ces voitures-salaires, aux cadres ordinaires. Mais les directions concernées contournent l'arrêt et proposent à la place des avenants aux contrats de travail.

J'ai à maintes reprises interpellé le ministre Gilkinet sur le sujet, sans toutefois obtenir de réponses satisfaisantes.

1/ Que faites-vous pour vous assurer que les décisions de justice soient respectées?

2/ Confirmez-vous bien que les conseils d'administrations d'Infrabel et de la SNCB n'ont pas autorisé l'octroi de ces voitures-salaires?

07.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Chère collègue, afin d'être compétitives sur le marché du travail, les entreprises ferroviaires doivent être en mesure d'offrir un package salarial conforme aux embauches contractuelles des autres employeurs. L'arrêt du Conseil d'État du 19 novembre dernier a annulé, pour des raisons de procédure, divers avis relatifs à la rémunération des collaborateurs contractuels de classe 7. Je m'empresse de dire que je n'ai pas lu l'arrêt, mais que j'ai demandé qu'on m'en adresse copie, puisque j'aime lire les textes des magistrats, que ce soit un arrêt ou un jugement.

Cet arrêt ne porte cependant pas atteinte à la régularité des contrats de travail de ces collaborateurs. C'est dans un souci de sécurité juridique qu'un avenant à leur contrat a donc été proposé à ces collaborateurs spécifiant de manière détaillée l'évolution de la rémunération. Pour être juriste depuis 40 ans, cela me semble logique. Nous pouvons vous assurer que HR Rail a pris les mesures nécessaires pour se conformer aux dispositions légales qui lui sont applicables.

07.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses.

Malheureusement, on connaît les stratégies des directions du rail, qui cherchent à casser les statuts qui assurent la garantie d'emploi et l'attractivité pour les remplacer par des contractuels avec des plans cafétérias qui sont beaucoup moins attractifs. Ce seront les mêmes, après, qui diront que c'est difficile de recruter. Les décisions qui sont prises par les directions d'Infrabel et de la SNCB sont illégales, parce qu'elles ne respectent ni la législation sociale, ni la concertation sociale, ni les décisions de justice.

Comme ministre de tutelle, vous devez remettre au pas les CEO concernés. Il y a des droits et des obligations en Belgique, sur lesquels personne ne peut s'asseoir, et encore moins une entreprise publique qui est censée montrer l'exemple. Il est de votre devoir de mettre fin à ces pratiques, et j'espère que vous le ferez.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les irrégularités chez Infrabel" (56003468C)

08 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De onregelmatigheden bij Infrabel" (56003468C)

08.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, les pratiques et décisions d'Infrabel posent de plus en plus question: non-respect de la législation sociale, mise à l'écart de lanceurs d'alerte, non-suivi des recommandations du centre d'intégrité, et j'en passe.

Malgré les conclusions du centre d'intégrité qui confirme la vente illégale de matériaux inutilisés et les irrégularités dans les procédures de recrutement interne, la direction d'Infrabel ne souhaite pas dénoncer les faits à la Justice. En outre, aucune sanction ne semble avoir été prise à l'encontre des auteurs des faits dénoncés. Qu'en pensez-vous et quelles mesures comptez-vous prendre à cet égard?

Deuxièmement, le centre d'intégrité a émis trois recommandations à la suite de ces deux affaires et,

pourtant, au vu de ce que nous renvoie le terrain, rien ne change. Que comptez-vous faire à ce sujet?

Enfin, alors que les auteurs des infractions travaillent toujours chez Infrabel, les deux lanceurs d'alerte qui ont dénoncé les faits ont été poussés hors de l'entreprise. Le premier a été mis à la retraite, le second a été licencié et poursuit d'ailleurs Infrabel pour licenciement abusif. Quel regard portez-vous sur cette situation et quelles initiatives allez-vous prendre?

08.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Chère collègue, pour rappel, le centre d'intégrité a procédé à des investigations dans le cadre d'un dossier de potentielle atteinte à l'éthique. Il a mené une enquête rigoureuse et a entendu des dizaines de personnes.

Sur cette base, le centre a remis un rapport et des recommandations. Dès la réception de ce rapport, le gestionnaire d'infrastructure l'a analysé. L'objectif était ensuite d'entamer des poursuites et d'apporter dans les meilleurs délais des mesures correctrices afin que ce genre d'incident ne puisse se reproduire. Pour ce faire, Infrabel a adopté diverses mesures.

La première de ces mesures est la révision des instructions internes en matière de cession matérielle inutilisée et l'instauration d'un contrôle annuel pour vérifier la conformité des cessions. Deuxièmement, Infrabel a adopté des mesures garantissant l'égalité d'accès aux postes à profil en précisant les règles à respecter et en instaurant une vérification systématique. La troisième mesure est l'organisation de formations pour le personnel impliqué dans les procédures de recrutement afin de garantir le respect des règles d'égalité de traitement.

En outre, Infrabel a procédé à l'actualisation du code de déontologie des jurys pour interdire tout contact préalable avec les candidats concernant la question des preuves. Enfin, Infrabel a renforcé les sanctions en cas de fraude d'un membre du jury. Tel a été le constat dans la réponse du Médiateur fédéral à Infrabel, qui a écrit ce qui suit en date du 16 décembre 2024: "Par conséquent, nous constatons qu'Infrabel a entièrement mis en œuvre les recommandations formulées".

Ce dossier a donc été clôturé, puisqu'Infrabel a donc bien tenu compte des recommandations du centre d'intégrité en renforçant les dispositions qui permettent de garantir le respect des procédures et de prévenir les atteintes à l'intégrité ou les potentiels comportements non éthiques. Aucune plainte n'a été déposée par le gestionnaire d'infrastructure à l'encontre de collaborateurs concernés, puisque le rapport du centre d'intégrité n'évoquait pas de malversations mais bien des atteintes à l'éthique. Si la Justice estime nécessaire d'entreprendre une quelconque procédure, Infrabel y collaborerait évidemment pleinement.

S'agissant de votre dernière question, le gestionnaire d'infrastructure n'a pas connaissance de recours en lien avec ce dossier, ce qui est d'ailleurs logique puisque la loi sur les lanceurs d'alerte vise justement à protéger leur anonymat.

08.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses.

Malgré tout, nous sommes très inquiets du virage que prennent les directions du rail en général. Lors de ma question précédente, j'ai expliqué que la direction d'Infrabel se moquait de la concertation sociale et des décisions de justice.

Tout laisse à penser, malgré les beaux discours de la direction d'Infrabel que vous relayez, qu'un sentiment d'impunité règne au sein des différents responsables. Certains travailleurs vont même jusqu'à dénoncer un système mafieux. C'est dire!

Les travailleurs ne sont pas les seuls à dénoncer ces infractions. Le centre d'intégrité confirme bel et bien la présence d'irrégularités mais aucune action n'est vraiment entreprise contre les auteurs. À l'inverse, ce sont les lanceurs d'alerte qui sont mis à la porte. D'autres actions en justice contre la direction sont entreprises. Malgré ces signaux qui devraient vous alerter, ce gouvernement veut donner davantage de pouvoir à sa direction et réduire le poids des organisations syndicales. C'est une tournure qui interpelle. On se demande si ce gouvernement le fait consciemment ou par ignorance. Dans les deux cas, cela pose question.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56003509C van mevrouw De Knop wordt uitgesteld. Mijnheer Bayet is niet aanwezig voor zijn vraag nr. 56003514C.

La question n° 56003515C de Mme Dedonder a été transformée en question écrite.

09 **Samengevoegde vragen van**

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het stopzetten van het X-account door de NMBS" (56003595C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De beslissing van de NMBS om X te verlaten" (56003603C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De beslissing van de NMBS om X te verlaten" (56003620C)

09 **Questions jointes de**

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suppression du compte X de la SNCB" (56003595C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'annonce que la SNCB quitte X" (56003603C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'annonce par la SNCB de son départ de la plateforme X" (56003620C)

09.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, recent kondigde de NMBS aan dat ze het socialemediaplatform X heeft verlaten. Volgens de NMBS sluit het platform niet langer aan bij haar waarden. De reizigers worden daarom doorverwezen naar alternatieve kanalen zoals Facebook, Instagram en LinkedIn.

Nochtans is X vandaag een cruciaal informatiekanaal voor de treinreizigers. Het NMBS-account telt 64.300 volgers, waarmee X het op een na grootste platform is. Bij storingen, afgeschafte treinen en vertragingen raadplegen veel reizigers X om snel en rechtstreeks informatie te verkrijgen. Onze fractie stelt zich dan ook vragen bij die beslissing, zeker gelet op de klantvriendelijkheid en de inspanningen van de NMBS om haar reizigers vlot en transparant te informeren.

Daarom heb ik de volgende vragen.

Kunt u meer duidelijkheid geven over de exacte redenen waarom de NMBS beslist heeft om X te verlaten?

Vindt u niet dat een openbaar bedrijf dat met publieke middelen werkt, er alles aan moet doen om zoveel mogelijk reizigers te bereiken via de breedst mogelijke communicatiekanalen?

Beschikt de NMBS over cijfers van het aantal reizigers dat X gebruikt om informatie over storingen en vertragingen te raadplegen? Wat is de impact van de beslissing op de reizigerscommunicatie?

Hoe past de beslissing binnen de bredere communicatiestrategie van de NMBS? Zou het niet net de bedoeling moeten zijn om zoveel mogelijk reizigers te bereiken via diverse kanalen, in plaats van een groot informatieplatform op te geven?

09.02 **Frank Troosters** (VB): Mevrouw Cuylaerts heeft de vraag perfect ingeleid. Ik verwijs dus naar mijn schriftelijk ingediende tekst.

Op woensdag 19 maart jl. kondigde de NMBS aan zich terug te trekken van communicatieplatform X. Ze deden dit omdat dit platform niet langer zou aansluiten bij hun waarden.

Nochtans was het account van de NMBS op dit platform uitgegroeid tot een populair medium met bijna 65.000 volgers. Het account van de NMBS vormde voor veel treinreizigers een uitstekend middel om snel geïnformeerd te worden bij storingen, vertragingen of afgeschafte treinen.

Hoe beoordeelt de minister het verlaten van het communicatieplatform X door de NMBS?

Wat zijn de precieze redenen? Welke concrete waarden schrijft de NMBS zichzelf toe waarmee het communicatieplatform X niet zou stoken? Waren er bepaalde concrete berichten, meningen, tweets of andere elementen die tot deze conclusie aanleiding gaven? Zo ja, welke?

Vindt de minister het een goede zaak dat een communicatiekanaal waar duizenden, veelal geplaagde, treinreizigers zich laten informeren door een openbare vervoersmaatschappij zomaar wordt afgesloten?

Zal de minister acties ondernemen opdat de NMBS-volgers op X niet langer in de kou blijven staan? Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet?

09.03 Minister **Jean-Luc Crucke**: Het lijkt mij, ten eerste, essentieel te beklemtonen dat het openbare-dienstcontract tussen de NMBS en de federale overheid aan de NMBS vraagt haar informatiekkanalen te diversifiëren. Over de concrete invulling daarvan beslist de NMBS autonoom. Het komt mij niet toe om in de plaats te treden van het dagelijks bestuur van autonome overheidsbedrijven.

De NMBS heeft een aanzienlijke daling vastgesteld van het aantal reizigers dat het platform X gebruikt om haar informatie realtime te raadplegen. De NMBS stelt tal van andere communicatiekanalen ter beschikking. Zo is de informatie die vroeger op X stond, nu systematisch beschikbaar op de pagina's verkeersinformatie, storingen en werken op het net, de NMBS-reizigersinformatie, werken en aanpassingen aan de dienstregeling van de NMBS, alsook op de reisplannerapp en -website, op de schermen en via aankondigingen in de stations.

Het sociale netwerk X beantwoordt, naar het schijnt, niet langer aan de waarden die de NMBS promoot. Tijdens de meest recente Raad Vervoer was ik getuige van een toespraak van een specialist over het zorgwekkende beleid van desinformatie dat door die sociale media wordt gevoerd. Er is in dat verband veel stof tot nadenken.

De NMBS zal haar communicatie blijven doen op de kanalen die het best zijn aangepast aan de behoeften van haar reizigers, zodat zij altijd over de meest correcte en meest betrouwbare informatie beschikken. Haar klantendienst zal niet langer toegankelijk zijn via X. Klanten die de NMBS digitaal wensen te contacteren, worden uitgenodigd om gebruik te maken van andere kanalen, zoals WhatsApp of het contactformulier op de website van de NMBS.

Ten slotte, ik heb persoonlijk dat informatiekanaal al lang geleden verlaten, omdat ik de waarden ervan niet deel. Dat was echter uw vraag niet.

09.04 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Bedankt voor de persoonlijke toets in uw antwoord.

Mijnheer de minister, u antwoordt dat het aantal treinreizigers dat X gebruikt, is gedaald. Hoe wordt dat vastgesteld? Voorts verwijst u naar het zorgwekkende beleid van X. Daar draait het nochtans niet alleen om. Voor ons en zeker voor onze fractie draait het om het feit dat het directe contact nu wegvalt. X is een platform waarop de reizigers direct, vlot en transparant een antwoord krijgen. De communicatie van de NMBS wordt hier vaker aan de kaak gesteld, maar X was een platform waarop de treinreiziger kon rekenen.

De NMBS is inderdaad een autonoom overheidsbedrijf, waarvoor we met z'n allen wel heel veel belastinggeld betalen. Reizigers moeten dan ook kunnen rekenen op snelle, vlotte en zeer toegankelijke dienstverlening en communicatie. Dat de waarden van X niet met die van de NMBS stoken, kan wel goed zijn, maar dat is een geopolitieke beoordeling en die mag niet de drijfveer zijn voor bepaalde beslissingen. Het doel moet blijven dat men de reizigers zo goed mogelijk informeert. Ik hoop dat de andere kanalen een even vlotte en transparante communicatie naar de treinreiziger verzekeren.

09.05 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, uw antwoord was helemaal niet bevredigend. Het verbaast mij trouwens dat de vorige spreker er dan maar op hoopt dat een ander communicatiekanaal even goed werkt. Mijnheer de minister, u hebt geen enkele deftige reden gegeven welke waarden X nu zou schenden. U verwijst naar een specialist, maar tegenwoordig wordt iedereen die waar dan ook uitspraken over doet, als specialist opgevoerd.

