CRABV 55 **COM 896**

DE KAMER BE
LA CHAMBRE BE

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMMISSION DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE INSTELLINGEN

Mercredi

05-10-2022

Après-midi

Woensdag

05-10-2022

Namiddag

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

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

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
e-mail : publications@lachambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

SOMMAIRE

Débat d'actualité sur la consommation énergétique de la SNCB et Infrabel et questions jointes de 1

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La consommation d'électricité de la SNCB" (55029840C) 1

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences de la crise énergétique pour la SNCB" (55029933C) 1

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les coûts énergétiques de la SNCB" (55029936C) 1

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La consommation d'énergie à la SNCB" (55030023C) 1

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La consommation d'énergie chez Infrabel" (55030024C) 1

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La consommation d'énergie et les coûts énergétiques de la SNCB et d'Infrabel" (55030065C) 1

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les finances de la SNCB" (55030414C) 1

- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impact de la crise énergétique et sa gestion à la SNCB et chez Infrabel" (55030640C) 1

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures budgétaires concernant le transport ferroviaire" (55030747C) 1

- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impact de la hausse des prix de l'énergie sur la SNCB" (55030808C) 2

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les coûts énergétiques de la SNCB et d'Infrabel" (55030856C) 2

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence du prix de l'énergie" (55030869C) 2

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les économies d'énergie dans les entreprises ferroviaires" (55030875C) 2

Orateurs: **Frank Troosters, Tomas**

INHOUD

Actualiteitsdebat over het energieverbruik bij de NMBS en Infrabel en toegevoegde vragen van 1

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het elektriciteitsverbruik van de NMBS" (55029840C) 1

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van de energiecrisis voor de NMBS" (55029933C) 1

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De energiekosten van de NMBS" (55029936C) 1

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het energieverbruik bij de NMBS" (55030023C) 1

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het energieverbruik bij Infrabel" (55030024C) 1

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het energieverbruik en de energiekosten van de NMBS en Infrabel" (55030065C) 1

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiën van de NMBS" (55030414C) 1

- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de energiecrisis en het beheer ervan bij de NMBS en Infrabel" (55030640C) 1

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De budgettaire maatregelen voor het spoorvervoer" (55030747C) 1

- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de gestegen energieprijzen op de NMBS" (55030808C) 2

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De energiekosten van de NMBS en Infrabel" (55030856C) 2

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de energieprijs" (55030869C) 2

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De energiebesparing bij de spoorbedrijven" (55030875C) 2

Sprekers: **Frank Troosters, Tomas**

Roggeman, Josy Arens, Jef Van den Bergh, Nicolas Parent, Laurence Zanchetta, Maria Vindevoghel, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité**, Joris Vandenbroucke**

Débat d'actualité sur les actions de grève sur le rail et interpellation et questions jointes de 10

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mouvements de grève sur le rail" (55000325I) 10

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève des chemins de fer le 05/10 et le service minimum" (55030678C) 10

- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève sur le rail du 5 octobre" (55030683C) 10

- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le préavis de grève du 5 octobre" (55030716C) 10

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les grèves nationales sur le rail" (55030719C) 10

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève du rail" (55030872C) 10

- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les revendications des cheminots, en grève ce 5 octobre 2022" (55030885C) 10

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le préavis et les actions de grève sur le rail" (55030490C) 10
Orateurs: **Maria Vindevoghel, Tomas Roggeman, Chanelle Bonaventure, Nicolas Parent, Frank Troosters, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité**, Jef Van den Bergh, Joris Vandenbroucke**

Motions 17

Questions et interpellation jointes de 18

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison Hamont-Weert" (55000322I) 19

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire internationale Hamont-Weert" (55030187C) 19

- Kris Verduyckt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le débat à la Seconde Chambre néerlandaise concernant la liaison ferroviaire 19

Roggeman, Josy Arens, Jef Van den Bergh, Nicolas Parent, Laurence Zanchetta, Maria Vindevoghel, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit**, Joris Vandenbroucke**