Als men het heeft over desinformatie, wat bedoelt men daarmee dan? Ik ga er toch van uit dat op zijn minst overheidsbedrijven zoals de NMBS en Infrabel niet aan desinformatie deden op dat kanaal. Dus

dat slaat toch niet op hen?

Over de waarden heb ik niets, maar dan ook niets gehoord. Ik vind de beslissing onbegrijpelijk. We kennen natuurlijk allemaal de ware reden: de beslissing is gericht tegen de eigenaar van X, Elon Musk, die wel eens de rechterhand wordt genoemd van Donald Trump. Dat is natuurlijk wat erachter zit.

Trouwens, over welke waarden heeft men het dan? Gaat het over de waarden bij de NMBS, die o zo stipt is, die zo veel treinen afschaft, die niet voorziet in een deftige compensatie of een commerciële geste voor abonnees die minstens 2,5 keer op 10 met stakingen worden geconfronteerd, die projecten à la Eurogare en het station van Bergen opzet waarvan de kosten tot een half miljard explodeerden, of die een ICT-consultancycontract toekende, waarover het Rekenhof zich vernietigend uitsprak? Ik vraag me echt af welke waarden volgens de NMBS met voeten worden getreden. Ik vind de beslissing onbegrijpelijk.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De straffeloosheid van bestuurders van bedrijfswagens bij GAS-boetes" (56003539C)

10 Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'impunité dont bénéficient les conducteurs de véhicules de société en cas d'amende SAC" (56003539C)

10.01 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Bestuurders van bedrijfswagens kunnen ontsnappen aan GAS-boetes, zo blijkt uit recent onderzoek. De reden is een lacune in de wetgeving. Er zijn twee elementen.

Ten eerste, GAS-boetes kunnen alleen opgelegd worden aan natuurlijke personen en niet aan rechtspersonen. Daardoor kunnen bedrijven of leasingmaatschappijen weigeren om de gegevens van een overtreder door te geven. Het gevolg is dat er straffeloosheid bestaat voor de bestuurders van bedrijfswagens. Mensen met een bedrijfswagen rijden vaak meer kilometers. Het zijn vaak ook zwaardere wagens en dus creëren ze ook zwaardere ongevallen.

Ten tweede, dit probleem wordt aangekaart door experts en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten. Er is een groeiend risico van systematische ontwijing van die verkeersboetes. De reden is een heel ongelukkige timing. Bij de GAS-procedure is er een termijn van 14 dagen om een GAS-boete uit te schrijven. Bedrijven krijgen dan weer 15 dagen om de overtreder te identificeren en te informeren. Dat is opnieuw een manier voor overtreders om ongestraft te blijven.

Dat is in de eerste plaats onrechtvaardig voor mensen zonder bedrijfswagen of voor mensen met een bedrijfswagen die wel te goeder trouw zijn en de boete betalen. Het legt echter ook druk op de verkeersveiligheid. Het zou voor een aantal chauffeurs immers kunnen betekenen dat zij zich onaantastbaar wanen en kunnen doen wat zij willen, want de GAS-boetes tellen toch niet voor hen.

Plant u maatregelen en zo ja, welke maatregelen om die juridische lacune te dichten en ervoor te zorgen dat die straffeloosheid verdwijnt?

Bent u bereid om de termijn voor het doorgeven van de gegevens van de bestuurder door de leasingmaatschappij te harmoniseren met de GAS-wetgeving, zodat ook dat achterpoortje gesloten wordt?

Is het een oplossing om, zoals in andere landen, bedrijven en leasingmaatschappijen wettelijk te verplichten om de identiteit van een bestuurder door te geven en ervoor te zorgen dat dit geen optie meer is, maar een verplichting?

Zult u op interfederaal niveau initiatieven nemen en die kwestie samen met de gewestregeringen aanpakken?

10.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Aerts, dank u voor uw vraag. Ik ben het met u eens dat het belangrijk is om overtreders te kunnen identificeren. Hier zijn dus mijn antwoorden op uw vijf vragen.

Ten eerste, op federaal niveau is reeds een sanctiemechanisme uitgewerkt voor rechtspersonen die niet of niet tijdig de gegevens van de bestuurder bezorgen, conform artikel 67^{ter} van de wegverkeerswet. De sancties voor het niet-respecteren van deze termijn zijn zwaar. Dat is artikel 29^{ter} van de wegverkeerswet. Als de rechtspersoon wordt gedagvaard, is de minimumboete 500 euro maal 8, dus 4.000 euro.

Vlaanderen heeft in de vorige legislatuur via een nieuw artikel 29^{quater} een eigen systeem uitgewerkt, de zogenaamde GAS 5 in de wegverkeerswet, waarbij een aantal problemen rijzen met de kentekenplaten, ingeschreven op naam van rechtspersonen. U kunt hiervoor best informeren bij mijn Vlaamse collega, omdat het probleem rijst voor de boetes die op basis van GAS 5 worden uitgeschreven, dus op Vlaams niveau.

Ten tweede, er dient aan te worden herinnerd dat binnen het GAS 5-mechanisme het proces-verbaal niet rechtstreeks naar de overtreder wordt gestuurd, maar eerst naar de sanctionerend ambtenaar. Die sanctionerend ambtenaar stuurt het proces-verbaal vervolgens naar de overtreder. Zowel in het strafrechtelijke mechanisme als in het GAS 5-mechanisme bedraagt de termijn niettemin 14 dagen voor de verbalisant om het afschrift van het proces-verbaal op te sturen. Deze termijn is reeds geharmoniseerd. Alleen wordt in het eerste geval het afschrift rechtstreeks naar de overtreder verzonden en in het tweede geval naar de sanctionerend ambtenaar. De andere termijn, zijnde de termijn van de rechtspersoon om de vraag tot inlichting omtrent de bestuurder te beantwoorden, bedraagt 15 dagen vanaf de datum waarop de vraag om inlichtingen werd verstuurd, conform artikel 67^{ter} van de wegverkeerswet. Voor de administratieve GAS 5-boetes op Vlaams niveau geldt deze strafrechtelijke bepaling echter niet. Men zal dus op Vlaams niveau moeten evalueren hoe men het probleem van de niet-tijdige identificatie van bestuurders wil aanpakken, indien de kentekenplaat op naam van een rechtspersoon is ingeschreven.

Ten derde, zoals hierboven reeds werd vermeld, is er op strafrechtelijk niveau reeds een sanctiemechanisme uitgewerkt via artikel 29^{ter} en 67^{ter} van de wegverkeerswet, teneinde bedrijven en leasingmaatschappijen te verplichten om de identiteit van de bestuurder door te geven. Voor de leasingmaatschappijen verzamelt Renta, de Belgische Federatie van Voertuigen Verhuurders, reeds de gegevens van de gebruikelijke bestuurder. Deze gegevens worden gestuurd naar de Kruispuntbank van de voertuigen, die door de politie en de sanctionerend ambtenaren kunnen worden geconsulteerd. Niettemin zijn rechtspersonen niet verplicht om hiermee te werken, al is het uiteraard in hun voordeel om via deze databank de vermelde sancties wegens het niet-tijdig beantwoorden van de vraag tot inlichting te vermijden. Het vermelde sanctiemechanisme voor rechtspersonen is op financieel vlak vaak veel zwaarder dan de geldboetes, zeker voor de beperkte snelheidsovertredingen die onder de GAS-boetes vallen.

Sinds eind vorig jaar is er meermaals overleg geweest om te evalueren of de termijn van 14 dagen die geldt voor het verzenden van het afschrift van het proces-verbaal aan de overtreder, moet verlengd worden. Dit overleg vindt plaats binnen een werkgroep, waarbij onder meer de gewestregeringen betrokken zijn, maar ook andere actoren zoals Binnenlandse Zaken, de politie en justitie.

Er zullen nog verdere gegevens worden opgevraagd om een volledig zicht te krijgen op de problemen die al dan niet rijzen met deze termijn. De termijn van 14 dagen is deels gelinkt aan een termijn van 15 dagen om de vraag tot inlichting te beantwoorden. Een eventuele verlenging van deze termijn van 14 dagen zal niet alle vraagstukken met de GAS-boetes wegnemen. Er is bij een verlenging van de termijn voor het verzenden van het afschrift van het proces-verbaal dan wel meer tijd om de bestuurder te identificeren bij kentekenplaten ingeschreven op naam van een rechtspersoon. De vraag zal echter blijven wie deze vraag tot identificatie zal behandelen, gelet op de tussenschakel van de sanctionerend ambtenaar, alsook welke gevolgen een rechtspersoon zal dienen te dragen indien deze niet tijdig antwoordt.

Mijn Vlaamse collega zal dit moeten evalueren in overleg met alle betrokken actoren.

10.03 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, dank u voor het zeer uitgebreide antwoord. Ik zal het schriftelijke verslag nog eens goed nalezen, want we hebben hierover inderdaad ook al een vraag in het Vlaams Parlement gesteld om de antwoorden en de conclusies van de studies naast elkaar te leggen.

Als ik nog extra vragen heb, nadat ik alles nog eens grondig heb nagelezen met de verschillende artikelnummers en verschillende termijnen, dan kom ik daarmee zeker bij u terug. Het is immers een belangrijke kwestie. Niemand mag het gevoel van straffeloosheid hebben. Ik weet dat u die bezorgdheid deelt. Verkeersveiligheid is cruciaal.

Mogelijk kom ik dus bij u terug, maar hopelijk niet, want dat zou betekenen dat alles opgelost is.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La fermeture de guichets" (56003606C)

11 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De sluiting van loketten" (56003606C)

11.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Je m'en réfère à ma question écrite.

Monsieur le ministre,

Pouvez-vous garantir que vous n'allez fermer aucun guichet ou limiter leurs horaires durant votre législature?

Je vous remercie

11.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Chère collègue, l'accord de gouvernement, comme je l'ai déjà indiqué, ne dit rien sur la problématique de la fermeture des guichets. Par ailleurs, la SNCB dispose, dans le cadre de son contrat de service public, de certaines libertés et responsabilités quant au fonctionnement de ses services, y compris les horaires d'ouverture des guichets.

Le contrat de service public prévoit que la SNCB mette en place des outils de vente qui permettent aux voyageurs d'identifier le titre de transport le plus avantageux selon leurs besoins, et ce à travers des canaux de vente aisément accessibles, une configuration conviviale et intuitive, et des conseils disponibles et appropriés selon les caractéristiques propres à chaque canal. Elle met en place à cette fin une large offre de canaux de distribution. Cette offre comprend le personnel de vente en gare, les automates de vente et les canaux de vente digitaux.

La SNCB a la liberté, dans les limites du contrat, de fixer les horaires d'ouverture de ses guichets. Elle met à disposition des voyageurs le personnel à même de les conseiller et de vendre des titres de transport dans les gares les plus fréquentées du pays et réparties sur l'ensemble du territoire, soit au travers des guichets ouverts ou fermés selon la taille et la configuration de la gare, soit au travers d'une assistance mobile. Elle renforce cette présence en période d'affluence.

Après concertation avec le ministère de tutelle, la SNCB peut faire évoluer le nombre de gares avec guichet et/ou de personnel mobile pendant la durée du contrat, en fonction notamment des besoins et des habitudes des clients, du nombre de transactions effectuées par le personnel de vente et du taux d'occupation de ce personnel de vente et de l'existence de modalités alternatives de vente et de conseil via des automates de vente avec assistance humaine, via le *contact center* ou via d'autres solutions à distance à proximité de la gare ou dans une autre gare située à une distance raisonnable.

En résumé, le contrat de service public accorde à la SNCB une certaine flexibilité pour ajuster les horaires d'ouverture et le nombre de guichets à condition de respecter les intérêts des voyageurs et l'efficacité de ses services. Je serai donc attentif à ce qu'aucune décision ne soit prise qui ne tienne pas compte de ces critères ainsi que des enjeux de fracture digitale qui y sont liés, comme vous l'avez précisé.

11.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Merci monsieur le ministre pour vos réponses.

Je suis contente d'entendre cela parce que je voulais souligner que cela reste quand même un soutien qui est indispensable aux personnes souffrant de la fracture numérique, que ce soit des personnes âgées ou des personnes qui souffrent d'un handicap. C'est aussi une présence humaine dans toutes

nos gares qui renforce un sentiment de sécurité chez les usagers, et en particulier les femmes pour qui c'est souvent angoissant d'attendre son train en soirée dans des gares vides. J'espère qu'on peut compter sur vous pour vous opposer à toutes les demandes de faire fermer certaines gares.

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

De **voorzitter**: De vragen nr. 56003613C en nr. 56003615C van de mevrouw De Knop worden uitgesteld.

12 **Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stationsparking in Harelbeke" (56003616C)**

12 **Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le parking de la gare à Harelbeke" (56003616C)**

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

In de stad Harelbeke willen het plaatselijk stadsbestuur, de provincie West-Vlaanderen en vervoersmaatschappijen De Lijn en de NMBS samen de stationsomgeving aanpakken. Ze maken samen 65.000 euro vrij voor de opmaak van een masterplan. Hiervan zou de NMBS 20.000 euro voor zijn rekening nemen.

De plaatselijke Vooruit-fractie vraagt expliciet om de parking bij het station gratis te houden. Volgens hen dient de parking gratis te blijven indien men de reizigers wil aansporen om de trein te nemen.

Socialistisch en Vlaams minister van Wonen en Energie, Melissa Depraetere, treedt hen daarin bij met dezelfde argumentatie en voegt eraan toe dat "zij als stad daarin beslissen, niet de NMBS".

*Kan de minister bevestigen dat de NMBS 20.000 euro voor zijn rekening neemt van de kosten voor de opmaak van het masterplan voor de stationsomgeving in Harelbeke?
Deelt de minister de visie dat een gratis parking aan het station de mensen zal aansporen om de trein te nemen?*

Kan de minister duiden wie de eigenaar van de parking aan het station in Harelbeke is?

Klopt de bewering van de Vlaamse minister van Wonen en Energie dat het stadsbestuur, en dus niet de NMBS, beslist of de parking aan het station al dan niet betalend zal zijn?

12.02 **Minister Jean-Luc Crucke:** Mijnheer Troosters, wat betreft uw eerste vraag, ja, dit werd overeengekomen tussen de NMBS en de stad Harelbeke. Het is belangrijk om in te zetten op een mentaliteitswijziging en het gebruik van de wagen te verminderen waar dat mogelijk is. De ervaring leert immers dat bij het invoeren van een betalende autoparking 25 % van de treinreizigers op de fiets overstapt. Het doel is dus niet om het autogebruik te bestraffen, maar wel om de modal shift te bevorderen. Bovendien woont het merendeel van de gebruikers van de parking van de NMBS op drie kilometer of minder van de station. Het gaat hierbij voornamelijk om pendelaars met een abonnement, ouder dan 17 jaar.

Het aantal opstappende reizigers wijzigt niet wanneer een stationsparking betalend wordt, aangezien de aantrekkelijkheid van een station in de eerste plaats door het treinaanbod en niet door het parkeerbeleid wordt bepaald. In Harelbeke is de NMBS de eigenaar van de parkings P1 en P2. Samen vertegenwoordigen deze twee parkings 82 % van de totale capaciteit van de autoparkeerplaatsen in de stationsomgeving van Harelbeke.

Zoals bepaald in het openbaredienstcontract, past de NMBS een strategie toe die gebaseerd is op de volgende zes principes: prioritaire toegang voor treinreizigers in de parkings met toegangscontrole; een voordelig tarief voor zowel regelmatige als occasionele treingebruikers indien de parking betalend is; een gedifferentieerd tariefbeleid, afhankelijk van het stationstype, het gebruikersprofiel en de lokale marktomstandigheden; een dekking van de operationele kosten door de inkomsten; aanmoediging van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets tussen de woonplaats en het station door concurrentie op het vlak van tarieven te vermijden; het aanbod van een ruim scala aan intermodale diensten, deelauto's en fietsen in stations en fietspunten.

De NMBS beslist dus of een parking aan het station betalend wordt op basis van de zes principes en kiest hierbij steeds voor samenspraak en een goede samenwerking in coördinatie met de lokale overheid. Ik begrijp de moeilijkheden die de reizigers ondervinden die geen andere mogelijkheden hebben om zich naar het station te begeven. Ik ben bereid om een aanzet te geven tot een debat in goede samenwerking en op basis van de gegevens waarover de NMBS beschikt over de mogelijkheden om het tarifieringsbeleid van de stationsparking te laten evalueren.

12.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, zeker met dat laatste zou ik heel blij zijn.

Het Vlaams Belang is er altijd voorstander van geweest om de autoparkings aan de stations gratis te maken voor wie beschikt over een geldig vervoersbewijs. U verwijst naar statistieken die zeggen dat je door ze betalend te maken mensen kunt doen overstappen op de fiets. In dat geval zou ik de parkings volledig weghalen. Dan blijven er alleen maar mensen met de fiets over. Mensen die oneigenlijk gebruikmaken van die parkings mag je gerust laten betalen, maar gratis parkeren voor wie een geldig vervoersbewijs heeft, zou een stimulans kunnen zijn om nog meer mensen naar de trein te leiden.

In verband met Harelbeke vind ik het onbegrijpelijk dat sommige politieke fracties lokaal actie gaan voeren en pleiten voor een gratis parking, hoewel ze hier in de vorige legislatuur het kader hebben gecreëerd om te beletten dat er gratis parkings zouden komen, en dat ook zo hebben laten opnemen in de beheersovereenkomst. Groen heeft dat eerder gedaan, Vooruit doet het nu. Als ik de media mag geloven, vertelt de Vlaamse minister van Wonen en Energie dat men daarover lokaal kan beslissen. Nochtans weet iedereen dat de NMBS daarover beslist. Dat vind ik frappant.

Ik dank u voor uw antwoord en ik hoop dat men zal nadenken over de vraag om gratis parkeren te koppelen aan een geldig vervoersbewijs.

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

13 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Train World" (56003618C)

13 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Train World" (56003618C)

13.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, voor deze vraag verwijst ik niet naar de ingediende tekst, want ik wil deze vraag toelichten.

Ik meen begrepen te hebben – maar u zult dat uitklaren – dat er het een en ander loos is binnen de vzw Train World, het treinmuseum van de NMBS in Schaarbeek. Blijkbaar zouden zich daar problemen voordoen.

Mijnheer de minister, kunt u het vertrek van de – eventueel voormalige – directeur bevestigen en een toelichting geven bij de redenen daarvoor? Betrof het een vrijwillig vertrek of een gedwongen vertrek? In het geval van een gedwongen vertrek, waarom diende die directeur desgevallend te vertrekken?

Op welke wijze werd er in het verleden en nu nog financiële controle uitgeoefend op activiteiten binnen Train World, intern door de NMBS? Hebben recent nog interne financiële controles of andere onderzoeken daarnaar plaatsgevonden? Wat waren desgevallend de conclusies?

Hebben er recent ook externe controles plaatsgevonden? Wat waren daarvan de conclusies?

Wie neemt momenteel de leiding waar binnen Train World? Wie zijn de huidige bestuurders?

Wat zijn de gevolgen van het eventuele – ik druk me voorwaardelijk uit – vertrek van de directeur inzake betalingsverkeer, zowel voor de verloning van het personeel als ten aanzien van externe partners, medewerkers en vrijwilligers wat betreft hun lonen, onkostennota's en supplementen?

Bestaan er bij de NMBS plannen om Train World af te stoten? Zo ja, wanneer en op welke wijze zal dat gebeuren? Wat zullen desgevallend de gevolgen zijn voor de werknemers? Naar wat ik heb opgevangen, hebben in die zin al vergaderingen plaatsgevonden, dus misschien kunt u dat ook

toelichten.

13.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, het museum Train World opende zijn deuren in september 2015 in Schaarbeek. Sinds de opening heeft het museum meer dan 1,2 miljoen bezoekers verwelkomd. Train World heeft een permanente collectie gewijd aan de Belgische spoorweggeschiedenis en de toekomst ervan. In het museum worden ook prestigieuze tentoonstellingen georganiseerd, zoals een tentoonstelling gewijd aan de Orient Express of de tentoonstelling *Royals & Trains*, die het voorwerp uitmaakte van een koninklijk bezoek.

Een van de missies van de NMBS is het behoud van het historische spoorwegpatrimonium van België. Door de ontbinding van de vzw Train World en de integratie van de activiteiten van Train World in de NMBS, is het de bedoeling om het beheer van het museum nieuw leven in te blazen en de aantrekkingskracht ervan te verhogen, en tegelijk de efficiëntie te verhogen, zoals gevraagd door de regering.

De werking van Train World wordt gegarandeerd door het openbaredienstcontract 2023-2032 van de NMBS en deze transformatie zal geen impact hebben op de tewerkstelling van het museum.

Sinds 1 april 2025 zijn alle activiteiten van Train World volledig geïntegreerd in de werking van de NMBS en volgt Train World dezelfde administratieve en financiële procurementprocessen als de NMBS.

Van de oprichting van Train World in 2015 tot eind maart 2025 gebeurde de financiële controle op de activiteiten van Train World door de boekhoudkundige diensten van de NMBS enerzijds en volgens de delegatiebevoegdheden die waren vastgesteld voor de vzw Train World anderzijds. Deze delegatiebevoegdheden werden allemaal uitgeoefend door personen die deel uitmaken van het personeel van de NMBS. De financiële controle werd verder ook uitgeoefend door de raad van bestuur van vzw Train World. De raad van bestuur was onder andere verantwoordelijk voor het goedkeuren van de jaarrekeningen en de begroting, alsook voor de opvolging daarvan. Train World was als vzw onderhevig aan de externe controle van haar revisoren. Als dochtermaatschappij van de NMBS was Train World ook onderworpen aan de auditpolitiek van de NMBS. Alle aanbevelingen van de interne audits werden opgevolgd en uitgevoerd door Train World en de NMBS.

De voormalige directeur van Train World heeft de NMBS verlaten in 2024. De dagelijkse leiding van Train World werd overgenomen door de *head of Train World and Heritage*, die tot 1 november de directe leidinggevende was van de directeur. De raad van bestuur van vzw Train World werd voorgezeten door de *head of Train World and Heritage* en bestond uit interne leden van de NMBS en drie externe leden.

De vzw Train World beschikte niet over personeel, maar maakte gebruik van NMBS-personeel. Alle lonen werden dus zonder enige onderbreking betaald door de NMBS. Alle betalingen van Train World vzw werden na het vertrek van de directeur gezamenlijk goedgekeurd door de *head of Train World and Heritage* en de directeur-generaal Stations. De betalingen van alle facturen, onkostennota's enzovoort werden zonder onderbreking verder uitgevoerd door Train World vzw.

13.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar deze keer ben ik helemaal niet tevreden.

U verwijst naar aanbevelingen van de interne audit die werden opgevolgd. Ik heb gevraagd of er een interne controle is geweest en wat de conclusies daarvan waren. Ik zal die vraag dus opnieuw schriftelijk indienen.

U bevestigt het vertrek van de directeur, wat natuurlijk moeilijk te ontkennen valt, maar u hebt me niet gezegd of het om een vrijwillig of gedwongen vertrek gaat en wat de redenen daarvoor zijn. Dat was precies de bedoeling van mijn vraag. Er is daar blijkbaar het een en ander aan de hand en ik probeer daarover opheldering te krijgen, maar ik krijg een heel algemeen antwoord dat geen details verschaft.

Ik wist dat de lonen van het vast personeel correct worden uitbetaald, maar of dat ook het geval is voor de supplementen en onkostennota's van bijvoorbeeld de vrijwilligers is een andere vraag. U zegt van wel.

Wat betreft de plannen om Train World af te stoten, er zijn begin februari blijkbaar al informatievergaderingen geweest en recent nog was er een meeting met de vaste personeelsleden. Er zou sprake zijn van afstoten binnen twee jaar. Ik krijg geen antwoord op mijn vragen daarover. Ik vind dat heel pover. Er is het een en ander loos en ik vraag om verduidelijking, maar krijg er geen.

Ik zal deze vraag opnieuw schriftelijk indienen en hoop dat ik dan wel een antwoord krijg. Dit is echt een antwoord zoals ik dat van de NMBS gewend ben: bepaalde zaken afdekken, niet willen communiceren, zelfs niet als er vragen worden gesteld. Ik kom hier dus zeker nog op terug, want ik ben helemaal niet tevreden met het antwoord.

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

14 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De problemen met de tegels in het station Hasselt" (56003624C)
- Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het station van Hasselt" (56003627C)

14 Questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les dalles défectueuses à la gare de Hasselt" (56003624C)
- Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La gare de Hasselt" (56003627C)

14.01 Frank Troosters (VB): Dit is een zeer belangrijke vraag. Ik zal ze kort samenvatten. Er zijn werken bezig in het station van Hasselt. Er zijn heel veel tegels die vrij snel kapot springen op de perrons 4, 5, 6 en 7 en in de tunnel. Er zijn waarschuwingspapieren opgehangen. Die waren na een tijd weg. Misschien zijn ze er ondertussen opnieuw. Ik ben er recentelijk niet meer geweest, dus ik weet het niet.

Eenzijds wordt er gecommuniceerd dat het zou gaan om een productiefout van de fabrikant. Als een slecht lot tegels wordt vervangen door een goed lot, is het probleem opgelost. Anderzijds lees ik in een communicatie van de NMBS dat men een foute inschatting heeft gemaakt van het type tegels dat men gekozen heeft.

Kunt u ophelderen wat er aan de basis ligt van de problemen met de tegels in Hasselt en wat de gevolgen zullen zijn?

14.02 Wouter Raskin (N-VA): Ik wil graag bevestigen dat het om een zeer belangrijke vraag gaat, althans een zeer belangrijk dossier.

Jaren hebben we in de hoofdstad van onze provincie gewacht om eindelijk vanuit een meerjarenplan van de NMBS middelen te krijgen om iets aan het bouwvallige station te doen. Al jaren wordt er gerenoveerd en nu het einde van de werken stilaan in zicht is, blijken er al perrons aan een opknapbeurt toe te zijn. Zoals de collega schetste, worden we op tal van plekken geconfronteerd met losliggende tegels die ronduit gevaarlijke situaties creëren.

Mijn vragen zijn ongeveer dezelfde als die van de collega. Waar ligt het probleem precies? Klopt het dat het gaat om een productiefout bij één lot tegels die gevoelig blijken voor warmte en zonlicht of is er een ander probleem?

Welke oplossing wordt gezocht? Tegen wanneer zal er een oplossing zijn? Kan het opgelost worden?

Welke invloed heeft dit op de kostprijs van de werken? Wie draait er op voor de bijkomende kosten?

Nu u hier toch bent, mijnheer de minister, kunt u misschien een stand van zaken geven van het totale renovatieproject van het station van Hasselt? Wanneer zullen de werken in Hasselt definitief afgerond zijn?

14.03 Minister **Jean-Luc Crucke**: De problemen met de perrontegels zijn veroorzaakt door een fabricagefout in een of meerdere loten van de geleverde tegels. De tegels zonder fabricagefout worden ook gebruikt voor het aanleggen van de resterende perrons in Hasselt. Dit heeft geen impact op de kosten en timing voor de NMBS. De vervanging zal immers gebeuren op kosten van de aannemer en moet voltooid zijn tegen het einde van de werkzaamheden.

De affiches werden jammer genoeg ge vandaliseerd. De NMBS vervangt deze.

Het renovatieproject bevindt zich in de laatste fase. De perrons 2 en 3 gaan in dienst op 7 april 2025. De resterende werkzaamheden, waaronder de renovatie van de onderdoorgang en de uitgang Runkst, inclusief toegangslift, worden afgerond na de zomer. Daarna zal het treinstation van Hasselt volledig autonoom toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit.

14.04 **Frank Troosters** (VB): Ik noteer dus dat het niet om een foute keuze zou gaan, maar om een productiefout. Dat is iets anders dan wat er op sociale media gecommuniceerd werd door de NMBS. Maar goed, dat is dan opgehelderd. Ik kan alleen hopen dat het zo snel mogelijk in orde komt

14.05 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, u moet mij verontschuldigen dat ik zoveel belang hecht aan dat dossier. Ik herinner mij echter de tijd dat mevrouw Galant hier bevoegd minister was. U kent mevrouw Galant ongetwijfeld. Er waren namelijk ooit middelen voorzien om eindelijk te doen wat gedaan moest worden aan het station in Hasselt. Mevrouw Galant heeft toen echter het bord proper geveegd en het heeft bloed, zweet en tranen gekost om uiteindelijk in de Zweedse periode te komen tot voldoende middelen, vanuit een meerjarig investeringsplan, voor die renovatie van het station in Hasselt.

Dat was gigantisch dringend. Het was een pure schande om onze provincie binnen te rijden. Iedereen die van buiten Limburg kwam en in Hasselt aankwam, wilde zo snel mogelijk terug weg, want die dacht dat heel Limburg er zo uitzag. Gelukkig hebben wij dat kunnen rechtzetten. Ik hoor gelukkig van u dat het project afgerond moet zijn aan het einde van de zomer. Ik kijk ernaar uit.

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

15 **Samengevoegde vragen van**

- **Frank Troosters** aan **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanhoudende problemen op de treinverbinding van het Waasland naar Brussel" (56003625C)
- **Alexander Van Hoecke** aan **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het verdwijnen van de rechtstreekse treinverbinding tussen het Waasland en Brussel vanaf 15 december" (56003919C)

15 **Questions jointes de**

- **Frank Troosters** à **Jean-Luc Crucke** (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les problèmes persistants sur la liaison ferroviaire entre le Pays de Waes et Bruxelles" (56003625C)
- **Alexander Van Hoecke** à **Jean-Luc Crucke** (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La fin de la liaison ferroviaire directe entre le Pays de Waes et Bruxelles depuis le 15 décembre" (56003919C)

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

Het schrappen van de rechtstreekse treinverbinding tussen het Waasland en Brussel gaf reeds aanleiding tot heel wat discussie. De onvrede bij de getroffen treinreizigers blijft aanhouden. Reeds eerder werd aangegeven dat de verplichte overstap in het station van Dendermonde op regelmatige basis gemist werd waardoor pendelaars met flink wat vertraging op hun bestemming aankomen.

De in het verleden belofde verbeteringen blijven tot op heden uit. Een vakbondsdelegatie kaartte de aanhoudende problemen daarom opnieuw aan bij de federale minister van Mobiliteit.

Welke acties of maatregelen zal de minister nemen om de aanhoudende problemen op de treinverbinding tussen het Waasland en Brussel uit de wereld te helpen?

Zal de NMBS een vervroegde evaluatie uitvoeren over de knip die op deze verbinding werd ingevoegd sinds het nieuwe vervoersplan in december 2024 van start ging? Is deze evaluatie op zich zelfs nog

*nodig? Is de situatie - en het slecht functioneren van het nieuwe vervoersplan - intussen niet voldoende duidelijk genoeg om meteen tot actie over te gaan?
Tegen wanneer belooft de minister beterschap aan de getroffen treinreizigers?*

15.02 Alexander Van Hoecke (VB): Mijnheer de voorzitter, het thema van het verdwijnen van de rechtstreekse treinverbinding tussen het Waasland en Brussel is minstens even belangrijk als het station in Hasselt. Het is niet de eerste keer dat daarover vragen worden gesteld. Het is ook niet de eerste keer dat ik daarover vragen stel.

U weet dat sinds december 2024 heel veel is veranderd voor de pendelaars die vanuit het Waasland naar onze hoofdstad Brussel willen sporen. De IC-treinen tussen het Waasland – in de praktijk tussen Sint-Niklaas – en Brussel werden geknipt in Dendermonde. Dat betekent dat reizigers moeten overstappen in Dendermonde of in een ander station, bijvoorbeeld via Antwerpen-Berchem.

Ik kan u uit persoonlijke ervaring meegeven dat die overstap geen evidentie is. Een overstaptijd van een paar minuten in het station van Dendermonde laat amper ruimte voor vertragingen. Bovendien heeft wie zijn trein mist in Dendermonde, ook niet binnen het kwartier of binnen twintig minuten opnieuw een trein naar Brussel. De reiziger zit op dat moment vast in Dendermonde.

Ik raad u ook aan om eens tijdens het spitsuur naar het station van Dendermonde te gaan. De toestanden daar zijn hallucinant. Honderden pendelaars worden door een smalle gang geduwd. Op dit moment gaan de werken aan het station van Dendermonde bijna van start. Ik heb al vaak gedacht dat het niet goed zal aflopen wanneer daar iets gebeurt met honderden gehaaste pendelaars in die smalle gang.

Het verzet tegen de beslissing is dan ook van bij het begin enorm geweest. Onze fractie heeft zich altijd verzet tegen de plannen en tegen het afschaffen van de rechtstreekse treinverbinding. Wij hebben er ook actief protest tegen gevoerd. Duizenden pendelaars uit Sint-Niklaas, Lokeren en Zele rekenen op die treinverbinding.

Trouwens, pendelaars die vanuit Dendermonde sporen, zien ook dat hun trein veel voller is. Ook zij ondervinden duidelijk hinder van de beslissing. Ik blijf het onaanvaardbaar vinden dat een hele regio van 300.000 inwoners geen rechtstreekse verbinding naar onze hoofdstad heeft.

Wij zijn bijna zes maanden later. Na die periode zou het wegvallen van de verbinding worden geëvalueerd. Dat is echter een heel magere troost voor alle getroffen reizigers. Immers, pas tegen december 2026, dus eigenlijk 2027, zal een aanpassing mogelijk zijn.

Ik heb u de vraag schriftelijk gesteld, omdat ik geen antwoord had gekregen op mijn vragen. U hebt daarop geantwoord, maar ik heb nog altijd geen antwoord op een aantal gestelde vragen. Ik zal mij dus beperken tot de vragen waarop ik geen antwoord kreeg.

Ik had u gevraagd hoe de evaluatie zou plaatsvinden. Ik neem aan dat ze in juni 2025 zal gebeuren, zijnde dus zes maanden na de knip. U hebt geantwoord dat zou worden gekeken naar de gewenste stiptheid en naar de evolutie van het aantal reizigers, bijvoorbeeld aan de hand van de verkoopcijfers. Echter, de meeste treinreizigers die de lijn gebruiken, reizen met een abonnement. U kan dus de verkoopcijfers niet gebruiken.

Ik heb geen antwoord gekregen op de belangrijkste vraag, namelijk wanneer we de resultaten van die evaluatie kunnen verwachten. Is daarvoor een datum of termijn vastgesteld? Krijgt het Parlement die resultaten meteen? Worden die meteen publiek gemaakt?

Een andere belangrijke vraag die niet werd beantwoord, is of de NMBS aan de lokale besturen input heeft gevraagd. U verklaart dat de beslissing bij de lokale besturen werd aangekondigd en dat die lokale besturen en alle lokale stakeholders een toelichting hebben gekregen bij die beslissing. Dat is natuurlijk iets anders dan advies vragen aan een lokaal bestuur. Daarom is mijn vraag of aan de lokale besturen van Sint-Niklaas, Lokeren en Zele is gevraagd wat zij van die beslissing vonden, wat volgens hen de impact ervan zou zijn en of ze daarop een visie hadden die de NMBS kon meenemen in haar beslissing. Nog een belangrijke vraag is of zij zich toen hebben verzet tegen die beslissing en dat kenbaar hebben gemaakt. Ook op die vraag kreeg ik geen antwoord.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Hoecke, hebt u nog veel vragen of kunt u afronden? U hebt uw toegekende tijd al sterk overschreden.

15.03 Alexander Van Hoecke (VB): Mijnheer de voorzitter, het is mijn allerlaatste vraag, mijn excuses.

Ten slotte had ik het over de regio van 300.000 inwoners. U verklaarde dat er niet wordt gekeken naar de bevolking, maar enkel naar de infrastructuur. Hoe kadert u dat in de visie dat de reiziger centraal zou moeten staan bij de NMBS?

15.04 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Van Hoecke, mijn kabinet heeft op 20 maart een delegatie van het ACV ontmoet om dat probleem goed of beter te begrijpen. We hebben de NMBS van dat gesprek ook op de hoogte gebracht.

La SNCB a répondu qu'entretemps un rendez-vous avait été pris avec l'ACV et Infrabel le 14 avril prochain.

Op 14 april volgt de discussie met Infrabel over mogelijke oplossingen en over de volgende aspecten: een zo dicht mogelijke aansluiting van de trein in het station van Dendermonde, een verbeterde stiptheid van de IC- en S-treinen bij aankomst in Dendermonde en een eventuele invoering van wachttijden. De NMBS volgt sinds 16 december de impact van de wijzigingen in het vervoersplan. Het is echter noodzakelijk om alle effecten gedurende meerdere maanden te bestuderen om een onderscheid te maken tussen structurele en tijdelijke veranderingen. In dit kader wenst de NMBS samen met Infrabel na zes maanden een volledige evaluatie uit te voeren over de opsplitsing van de rechtstreekse IC-verbinding Brussel-Dendermonde-Sint-Niklaas.

De analyse zal zich richten op de stiptheidswinsten van de twee verbindingen IC-26 Kortrijk-Brussel-Dendermonde en S34 Dendermonde-Antwerpen-Berchem, de evolutie van het aantal reizigers aan de hand van de verkoopcijfers, de bezettingsgraad van de treinen en het percentage geslaagde aansluitingen tussen de IC-26 en de S34 in Dendermonde. Op basis van al deze elementen zullen de NMBS en Infrabel lessen trekken uit deze wijziging in de structuur van de rijpaden en het treinaanbod.

Het neemt niet weg dat de NMBS op basis van de eerste ervaring aan infrastructuurbeheerder Infrabel heeft gevraagd om te bekijken of de aansluitende treinen dichter bij elkaar kunnen worden gebracht en of er wachttijden kunnen worden ingevoerd. Deze vraag wordt op dit ogenblik geanalyseerd. De complexiteit van de rechtstreekse verbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel is te wijten aan het feit dat de trein in Dendermonde het volledige station moet doorkruisen en daarbij de lijn Gent-Mechelen blokkeert, die zowel door reizigerstreinen als goederentreinen wordt gebruikt.

Bovendien kan de trein niet rechtdoor rijden en moet deze in het station van rijrichting veranderen, wat een halte van minstens 10 minuten aan het perron veroorzaakt. Deze organisatie, hoewel ze ervoor zorgde dat het Waasland verbonden was met Brussel, was erg kwetsbaar en veroorzaakte talrijke vertragingen op de drie genoemde spoorlijnen. De in december 2024 doorgevoerde wijziging heeft als doel de beperking te verminderen en zo de stiptheid van de verbindingen te verbeteren. De stiptheid van deze verbindingen is ook sterk verbeterd. Reizigers uit het Waasland kunnen Brussel bereiken via een overstap in Antwerpen-Berchem of in Dendermonde. De reistijd via Dendermonde met overstap is gelijkwaardig aan die van de vroegere rechtstreekse verbinding. We stellen evenwel vast dat vooral tijdens de piekuren deze overstap niet altijd haalbaar is. Vandaar ook de vragen aan Infrabel om dit te vergemakkelijken.

Ik herinner er ook aan dat sinds december 2024 reizigers op weekdays opnieuw kunnen gebruikmaken van de rechtstreekse piekurtrein tussen Sint-Niklaas, Lokeren, Gent-Dampoort en Brussel.

15.05 Frank Troosters (VB): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

15.06 Alexander Van Hoecke (VB): Sorry dat ik daarnet mijn spreektijd overschreed.

Ik neem een paar dingen mee die ik wel interessant vind. De invoering van wachttijden lijkt mij een zeer goed idee. Over die overstap heb ik onlangs ergens – ik weet niet meer in welke bron – gelezen dat die

al meer dan 25 keer werd gemist en dat we dus officieel weten dat die overstap niet gehaald kan worden. Wachttijden zouden daaraan tegemoet kunnen komen, maar dan wel voor alle duidelijkheid als kortetermijnoplossing. Ik neem ook mee dat de evaluatie enkele maanden zal duren. Naar die resultaten kijk ik uiteraard ook wel uit.

De perrons dichter bij elkaar brengen, zou toch al heel wat kunnen oplossen, vooral voor die smalle gang waarover ik sprak. Het is niet evident om in volle spits van spoor 8 of 9 naar spoor 1 te raken. Ik hoor heel vaak het argument dat de reistijd gelijkwaardig blijft: "Er is dan wel een knip, maar de reistijd blijft hetzelfde." Als de overstap een of twee keer per week gemist wordt, hebben reizigers zeer weinig aan de mededeling dat in optimale omstandigheden de reistijd gelijkwaardig blijft.

Tot slot wil ik nog iets fundamenteels aanhalen uit mijn vraag. Zeggen dat we in een regio van 300.000 inwoners niet naar de bevolking kijken om trajecten te bepalen en uit te maken of zij al dan niet recht hebben op een rechtstreekse treinverbinding met onze hoofdstad, vind ik een fundamenteel verkeerde visie. Als we zeggen dat het van de infrastructuur afhangt en niet van de bevolking, dan denk ik dat we verkeerd bezig zijn. Als de NMBS beweert dat de reiziger centraal staat, moeten we wel naar de bevolking kijken. Dan kijken we naar de honderden pendelaars die dagelijks vertrouwen op die lijn.

Er is inderdaad één rechtstreekse lijn 's morgens en één rechtstreekse 's avonds. Het is niet evident om die trein te nemen. Heel veel mensen raken niet op tijd in het station 's avonds en ook 's ochtends is het geen evidentie om op dat uur de trein te nemen. Ik vind dat absoluut geen oplossing. Ik hoop dat we na die evaluatie weer bij zinnen komen en dat we terugkeren naar de oude situatie wat die lijn betreft.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het brevet yachtmán en yachtnavigator" (56003723C)

16 Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les brevets de yachtmán et de navigateur de yacht" (56003723C)

16.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik zal binnen de voorziene tijd blijven.

Mijnheer de minister, wie een brevet yachtmán wil behalen, moet een reeks voorwaarden vervullen, waaronder het slagen voor een theoretisch examen en een praktijkexamen. Om dat praktijkexamen af te leggen, moet men zich inschrijven bij een erkend praktijkcentrum in België. Dat centrum bepaalt ook de kostprijs, die kan oplopen tot 700 à 800 euro.

Tijdens het praktijkexamen komen verschillende vaardigheden aan bod, zoals het aanmeren en vertrekken, een haven in- en uitvaren, varen bij nacht, enkele voorwerpen uit het water vissen en dergelijke. An sich is dat allemaal logisch.

De opgesomde vaardigheden zijn belangrijk om veilig de zee op te kunnen gaan, maar men kan die ook verwerven via jarenlange vaarervaring. Lijkt het u opportuun om in de reglementering in een vrijstelling van het praktijkexamen te voorzien voor personen die het bewijs kunnen leveren van voldoende ervaring met varen? Zo niet, waarom niet?

16.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, ik zal ook binnen de voorziene tijd blijven.

Mijnheer Raskin, het brevet yachtmán is geen verplicht brevet op zee bij particulier gebruik, enkel bij commercieel gebruik. Het is met name een alternatief voor het STCW-brevet commerciële *yachting* – STCW is een internationaal verdrag op opleidings- en certificeringsvereisten voor zeevarenden – voor commerciële pleziervaart binnen de Belgische zeewateren, mits het is aangevuld met een medisch attest en bewijs van ervaring. Met dat brevet kan betrokkene de verantwoordelijkheid van schipper op zich nemen aan boord van een pleziervaartuig met betalende passagiers, met scholing op zee, ook buiten de Belgische wateren, en de rol van examinator voor het afnemen van praktische examens op zee op zich nemen.

Het brevet yachtmán is geldig tot een zone van 200 zeemijl van de kust. Gelet op de grote zone waarin

het brevet yachtmán geldig is en gelet op het commerciële gebruik ervan op zee, onder andere voor tochten met betalende passagiers, gaan de eindtermen voor het praktische examen yachtmán veel verder dan voldoende ervaring hebben met varen. Aan de hand van het voorleggen van bewijzen van veel ervaring met varen zou er nog geen duidelijkheid zijn over die aspecten van het praktische examen. Voldoende ervaring is trouwens sowieso een voorwaarde om de rol als schipper bij commercieel gebruik op zee te mogen opnemen. De wetgeving pleziervaart vermeldt hierover: minimaal 200 vaaruren gedurende de laatste 5 jaar voor yachtmán motor en minimaal 750 zeemijlen voor yachtmán motor en zeilen.

De eindtermen van het praktijkexamen zijn uitgebreid beschreven. De testen worden uitgevoerd door erkende centra. Zo worden objectieve gestandaardiseerde testen uitgevoerd. De eindtermen zijn uitgewerkt in een werkgroep met stakeholders uit de sector. De gelijke test is belangrijk omdat het brevet toegang geeft tot commercieel gebruik op zee, mits men nog aan andere voorwaarden voldoet.

Naast de rol van schipper in een context van tochten met betalende passagiers geeft het brevet ook toegang tot het uitoefenen van de rol van examiner voor praktijkexamens op zee, mits men nog aan andere voorwaarden voldoet. Het is daarom ook aangewezen dat de examiner de proef zelf heeft doorstaan en daarvoor geen afwijking op basis van ervaring heeft gekregen. Om die redenen is het niet opportuun om een vrijstelling van het praktijkexamen van yachtmán te voorzien voor personen die menen het bewijs te kunnen leveren van veel ervaring met varen.

16.03 Wouter Raskin (N-VA): Ik dank de minister voor zijn gedetailleerde antwoord.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 56003735C van de heer François De Smet is uitgesteld.

17 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het naleven van de taalwetgeving door de NMBS" (56003743C)

17 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le respect de la législation linguistique par la SNCB" (56003743C)

17.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, vertragingen en lastminuteaanschaffingen van treinen komen regelmatig voor. In sommige gevallen worden zelfs meerdere treinen naar dezelfde bestemming uiteindelijk geschrapt.

Onlangs ontving ik een klacht van een Vlaamse reiziger die naar aanleiding van dergelijke annuleringen een compensatieaanvraag indiende bij de NMBS. Tot zijn verbazing, maar ook tot mijn verbazing, ontving hij een gedeeltelijk antwoord in het Frans, ondanks het feit dat hij Nederlandstalig is en hij zich in het Nederlands tot de NMBS had gewend.

Concreet luidde het bericht als volgt: "Door het verstoord treinverkeer kon u op 12 maart 2025 uw geplande treinreis van *Bruxelles-Central* naar Duffel niet afleggen. Onze oprechte excuses voor de hinder die u hierdoor ondervond. We kunnen helaas niet ingaan op uw verzoek om compensatie, want *un autre train en correspondance aurait pu vous mener à destination avec moins de 60 minutes de retard*. U kunt de details van uw aanvraag bekijken op My NMBS." Bij deze ook mijn excuses voor mijn slechte Frans.

Mijnheer de minister, kunt u bevestigen dat dit een eenmalig incident is of is dit een systematische schending van de taalwetgeving binnen de NMBS? Acht u het aanvaardbaar dat een federale instelling Nederlandstalige reizigers op deze manier te woord staat? Welke maatregelen zult u nemen om ervoor te zorgen dat dergelijke communicatie in de toekomst correct in het Nederlands verloopt?

17.02 Minister Jean-Luc Crucke: Collega, uw Frans is helemaal niet slecht, vind ik.

Het geval dat u aanhaalt, staat inderdaad op zichzelf. Zoals elke publieke overheid is de NMBS onderworpen aan de op 18 juli 1966 gecoördineerde wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken. De NMBS heeft uiteraard geen plannen om klanten niet in hun eigen taal te woord te staan of een antwoord te geven dat een mengeling is van het Frans en het Nederlands.

De NMBS kijkt na wat er in dit geval is misgelopen. De NMBS heeft ondertussen haar excuses aangeboden voor het ongemak dat dit met zich meebracht. Daaruit blijkt duidelijk dat het niet haar bedoeling was om de relevante wetgeving te overtreden.

17.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Ik ben blij dat het om een alleenstaand feit gaat. Ik wil immers toch zeker benadrukken dat de bovenstaande communicatie volgens onze fractie absoluut niet kan. De taalwetgeving is er immers niet voor niets gekomen en garandeert de burgers in dit land dat ze in hun eigen taal worden geholpen. Dat is zeker belangrijk als het gaat om een overheidsbedrijf zoals de NMBS. Het gaat hier niet om een detail, maar wel om het respecteren van de wetgeving en het respect voor de reizigers.

Het antwoord zoals wij het ontvangen hebben, is niet alleen onprofessioneel, maar ook onaanvaardbaar. Ik ben dus blij dat er ondertussen reeds excuses werden geformuleerd ten aanzien van deze reiziger en dat dit in de toekomst niet meer zal voorvallen.

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

18 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De onrechtmatige toegang tot spoorinfrastructuur" (56003744C)

18 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'accès illicite aux infrastructures ferroviaires" (56003744C)

18.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, recent verscheen op het YouTube kanaal *KC-explores* een video waarin jongeren het terrein van Schaarbeek-Vorming binnendringen. Ze betreden daarbij een loods en steken verschillende sporen over. Zowel de NMBS als Infrabel hebben het incident veroordeeld en wijzen op levensgevaar bij dit soort gedrag.

Volgens Infrabel konden de jongeren het terrein betreden via een gat in de omheining naast een natuurgebied. Er wordt gesproken over een herstelling van de omheining, maar men geeft ook aan dat het onmogelijk is om alle spoorlijnen volledig af te sluiten. De NMBS onderzoekt momenteel de beelden om na te gaan welke verdere stappen nodig zijn.

Wordt er momenteel actief toezicht gehouden op kwetsbare en verlaten spoorterreinen zoals Schaarbeek-Vorming? Zo ja, hoe verloopt dat toezicht concreet? Wordt het systeem geëvalueerd?

Zijn er nog andere locaties waar regelmatig sprake is van onbevoegde betreding van de spoorinfrastructuur? Zo ja, welke beveiligingsmaatregelen worden daar genomen of overwogen?

Werkt u samen met de NMBS en Infrabel om jongeren bewust te maken van de risico's van *urban exploring*? Wordt bijvoorbeeld ingezet op gerichte sensibiliseringscampagnes of samenwerking met socialemediaplatformen?

Op de beelden is heel duidelijk te zien wie deze jongeren zijn. Worden er gerechtelijke stappen overwogen of genomen tegen hen? Op welke manier wordt daarmee omgegaan? Het lijkt me essentieel dat een krachtig signaal wordt gegeven dat dit zeer gevaarlijk en ontoelaatbaar gedrag is.

18.02 Minister Jean-Luc Crucke: Collega, ik kan u geruststellen, de bescherming van de spoorweginfrastructuur wordt zeer ernstig genomen. De site van Schaarbeek-Vorming hangt af van de NMBS, maar deze illegale inbraken kunnen inderdaad ook op andere locaties gebeuren, ondanks de beveiligings- en bewakingsmaatregelen die zijn geïmplementeerd.

Met betrekking tot de ongeoorloofde toegang tot de spoorweginfrastructuur op andere locaties, er worden wel degelijk veiligheidsmaatregelen genomen. Deze maatregelen omvatten de installatie van fysieke barrières, verbeterde signalisatie en actief toezicht. Het is echter belangrijk op te merken dat het onmogelijk is om het hele spoorwegnet volledig af te sluiten, vanwege de omvang en complexiteit ervan.

Om jongeren bewust te maken van de risico's van dit soort van *'urban exploring'* van spoorwegterreinen,

spaart Infrabel kosten noch moeite. Er worden regelmatig gerichte sensibiliseringscampagnes gevoerd met initiatieven zoals onderwijsprogramma's voor scholen en de verspreiding van preventieboodschappen via digitale platformen. Zo werd de campagne *Not Spot* gelanceerd om jongeren te informeren over de gevaren van het betreden van spoorzones of van ongepast gedrag in de buurt van de sporen.

Het is ook belangrijk om de publiciteit rond deze incidenten te beperken om te voorkomen dat anderen worden aangemoedigd om dergelijk gedrag te imiteren. We blijven waakzaam en vastberaden om de veiligheid van de spoorweginfrastructuur te garanderen en tegelijk het publiek bewust te maken van de gevaren en het respect voor de spoorwegomgeving.

Ik heb geen precieze inlichtingen over de identiteit van die mensen. Daar kan ik niet op antwoorden.

18.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Dank u, mijnheer de minister, voor uw heel duidelijk antwoord. Ik heb gehoord dat men blijft inzetten op de veiligheid en dat dat prioriteit nummer 1 is. Maar ik heb ook gehoord dat er sensibiliseringscampagnes blijven lopen, vooral via de sociale media, omdat de jeugd zo goed te bereiken is. We hopen dat er duidelijke lessen getrokken worden uit dit incident, op het vlak van beveiliging en vervolging. Uw antwoord was bevredigend.

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

19 Samen gevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Spoorlijn 20" (56003758C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De IJzeren Rijn" (56003759C)
- Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De Limburgse spoordossiers" (56003820C)

19 Questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La ligne ferroviaire 20" (56003758C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le Rhin de fer" (56003759C)
- Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les dossiers ferroviaires limbourgeois" (56003820C)

19.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, er was gisteren overleg tussen Vlaanderen en Nederland over de IJzeren Rijn en spoorlijn 20, twee Limburgse dossiers. Aangezien dat belangrijke federale dossiers zijn, neem ik aan dat daarover toch vooraf afstemming is en achteraf communicatie. Kunt u vandaag al een stand van zaken geven?

19.02 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, graag kreeg ik na de interministeriële conferentie onlangs en de Vlaams-Nederlandse top gisteren een stand van zaken met betrekking tot de IJzeren Rijn, 3RX en spoorlijn 20.

19.03 Minister Jean-Luc Crucke: Ik deel uw mening dat er drie grote spoordossiers in Limburg op tafel liggen, namelijk 3RX, spoorlijn 20 en de spoorverbinding Hamont-Weert. Het punt 3RX is aan bod gekomen tijdens de jongste vergadering van de IMC van 25 maart 2025.

Op dinsdag 1 april was er een Vlaams-Nederlandse top gepland, waarbij de Vlaamse en Nederlandse minister-president, Matthias Diependaele en Dick Schoof, samenkwamen om de samenwerking tussen de beide regio's te versterken. Ik plan in de loop van de komende maanden ook een overleg met mijn Nederlandse collega om onder meer over dossier 3RX, spoorlijn 20 en Hamont-Weert te spreken. Ik heb voorgesteld aan mevrouw De Ridder om samen een bezoek te organiseren om de situatie ter plekke te bekijken.

Ik sprak in de marge van de informele bijeenkomst van de ministers van Vervoer in Warschau op dinsdag 18 maart met de Nederlandse secretaris-generaal Dronkers. Het dossier 3RX kwam daar ook aan bod. Nederland beklemtoont het belang van een win-winsituatie en wees erop dat de vorige

minister zich coöperatief had opgesteld, maar dat de tegenstand vooral vanuit de provincies kwam, waar enkele uitdagingen liggen. Ik heb toen aangegeven dat het dossier geen jaar meer kan aanslepen en dat er snel een beslissing moet worden genomen. Ik heb eveneens voorgesteld om, gezien de huidige geopolitieke context, ook het thema militaire mobiliteit in de discussie te betrekken en dus ook de minister bevoegd voor defensie. Dat voorstel werd positief onthaald door secretaris-generaal Dronkers.

In het regeerakkoord 2025-2029 staat 3RX tweemaal vermeld, een eerste keer onder de rubriek Mobiliteit/spoorwegen: "De onderhandelingen over de realisatie van 3RX/IJzeren Rijn worden zowel op politiek niveau binnen België als met de betrokken buurlanden en –regio's opnieuw opgestart, evenals op ambtelijk niveau." De tweede vermelding is onder de rubriek Open strategische autonomie: "Samen met de buurlanden en in samenspraak met de deelstaten zetten we in op een Europese, grensoverschrijdende infrastructuuragenda, met in het bijzonder energie- en waterstofcorridors, digitale en transportnetwerken (3RX) en de Einsteintelecoop."

Ik zal de komende weken en maanden dan ook de nodige contacten leggen op nationaal niveau, onder andere met het kabinet van de eerste minister en het kabinet van Defensie, waarmee ik al sprak, en wat Vlaanderen betreft onder andere met het kabinet van minister De Ridder. Samen zullen we bekijken hoe we het dossier opnieuw op de rails kunnen zetten, onder andere op basis van de *draftnote* die minister Gilkinet nog heeft opgesteld. Vervolgens zullen ook de contacten met de Duitse deelstaten en met Nederland (rijk en provincies) opnieuw opgestart worden.

Daarnaast kwam het dossier van spoorlijn 20 aan bod. Secretaris-generaal Dronkers gaf aan dat Nederland dat onderwerp opnieuw zou opnemen. Ik heb voorgesteld om een bezoek ter plaatse te organiseren om de situatie te bekijken.

Over de spoorverbinding Hamont-Weert is er de voorbije jaren heel wat studiewerk verricht. Er waren constructieve gesprekken tussen België en Nederland, onder andere tijdens specifieke werkgroepvergaderingen rond het dossier en tijdens de bijeenkomsten van de bilaterale stuurgroep België-Nederland.

Het studiebureau Rebel heeft op vraag van het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) een studie uitgevoerd naar de meest kansrijke optie voor die verbinding. Die studie was in april 2023 klaar. Voormalig minister Gilkinet heeft in het voorjaar van 2024, op verzoek van Nederland, aan Infrabel gevraagd een *second opinion* uit te voeren over de resultaten van de studie van Rebel. Die *second opinion* werd begin 2025 door Infrabel aangeleverd aan de beleidscel van toenmalig minister Gilkinet. Ik zal die op korte termijn opnieuw opnemen met Infrabel alvorens onze noorderburen te informeren over de resultaten van de *second opinion*.

Tijdens de interministeriële conferentie van 25 maart 2025 heb ik het onderwerp kunnen aankaarten bij mijn regionale collega's. We kwamen toen overeen om samen verder te werken aan dat belangrijke onderwerp, in overeenstemming met het regeerakkoord.

19.04 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik ben blij met uw antwoord, vooral uw stelling dat het dossier geen jaren meer mag aanslepen. Ik ben blij dat u de sense of urgency ziet. Het zijn zeer belangrijke dossiers. U verwijst naar de eventuele piste om er een militair dossier van te maken: alles wat het dossier kan doen vooruitgaan, zal absoluut onze steun krijgen.

Ik juich de organisatie van plaatsbezoeken toe, zowel voor Hamont-Weert als voor spoorlijn 20. Ik hoop dat die snel plaatsvinden, zodat men kan vaststellen wat de mogelijkheden zijn. Voor Hamont-Weert waren er al plaatsbezoeken. Ik hoop dat het niet weer bij studies blijft. Er waren studies, nu gaat het over *second opinions*. Binnenkort zijn er misschien zelfs *third* en *fourth opinions*. Zo kunnen we bezig blijven. Ik hoop echt dat er knopen zullen worden doorgehakt. Ik begrijp dat er veel overleg gepland is en ik kan dat alleen maar toejuichen. Ik hoop vooral dat er snel resultaat wordt geboekt.

19.05 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, mijn dank voor uw engagement. Dat verheugt mij zeer.

Ik heb nog eens contact gehad met het kabinet-De Ridder, voor ik naar de commissie kwam. Er is gisteren inderdaad over dat 3RX-tracé gesproken. Voor Nederland ligt die kosten-batenverhouding een

beetje moeilijk. Men kijkt daarvoor naar u om een initiatief te nemen. U hebt gezegd dat u dat zult doen en dat is zeer goed.

Tijdens de vorige sessie, bij de bespreking van uw beleidsverklaring, hadden we het erover dat de geopolitieke context een gamechanger kan zijn. U hebt ondertussen contact daarover met de minister van Defensie. Dat is zeer goed. Sta me toe u de volgende suggestie te doen. Het dossier is zeer complex, het project is zeer duur en de kosten-batenverhouding is niet voor iedere partner even comfortabel. In de huidige geopolitieke context zijn er misschien opportuniteiten om een deel van de financiering op Europees niveau te halen, in het kader van een breed Europees defensieverhaal. U gaat ook naar Duitsland, waar de regering binnenkort ook wel op kruissnelheid zal komen. Dat komt dus goed.

De verbinding Hamont-Weert is een eerste essentiële stap in het kader van het 3RX-tracé. Die trein moet in Hamont immers de grens over richting Weert. De verbinding Hamont-Weert voor personenvervoer is dan handig meegenomen. Ik heb begrepen dat u ook daar verder aan wilt werken.

Ik wil ook een suggestie voor lijn 20 geven. Ik denk dat het superbelangrijk is dat de Maasbrug niet afgebroken wordt. Zo niet is het *foutu, forever* gedaan en dat moeten we vermijden. Het grote argument dat u zou kunnen gebruiken om Nederland te overtuigen, is misschien de Einsteintelecoop. De connectie tussen de twee Limburgse hoofdsteden en de twee universiteiten, in Hasselt en in Maastricht, is wat mij betreft een uitstekend argument dat u in het debat kunt gebruiken om in Nederland voldoende middelen en coöperatie te krijgen om die historische verbinding opnieuw te realiseren.

19.06 Minister **Jean-Luc Crucke**: In verband met de brug hebben we het akkoord van Nederland gekregen dat de brug dit jaar zeker niet wordt afgebroken. Daarom heb ik daarstraks gezegd dat ik ter plaatse zal gaan met Vlaams minister De Ridder om de situatie grondig te bekijken.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

20 **Vraag van Stefaan Van Hecke aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De sluiting van de wachtzaal van het station Merelbeke" (56003760C)**

20 **Question de Stefaan Van Hecke à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La fermeture de la salle des pas perdus de la gare de Merelbeke" (56003760C)**

20.01 **Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen)**: Mijnheer de minister, de wachtzaal van het station van Merelbeke werd definitief gesloten door de NMBS. Een briefje aan de deur maakt melding van veelvuldig vandalisme. Er zou worden bekeken of er in de toekomst alternatieve wachtruimtes kunnen worden voorzien.

Dit is bijzonder jammer en niet erg klantvriendelijk, want vooral bij slecht weer en in de winter is de wachtzaal de enige optie om beschut en in de warmte op de trein te wachten. De treinreiziger is de dupe van deze eenzijdige beslissing.

Mijnheer de minister, is er sprake van vandalisme? Hoe vaak werd er schade aangericht? Wat was telkens de kostprijs van de herstellingen? Welke acties werden er ondernomen nadat er vandalisme werd vastgesteld? Is er contact geweest met de gemeente of de politie? Is er camerabewaking in het station van Merelbeke? Sommige reizigers beweren van wel en zeggen dat vandalisme op die manier dus snel kan worden opgemerkt, waarna de politiediensten zouden kunnen optreden. Werden er daders van vandalisme betrapt of geïdentificeerd?

Zijn er andere maatregelen overwogen alvorens tot de sluiting over te gaan? Dat is immers een drastische maatregel. Wat verstaat de NMBS onder alternatieve wachtruimtes? Wanneer worden die voorzien? Ten slotte, zijn er plannen om het stationsgebouw een nuttige herbestemming te geven? Door het sluiten van de loketten staat het gebouw immers leeg. Zijn er contacten met de gemeente of andere stakeholders?

20.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Van Hecke, de NMBS heeft de burgemeester van Merelbeke op de hoogte gebracht van het feit dat de wachtzaal in het stationsgebouw van Merelbeke

tot nader order gesloten is wegens herhaaldelijk vandalisme.

Ondanks diverse maatregelen zoals camerabewaking, verhoogd toezicht door Securail en herstellingen, bleken deze maatregelen jammer genoeg niet voldoende. De NMBS begrijpt dat dit een ongemak betekent voor de reizigers en werkt aan een alternatief om hen in de toekomst een geschikte wachtruimte te bieden.

In de afgelopen periode is er herhaaldelijk schade en overlast vastgesteld in de wachtzaal. De exacte kosten van de herstellingen variëren per incident. Na elke vaststelling van vandalisme heeft de NMBS herstellingen uitgevoerd, een camera in de wachtzaal geplaatst en de veiligheidsroutes van Securail verhoogd. Daarna is de lokale politie ingeschakeld en werd het station opgenomen in een toezichtroute. De samenwerking tussen de NMBS en de politiediensten verloopt goed.

In het station van Merelbeke is camerabewaking aanwezig in de wachtzaal en aan de achterkant van het stationsgebouw. Indien er een klacht bij de politie wordt ingediend, verstrekt de NMBS de nodige informatie om de identificatie van daders te ondersteunen. De NMBS onderzoekt momenteel de mogelijkheid om in een afgeschermd wachtzone dicht bij de perrons te voorzien. Dat zou een veiliger en toegankelijker alternatief moeten bieden voor de reizigers.

Daarnaast wordt gekeken naar de herbestemming van het stationsgebouw. Geïnteresseerde partijen zullen worden gecontacteerd. Dat traject zou in nauwe samenwerking met de gemeente en andere stakeholders worden uitgewerkt.

Tot slot betreuren wij dat de NMBS geconfronteerd wordt met dergelijke maatschappelijke overlast, die niet alleen hinder voor reizigers veroorzaakt, maar ook aanzienlijke kosten met zich meebrengt. Desondanks blijft de NMBS zich inzetten om een veilige en comfortabele omgeving voor alle treinreizigers te garanderen.

20.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Ik noteer dat de burgemeester op de hoogte is gebracht. Voordien of achteraf? Gisteren werd in de gemeenteraad immers meegedeeld dat niemand op de hoogte was gebracht. Bij dergelijke zaken is een goede communicatie tussen de NMBS, de burgemeester en de politiezone essentieel. Ik denk dat lokaal ook een en ander zal worden uitgezocht. Het station ligt op de grens met Gent, waardoor de politie van Gent vaak oproepen krijgt en niet de politie van de politiezone waarvan de gemeente Merelbeke deel uitmaakt.

Het is inderdaad heel erg te betreuren dat er schade wordt aangericht en dat er vandalisme is. De sluiting is de verregaandste maatregel die men kan nemen. Vandaar dat er moet bekeken worden of er geen andere maatregelen nodig zijn. Indien er een herbestemming komt en aan het gebouw een andere bestemming gegeven kan worden terwijl de wachtzaal behouden kan blijven, zal er ook een vorm van sociale controle zijn. Dat lijkt mij inderdaad een interessante structurele piste.

Toch vraag ik dat de NMBS, de lokale overheden en de politie opnieuw rond de tafel gaan zitten om te bekijken of er geen oplossingen mogelijk zijn op korte termijn.

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

21 Samengevoegde vragen van

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het actieplan van Infrabel tegen spoorlopers en incidenten bij overwegen" (56003785C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De Warning Box van Infrabel" (56003807C)

21 Questions jointes de

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le plan d'action Infrabel contre les intrusions sur les voies et les accidents aux passages à niveau" (56003785C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La Warning Box d'Infrabel" (56003807C)

De **voorzitter**: Mevrouw De Knop is afwezig.

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

Infrabel introduceerde aan een spoorovergang in Wevelgem recent de Warning-Box. Dit is een alarmsysteem dat in werking treedt wanneer personen toch trachten een gesloten spoorovergang over te steken. Het systeem werkt op basis van een infraroodsignaal.

De Warning Box is een relatief goedkoop, maar efficiënt middel.

- 1. Wat waren de indrukken van de minister bij zijn bezoek in Wevelgem waar hij het nieuwe veiligheidssysteem ging bekijken?*
- 2. Op welke termijn en aan welke kostprijs zou het systeem op brede schaal kunnen uitgerold worden?*
- 3. Bestaan daar plannen toe?*

21.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, ik heb inderdaad een presentatie van de Warning Box kunnen bijwonen in Wevelgem. Mijn indruk over de Warning Box is zeer positief, aangezien het, zoals u vermeldt, een eenvoudig en doeltreffend toestel is volgens vooraf uitgevoerde tests. Het extra veiligheidssysteem zorgt ervoor dat 50 % van de overtreders aan een overweg op zijn stappen terugkeert en 30 % aan een stationsoverweg. Het systeem werd intern bij Infrabel ontwikkeld, wat een bewijs is, voor zover dat nodig was, van de interne competenties waarover de infrastructuurbeheerder beschikt.

Hoewel gevaarlijk gedrag de oorzaak is van ongevallen aan overwegen, wil ik toch het innovatieve karakter van dat systeem benadrukken. Spoorlopers zijn daarnaast ook een belangrijke oorzaak van treinvertragingen. De Warning Box zorgt daarom voor meer veiligheid en minder vertragingen door dat gevaarlijke gedrag.

Infrabel spaart kosten noch moeite om het respect voor het spoorwegdomein en zijn omgeving te verzekeren. De infrastructuurbeheerder heeft tal van initiatieven genomen, zoals de installatie van ledlampen, de uitrusting van bepaalde overwegen met geblokte wegmarkeringen, de bewustmaking op scholen, het telefoonnummer 1711 enzovoort. De Warning Box illustreert nog maar eens de aandacht die Infrabel besteedt aan veiligheid.

Tegen 2025 wil Infrabel het Warning Boxsysteem in tientallen stations installeren, zoals in Berlaar, Dilbeek, Geel, Gent, Wandre, Ottignies, Limal, Cambron-Casteau, Berchem en Ganshoren. Bij de keuze van de overwegen wordt rekening gehouden met de volgende criteria: de voorgeschiedenis van ongevallen met zwakke weggebruikers ter hoogte van de overweg, het aantal boetebrieven uitgegeven door SPC Securail tijdens controles, de aanwezigheid van treinstations in de buurt, de aanwezigheid van scholen in de buurt, een overweg gelegen in stedelijk gebied. Infrabel is van plan om in de komende jaren andere overwegen van het netwerk uit te rusten volgens de genoemde criteria.

21.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Met dat antwoord ben ik heel blij. Ik vind het ook een geweldig initiatief. Ik was zelfs verrast, want hoewel het innovatief is, is het op zich ongelooflijk eenvoudig. Ik vroeg me bijna af hoe het komt dat we daar nooit eerder op gekomen zijn. Het is eigenlijk een geweldige ontwikkeling.

Sta me toe te vertellen dat ik gisteren in het station van Schulen stond waar, blijkbaar door een oponthoud met de treinen, de slagboom naar beneden was en men echt lang moest wachten. Het verkeer nam toe en ik zag een aantal mensen de afweging maken om de overweg al dan niet over te gaan.

Ik ben ervan overtuigd dat het door de sociale controle van alle anderen was dat zij het niet hebben gedaan. Indien de betrokkene er alleen had gestaan, had hij het wel gedaan. Het is heel fijn te horen dat de maatregel op een tiental plaatsen zal worden uitgerold. Ik hoop dat het systeem zo snel mogelijk op basis van alle criteria overal zal worden doorgevoerd.

Ik heb gisteren met eigen ogen gezien hoe hard het nog steeds nodig is, ondanks alle campagnes en ondanks de negatieve berichten en de zware ongevallen die er zijn geweest. Ik geloof heel hard in die oplossing en in het afschrikkende effect ervan. Ik steun ze dus ten volle en hoop dat de komende jaren heel hard daarop wordt ingezet. Dat is immers heel fijn om vast te stellen.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 56003803C van de heer Patrick Prévot is uitgesteld.

22 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanpassing van de stationsomgeving in Tielen" (56003808C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het station van Tielen" (56003886C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De veroordeling van de NMBS door het Brusselse hof van beroep" (56003974C)

22 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'aménagement des abords de la gare de Tielen" (56003808C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La gare de Tielen" (56003886C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La condamnation de la SNCB par la cour d'appel de Bruxelles" (56003974C)

22.01 **Frank Troosters** (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vragen.

De gemeente Kasterlee maakt in samenwerking met de NMBS werk van de aanpassing van de omgeving van het station van Tielen (Kasterlee).

Er zullen nieuwe fietsenstallingen en een nieuwe kiss-and-ridezone worden aangelegd. De stationsparking zal er worden onthard en de fietsstalling zal worden vernieuwd.

Bijkomend zal de NMBS ook de schuilhuisjes op de perrons vernieuwen. Helaas zal er geen werk worden gemaakt van verhoogde perrons die gebruikers van een rolstoel of mensen met een buggy gemakkelijker toegang tot de trein hadden kunnen verschaffen.

Om welke redenen wordt er bij de aanpassingen in het station van Tielen geen werk gemaakt van het verhogen van de toegankelijkheid door het verhogen van de perrons?

Bestaan er hiervoor plannen in de (nabije) toekomst? Zal er alsnog werk gemaakt worden van het verhogen van de toegankelijkheid?

Het Brussels hof van beroep veroordeelde de NMBS in een zaak die een paralympiër samen met Unia tegen hen had aangespannen. Volgens het hof overtreedt de NMBS de antidiscriminatiewet door de betrokkene niet in staat te stellen om met zijn elektrische rolstoel de trein te nemen.

Op straffe van een dwangsom moet de NMBS nu binnen de drie maanden zorgen dat de nodige hulpmiddelen en assistentie wordt voorzien.

Zal de NMBS de nodige maatregelen nemen conform de beslissing van het hof van beroep? Zo ja, welke en op welke termijn? Zo neen, waarom niet? Op welke wijze zou de NMBS verantwoorden de beslissing van het hof van beroep niet uit te voeren en hiervoor zelfs een dwangsom te betalen?

Zal de NMBS ingevolge deze uitspraak van het hof van beroep maatregelen nemen om te anticiperen op een mogelijke navolging in andere niet bemande stations?

22.02 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, in de media konden we vernemen dat de stationsomgeving in Tielen wordt heraangelegd. De gemeente investeerde aanzienlijk in de verbetering van de mobiliteit en de publieke ruimte rond het station. Er komt een Hoppinpunt, een nieuwe fietsenstalling, een kiss-and-ridezone, extra parkeerplaatsen voor mindervaliden en meer groen.

Het is opvallend dat de spoorinfrastructuur zelf niet wordt aangepakt. De perrons worden niet verhoogd. Dat betekent dat die nog steeds niet toegankelijk zullen zijn voor personen met een beperking, terwijl er toch extra parkeerplaatsen voor mindervalide personen komen. Ik kom hierop terug omdat paralympiër Francis Rombouts – ik stelde daarover al een vraag op 30 januari – door de gebrekkige

toegankelijkheid van het station van Tielen daar niet eens de trein kan nemen.

In het openbaredienstcontract staat dat het de bedoeling is om tegen 2032 maar liefst 176 stations autonoom toegankelijk te maken voor personen met een beperkte mobiliteit. Vindt u het geen gemiste kans dat het station van Tielen niet wordt aangepakt?

Is er volgens u een reden waarom de NMBS de heraanleg van de omgeving niet aangrijpt om ook werk te maken van toegankelijke perrons?

Kunt u toelichten of en wanneer het station Tielen op de planning staat voor aanpassingen in het kader van het toegankelijkheidsbeleid van de NMBS?

22.03 Minister **Jean-Luc Crucke**: Toen de federale regering eind december 2022 het openbaredienstcontract van de NMBS en het performantiecontract van Infrabel goedkeurde, werden ook de meerjareninvesteringsplannen van beide bedrijven voor de periode 2023-2032 aangenomen. De prioriteiten van die meerjareninvesteringsplannen zijn afgestemd op de doelen die in beide contracten zijn opgenomen.

De NMBS begrijpt zeer goed het belang van de toegankelijkheid van stations zoals het station van Tielen. Een van de belangrijkste kenmerken die men tegenwoordig van stations verwacht, is volledige en autonome toegankelijkheid, intermodaliteit en openheid.

De realiteit vandaag is dat het station van Tielen in die meerjareninvesteringsplannen 2023-2032 niet is opgenomen in de lijst met stations die volledig autonoom toegankelijk zouden worden gemaakt. Het mag duidelijk zijn dat de NMBS en Infrabel alleen stations kunnen aanpassen en autonoom toegankelijk maken voor zover zij over de nodige middelen daartoe beschikken.

Om de toegang tot de trein mogelijk te maken, organiseert de NMBS assistentie voor personen met een beperkte mobiliteit of alternatief vervoer in bijna een op de drie stations. In 138 stations, tegenover 115 in 2023, organiseert de NMBS assistentie voor personen in een rolstoel. In 162 stations, tegenover 142 in 2023, organiseert de NMBS assistentie voor personen die zonder opstaphulpmiddelen in de trein kunnen stappen.

Afhankelijk van het station wordt deze assistentie verleend door de treinbegeleider of het personeel ter plaatse. Er wordt voorzien in een minimale overstaptijd van 8 en 15 minuten, afhankelijk van het type assistentie. In 2024 werden meer dan 128.000 assistenties uitgevoerd op een totaal van meer dan 52.000 aanvragen. Het aantal stations waar assistentie mogelijk is, zal geleidelijk verhogen naarmate de toegankelijkheid van de infrastructuur verbetert en de noodzakelijke aanpassingen aan het rollend materieel gebeuren.

Het openbaredienstcontract voorziet dat het aantal stations met assistentie voor reizigers met een rolstoel wordt uitgebreid naar minstens 152 tegen 2030. Het aantal stations waar assistentie op aanvraag mogelijk is voor reizigers zonder rolstoel wordt volgens ditzelfde contract uitgebreid naar 237 stations. Dat verschil is hoofdzakelijk te verklaren door de toegankelijkheid van de infrastructuur en het feit dat het leggen van een rolstoelbrug in België wettelijk alleen onder toezicht van gecertificeerd veiligheidspersoneel mag gebeuren.

Door een aantal aanpassingen aan het rollend materieel, de assistentieprocedure en de assistentievoorwaarden voorziet de NMBS een verdere uitbreiding van de assistentie aan rolstoelgebruikers. De NMBS verbetert voortdurend haar kanalen om assistentie aan te vragen. In 2023 werd een nieuwe app gelanceerd, die in samenwerking met de doelgroep werd ontwikkeld.

De NMBS heeft het arrest van het hof van beroep ontvangen en is bezig dit te analyseren. Ik heb zelf een kopie opgevraagd aan de NMBS.

22.04 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ook de vorige spreekster verwees naar de doelstelling om 176 stations integraal toegankelijk te maken tegen 2032. Ik heb al eerder aangegeven dat ik niet wild word van die doelstelling. We zijn daarmee de vorige legislatuur begonnen en toen zaten we aan ongeveer 70 stations met integrale toegankelijkheid. We hadden toen een minister die zei dat we tegen het einde van de legislatuur, in 2024-2025, zouden zorgen voor een verdubbeling en zouden

eindigen op ongeveer 154 integraal toegankelijke stations.

Er werd toen veel geld beloofd voor het spoor. Alleen bleek dat geld er niet te zijn en er is maar een habbekrats gekomen voor de jaren 2023 en 2024, terwijl het grote geld beloofd was vanaf 2025 en 2026. Dat heeft als gevolg gehad dat men een aantal projecten heeft moeten uitstellen. Een daarvan was dat integraal toegankelijk maken van de stations. Als er toen werd gezegd dat men streefde naar 155 integraal toegankelijke stations tegen eind 2024, dan vind ik een streefdoel van 176 tegen 2032 een echte afzwakking van de ambities die de vorige minister destijds uitsprak.

Een van de stations die op de lijst stond en waar men klaar was om de werken aan te vatten, was het station van Waregem. Ten gevolge van die financieringsproblemen werd dat station van de lijst gehaald. Als men stations van de lijst kan schrappen, dan is het misschien ook mogelijk om het meerjareninvesteringsplan aan te passen en een station opnieuw toe te voegen, zoals dat van Tielen.

Concreet heeft in Tielen een paralympiër echt een probleem omdat hij dat station echt nodig heeft voor zijn verplaatsingen. Ik vind het schrijnend dat er een proces van tien jaar moet voorafgaan vooraleer het Brusselse hof van beroep de NMBS veroordeelt en dat de NMBS de uitspraak nu zal analyseren. Ik vind dat intriest, zeker als ik hoor dat de NMBS beweert alle begrip te hebben voor die man. Alle begrip hebben voor iemand die tien jaar lang moet procederen, vind ik hallucinant. Ik hoop dus echt dat men in Tielen concreet aan de slag gaat, zeker gelet op de situatie van die man.

Het lijkt mij ook logisch dat men de doelstelling om voor een goede toegankelijkheid te zorgen, opneemt in het grotere masterplan.

22.05 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, onze fractie vindt het ook een gemiste kans. Er zijn plannen voor een heraanleg. Het zou eigenlijk van efficiëntie getuigen om ook het perron aan te pakken, zeker gelet op het voorval en de recente uitspraak van het hof van beroep, dat geoordeeld heeft dat de NMBS de antidiscriminatiewet schendt. Het zou dus een win-winsituatie geweest zijn om dat nu samen te doen. Ik begrijp dat er prioriteiten gesteld worden in een meerjarenplan, maar bijstellingen zouden eigenlijk wel moeten kunnen.

Tegelijk heb ik begrepen dat er wel oprijplaten aanwezig zijn in Tielen, maar dat het probleem is dat het station onbemand is, waardoor er gewoon geen assistentie mogelijk is. Dat geldt evenwel ook voor Herentals en Turnhout, en naar die stations komt wel iemand vanuit Antwerpen. Mijn vraag is dus waarom dat dan niet kan voor het station van Tielen, vermits het daar wel echt een noodzaak is. Zo is er het voorbeeld van paralympiër Rombouts.

We hopen dat dit toch kan bekeken worden. Dat zal nodig zijn, want de NMBS zal het moeten doen, er zullen immers dwangsommen tegenover staan. Desalniettemin blijft het een gemiste kans. We begrijpen dat er prioriteiten zijn, maar soms moet ook eens naar de efficiëntie worden gekeken.

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

23 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het station Kortrijk" (56003809C)

23 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La gare de Courtrai" (56003809C)

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

De Vlaams regering verleende de NMBS vorig jaar een vergunning voor de sloop van het station in Kortrijk. Daar ging heel wat protest aan vooraf.

De Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie (VVIA) trok uiteindelijk samen met een andere erfgoedvereniging naar de Raad voor Vergunningsbetwistingen (RVV) om de vergunning aan te vechten

De RVV heeft de vergunning voor de sloop van het stationsgebouw in Kortrijk intussen vernietigd. Volgens de Raad werd er onvoldoende rekening gehouden met de erfgoedwaarden van het oude

gebouw.

Het dossier zal nu terugkeren naar de Vlaamse regering die drie maanden de tijd krijgt om opnieuw tot een beslissing te komen.

Wat zal de impact van de uitspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen op het verder verloop van het stationsproject in Kortrijk zijn?

Wat waren de argumenten die maakten dat de RVV tot deze beslissing kwam?

23.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: De vergunning werd vernietigd door de Raad voor Vergunningsbetwistingen om redenen die verband houden met een onvoldoende motivering op het vlak van het erfgoed. De Raad beveelt een herstelbeslissing binnen een termijn van drie maanden. De vergunningverlenende overheid, in casu de Vlaamse overheid, dient dus inderdaad binnen de gestelde termijnen een herstelbeslissing te nemen, rekening houdend met de uitspraak van de Raad.

De uitspraak van de Raad heeft op dit ogenblik geen invloed op de huidige planning van het project.

23.03 **Frank Troosters** (VB): Ik dank u voor het antwoord, mijnheer de minister.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 56003811C van de heer Patrick Prévot wordt uitgesteld.

24 **Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het invoeren van geïntegreerde tarieven voor het openbaar vervoer" (56003914C)**

24 **Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'instauration de tarifs intégrés pour les transports en commun" (56003914C)**

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

Reeds meermaals werd er in de Kamercommissie Mobiliteit gedebatteerd over de mogelijkheid tot het invoeren van een geïntegreerd tariefsysteem voor alle diensten die openbaar vervoer aanbieden. In het jaarverslag 2024 van het Raadgevend Comité van de Treinreizigers doet het Comité ook een oproep in die zin.

Welke visie heeft de NMBS inzake het mogelijk invoeren van een geïntegreerd tariefsysteem voor diensten die openbaar vervoer aanbieden? Werden hiervoor reeds initiatieven genomen? Vond hierover reeds overleg plaats met andere aanbieders van openbaar vervoer? Zo ja, met welk resultaat? Zo neen, zal dit alsnog gebeuren?

Wat zijn de mogelijke bezwaren/obstakels/moeilijkheden voor het mogelijk invoeren van een geïntegreerd tariefsysteem voor diensten die openbaar vervoer aanbieden?

Hoe staat de NMBS tegenover de suggestie van het Comité tot het oprichten van een onafhankelijke vervoersautoriteit die moet zorgen voor de integratie van de verschillende mobiliteitsdiensten?

24.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, intermodaliteit is een prioriteit voor de NMBS. De vier CEO's van de vier Belgische openbaarvervoermaatschappijen hebben het principe opgesteld voor een versterkte samenwerking en een en ander uitgewerkt om de intermodaliteit voor de reiziger te verbeteren. Een stuurgroep, bestaande uit de vier CEO's, en een werkgroep met experts houdt zich bezig met drie hoofdthema's, namelijk het afstemmen van de vervoerplannen, intermodale stations en intermodale producten.

Het is, ten eerste, belangrijk dat er reeds verschillende geïntegreerde producten bestaan. Er is de Brupass in en rond Brussel en de City Pass in Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi. Abonnees kunnen vlot abonnementen voor de verschillende openbaarvervoermaatschappijen combineren. In de zomer van 2024 hebben de vier openbaarvervoermaatschappijen ook samen het tijdelijke product Youth Holiday Combi gelanceerd, gericht op jongeren.

Inzake de tariefintegratie stuit men snel op het verschillende tariefbeleid tussen de NMBS en de drie andere openbaarvervoeroperatoren. De NMBS werkt immers met tarieven die kilometergebaseerd zijn, terwijl de tarieven bij de andere operatoren meestal op forfaitaire basis worden vastgelegd. Het niveau waarop de tarieven worden vastgelegd, is ook heel verschillend voor de operatoren, met name voor jongeren. Ook hun indexatiebeleid verschilt.

De NMBS focust momenteel op een uniek aankoopplatform voor de verschillende vervoerbewijzen, de zogenaamde onestopshopoplossing. Dat is de mogelijkheid voor reizigers om een ticket voor de volledige verplaatsing via de NMBS gemakkelijk op één enkele plaats of op één enkele website of app en met één enkele betaling aan te schaffen. Dat vertaalt zich onder andere in de verkoop van gecombineerde abonnementen of in het aanbieden van tickets van De Lijn in de app van de NMBS.

Tegelijkertijd willen wij ons samen met de andere openbaarvervoermaatschappijen engageren om de belemmering voor het gebruik van de bestaande intermodale City Passproducten nader te onderzoeken voor de vier grote steden buiten Brussel. Wij geloven ondanks het beperkte succes van de City Pass op dit moment immers in de voordelen van de tariefintegratie voor bepaalde in de ruimte beperkte en dichtbevolkte gebieden, voor steden en grote steden. Om dat nader te onderzoeken, is een analyse lopende.

Inzake uw vraag over het standpunt ter zake van de NMBS kan ik u meegeven dat ik in mijn hoedanigheid van voogdijminister in mijn beleidsverklaring duidelijk heb vermeld dat ik aan de invoering van een meer uniform intermodaal tariefsysteem wil werken. Naar het voorbeeld van wat reeds in andere landen bestaat, kijken wij naar de voordelen van de complementariteit tussen de verschillende vervoerwijzen en tussen het aanbod van de verschillende operatoren. Ondanks de bestaande formule die ik net heb aangehaald, zijn er nog steeds te veel situaties waarin de overstap van de ene vorm van openbaar vervoer naar de andere tot een boete voor de reiziger leidt.

Samen met mijn collega's in de gewesten ben ik van plan om mechanismen voor te stellen om de samenwerking ter zake tussen de operatoren en ook tussen de verschillende bevoegde overheidsstructuren te versterken. Dat was een van de redenen van een recente vergadering.

24.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, uw antwoord heeft mij wijzer gemaakt met betrekking tot de vraag waar de problemen en dergelijke zitten.

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

25 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het invoeren van City Passzones" (56003915C)

25 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La création de zones City Pass" (56003915C)

25.01 Frank Troosters (VB): Eigenlijk is deze vraag al deels beantwoord door uw vorig antwoord. Ik verwijs opnieuw naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

In haar jaarrapport 2024 suggereert het Raadgevend Comité van de Treinreizigers (RGCT) het invoeren van City-pass zones in de steden Brugge, Leuven, Namen, Bergen en Hasselt.

Zulke zones bestaan reeds in Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi.

Op welke wijze beoordeelt de NMBS het voorstel van het RGCT mbt het invoeren van een City-pass zone in de steden Brugge, Leuven, Namen, Bergen en Hasselt? Bestaan er plannen in die richting? Wordt hier onderzoek naar gevoerd? Wat zijn de eventuele bezwaren/obstakels die de invoering in de weg zouden (kunnen) staan?

25.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, de huidige City Passzones in Antwerpen, Gent, Charleroi en Luik kennen tot op heden een eerder beperkt succes. Daarom ligt de focus van de NMBS en andere openbaarvervoermaatschappijen nu op een evaluatie van het bestaande aanbod.

In eerste instantie wordt bekeken in hoeverre het City Passproduct in deze vier steden kan worden

geoptimaliseerd of kan worden aangepast aan de reële noden van de reizigers.

Een uitbreiding van het City Passaanbod naar andere steden, zoals Brugge, Leuven, Namen, Bergen of Hasselt, staat op dit moment niet op het programma. De ontwikkelingen en de behoeften op het terrein worden uiteraard opgevolgd, maar er zijn op dit ogenblik – spijtig genoeg misschien – geen plannen in die richting.

25.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het was heel duidelijk.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

26 Questions jointes de

- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les effectifs et la sécurité ferroviaire" (56003948C)

- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le risque de pénurie de personnel" (56003952C)

26 Samengevoegde vragen van

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het personeelsbestand en de veiligheid bij het spoor" (56003948C)

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het gevaar voor een personeelstekort" (56003952C)

26.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, ma première question porte sur les effectifs et la sécurité ferroviaire. En l'absence de nouvelles embauches sous statut et avec le recours accru aux contractuels, comment garantirez-vous la sécurité du réseau ferroviaire et la pérennité du savoir-faire technique interne à la SNCB et à Infrabel?

26.02 Jean-Luc Crucke, ministre: On s'emmêle un peu tous dans les questions et les réponses.

Le **président:** Ce sont deux questions jointes de madame Schlitz: l'une, sur la pénurie de personnel et l'autre, sur la sécurité ferroviaire

26.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, le métier de cheminot souffre déjà d'un manque d'attractivité. Les recrutements ne sont pas toujours simples, ce sont des profils qui sont très recherchés. On a vu, avec le ministre Gilkinet, les difficultés rencontrées à trouver les perles rares. Avez-vous estimé combien d'agents supplémentaires quitteront le rail en anticipant leur départ à cause des mesures prévues par l'Arizona? Quel impact cela aura-t-il sur la continuité du service public et, donc, *in fine*, sur les voyageurs? Pas plus tard que ce matin, j'ai reçu d'une personne de l'interne l'information selon laquelle des travailleurs de la SNCB sont déjà en train de quitter la SNCB pour aller vers des secteurs qui offrent des conditions plus favorables, notamment chez Lineas. Monsieur le ministre, pouvez-vous me dire si vous avez déjà remarqué en interne un mouvement de départ collectif ou massif de la SNCB et d'Infrabel?

26.04 Jean-Luc Crucke, ministre: Merci, chère collègue, pour votre question.

Faire des emplois, des postes attrayants reste toujours un objectif important, mais il est encore trop tôt pour mesurer l'éventuel impact de la réforme sur notre afflux de candidats. D'autant plus que les contours de ces réformes n'ont pas encore été strictement définis. Nous constatons que nos sélections se déroulent bien et que de nombreux candidats sont encore intéressés. Nous suivons cela en permanence et ajustons régulièrement nos pratiques pour rester compétitifs sur le marché du travail. J'ai cité tout à l'heure des chiffres dans la question identique que me posait M. Bayet sur les perspectives en termes d'emploi pour le secteur ferroviaire. Les services ne constatent, aujourd'hui, aucune désaffection ni même, dans le cadre de l'offre et de la demande, aucune diminution de la demande.

26.05 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): En effet, les informations dont je vous parlais sont toutes récentes et nous suivrons donc la situation de près. En effet, vu le mécontentement grandissant dans les rangs de la SNCB, que des personnes puissent être tentées de quitter la SNCB ne semble pas complètement

dénué de sens et de lien avec la réalité. Affaire à suivre!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

27 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La fin des tantièmes préférentiels" (56003949C)

27 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De afschaffing van de preferentiële tantièmes" (56003949C)

27.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, avec votre gouvernement, vous prévoyez de supprimer les tantièmes préférentiels pour les cheminots. Pouvez-vous confirmer que cela implique que certains agents devront travailler jusqu'à 67 ans, même pour des métiers pénibles, de nuit ou en 3x8?

27.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Chère collègue, l'un des points de revendication des syndicats concerne effectivement les pensions des cheminots. Ce dossier ressortit à la responsabilité du ministre des Pensions. J'ai eu des échanges téléphoniques avec mon collègue dans le cadre de cette négociation. Il m'a confirmé qu'il appliquerait l'accord de gouvernement et rien que l'accord. Toutefois, il m'a aussi confirmé qu'il restait ouvert à des dispositions transitoires, c'est-à-dire à des négociations avec les syndicats sur les modalités.

Il a donc tendu la main aux syndicats. Il m'a proposé d'entamer un processus de concertation commun, me demandant d'assister également à ces réunions. Si je peux aider la concertation syndicale, je me tiens bien évidemment à disposition.

27.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse.

En effet, la concertation sociale est la clé dans ce type de dossier. Il est vraiment essentiel de faire en sorte que le processus soit respecté et que toutes les parties se sentent entendues.

Ce qui préoccupe très fort en interne du côté de la SNCB, c'est la non-prise en compte de la pénibilité des métiers. Le ministre Jambon nous l'a redit en commission. Il a affirmé qu'il tirait un trait sur la perspective de parvenir à intégrer dans le calcul des pensions la pénibilité du travail.

Cette clarté, nous sommes contents de l'avoir, mais c'est très inquiétant pour toutes les personnes qui ont effectué des métiers pénibles et qui s'attendaient à pouvoir bénéficier de certains aménagements de fin de carrière. Ils n'y auront plus accès. Par ailleurs, quand on n'est physiquement plus capable d'exercer son métier, et qu'on a énormément donné pour le collectif, ne pas avoir cette reconnaissance en retour au moment de la pension est extrêmement frustrant et déprimant.

J'espère que chacun pourra se sentir respecté dans cette négociation.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

28 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le risque de démantèlement social" (56003950C)

28 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het gevaar voor sociale afbraak" (56003950C)

28.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, ne craignez-vous pas que le démantèlement progressif des droits sociaux des cheminots n'entraîne une crise d'attractivité du métier, une vague de départs et une détérioration générale du service public ferroviaire?

28.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Madame Schlitz, je crois déjà avoir répondu à cette question tout à l'heure. Je ne vais donc pas me répéter. À ce stade – je dis bien à ce stade –, on ne constate pas, sur le plan de l'offre et de la demande, de variation qui permettrait de penser qu'il y ait une quelconque influence. J'ai aussi entendu les renseignements que vous m'avez donnés. Comme vous l'avez précisé

vous-même, ceux-ci sont assez récents. Je suivrai donc, comme vous, attentivement cette évolution.

28.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): En effet, monsieur le ministre, ce sujet avait déjà été traité. La question aurait pu être jointe précédemment.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

29 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La sécurité ferroviaire et l'instabilité du personnel" (56003954C)

29 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De veiligheid bij de spoorwegen en een mogelijk hoog personeelsverloop" (56003954C)

29.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, il s'agit à nouveau d'un sujet qui préoccupe très fortement les cheminots, qui m'ont demandé de vous interroger.

La suppression des statuts ne risque-t-elle pas de générer une instabilité du personnel, avec un turnover élevé, préjudiciable à la sécurité ferroviaire à long terme?

J'ai discuté lundi avec un technicien du rail, qui m'a expliqué que, par le passé, les statuts permettaient de se projeter bien plus longuement dans une carrière. En effet, avoir des statutaires permet de former un personnel qui devient, par la suite, très qualifié pour le métier et motivé à rester dans la fonction. Selon ce technicien, le fait de détricoter les statuts aura tendance à provoquer une plus grande mobilité du personnel et donc à générer des véritables difficultés au niveau de l'entretien du matériel.

Monsieur le ministre, avez-vous déjà un avis à ce sujet?

29.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Chère collègue, bien que j'aie un avis sur de nombreuses questions, ce qui importe avant tout en cette matière, c'est l'avis du gouvernement.

Ceci dit, les mesures que vous évoquez font, aujourd'hui, l'objet de négociations avec les organisations syndicales. Il n'y a donc pas, *stricto sensu*, de disparition affirmée du statut, même s'il y a une volonté d'aller vers de l'emploi contractuel.

Toutes les modalités liées à cette problématique sont en cours de discussion avec les syndicats. Nous avons convenu, avec les syndicats et les représentants des entreprises publiques – y compris les trois CEO –, de ne pas communiquer sur les mesures. Des accords sont en train d'être conclus, mais ils restent partiels et ne couvrent pas l'ensemble des enjeux. Plusieurs semaines de négociations sont encore nécessaires. Nous avons convenu de ne pas communiquer sur le fond des négociations afin d'éviter toute interprétation partielle, ou parfois même partielle, comme cela peut se produire dans certains cas.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

30 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La double peine pour les travailleurs postés" (56003955C)

30 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De dubbele straf voor werknemers die in ploegdienst werken" (56003955C)

30.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, ma question porte sur une autre inquiétude qui était relevée ce lundi par les cheminots.

Savez-vous que les agents en régime trois fois huit ou le personnel roulant seront les plus touchés? Pas de tantièmes préférentiels, pensions calculées sur toute la carrière, espérance de vie réduite à cause des horaires décalés. Trouvez-vous cette situation équitable?

30.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Merci chère collègue. Je crois déjà avoir répondu à cette question. Je me réfère donc à la réponse, d'autant que le sujet relève essentiellement des compétences de mon

collègue des Pensions.

30.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre.

Comme vous le disiez, en tant que ministre de la Mobilité, vous êtes tout de même associé à ces négociations. Suite à l'ensemble de ces questions, que les cheminots souhaitent que je relaye auprès de vous, j'espère que vous serez en mesure d'amener ces revendications et ces préoccupations autour de la table des négociations. Les inquiétudes sont réelles. Il y a une vraie crainte dans les rangs des cheminots. J'espère que vous pourrez les rassurer.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.55 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 55.