Actualiteitsdebat over de stakingsacties op het spoor en interpellatie en toegevoegde vragen van 10

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsacties op het spoor" (55000325I) 10

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking bij het spoor op 05/10 en de minimale dienstverlening" (55030678C) 10

- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking bij het spoor op 5 oktober" (55030683C) 10

- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsaanzegging voor 5 oktober" (55030716C) 10

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nationale spoorstakingen" (55030719C) 10

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorstaking" (55030872C) 10

- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De eisen van het spoorwegpersoneel en de spoorstaking van 5 oktober 2022" (55030885C) 10

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsaanzegging en -acties bij het spoor" (55030490C) 10
Sprekers: **Maria Vindevoghel, Tomas Roggeman, Chanelle Bonaventure, Nicolas Parent, Frank Troosters, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit**, Jef Van den Bergh, Joris Vandenbroucke**

Moties 17

Samengevoegde vragen en interpellatie van 18

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbinding Hamont-Weert" (55000322I) 19

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De internationale spoorverbinding Hamont-Weert" (55030187C) 19

- Kris Verduyckt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het debat in de Nederlandse Tweede Kamer over de spoorlijn Antwerpen- 19

Anvers-Hamont-Weert" (55030391C)

- Barbara Creemers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire Hamont-Weert" (55030625C) 19
Orateurs: **Wouter Raskin, Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité**, Kris Verduyckt**

Motions 20

Interpellation de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La rénovation et la vente du pont du Jubilé par la SNCB" (55000323I) 21
Orateurs: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Motions 22

Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La source de cofinancement du projet d'extension du Terminal Container Athus" (55029467C) 23
Orateurs: **Benoît Piedboeuf**, président du groupe MR**, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation à la gare de Renaix" (55029614C) 25
Orateurs: **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'achat de billets à bord des trains, sanction contre les personnes âgées" (55029620C) 26
Orateurs: **Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 27

- Karin Jiroflée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores engendrées par la trajectoire Louvain tout droit" (55029626C) 27

- Katleen Bury à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores à Zaventem" (55030669C) 27
Orateurs: **Karin Jiroflée, Katleen Bury, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'extension des conditions d'utilisation des écochèques au paiement d'un abonnement de train" (55029666C) 29
Orateurs: **Jef Van den Bergh, Georges**

Hamont-Weert" (55030391C)

- Barbara Creemers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorlijn Hamont-Weert" (55030625C) 19
Sprekers: **Wouter Raskin, Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit**, Kris Verduyckt**

Moties 20

Interpellatie van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De renovatie en de verkoop van de Jubelfeestbrug door de NMBS" (55000323I) 21
Sprekers: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Moties 22

Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De cofinancieringsbron voor de geplande uitbreiding van Terminal Container Athus" (55029467C) 23
Sprekers: **Benoît Piedboeuf**, voorzitter van de MR-fractie**, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toestand van het station in Ronse" (55029614C) 25
Sprekers: **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De benadeling van bejaarden die een ticket in de trein moeten kopen" (55029620C) 26
Sprekers: **Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 27

- Karin Jiroflée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidsoverlast door Leuven Rechtdoor" (55029626C) 27

- Katleen Bury aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidshinder in Zaventem" (55030669C) 27
Sprekers: **Karin Jiroflée, Katleen Bury, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het uitbreiden van het gebruik van ecocheques tot de aankoop van een treinabonnement" (55029666C) 29
Sprekers: **Jef Van den Bergh, Georges**

Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 30

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains" (55029730C) 30

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains à la SNCB" (55030012C) 30

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le malaise ferroviaire persistant dans le nord de la province d'Anvers" (55030316C) 30

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le problème des trains supprimés" (55030749C) 30

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La pénurie de personnel et la suppression de trains" (55030871C) 30

Orateurs: **Frank Troosters, Jef Van den Bergh, Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 33

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La procédure d'expropriation initiée par WoninGent" (55029732C) 33

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La procédure d'expropriation de WoninGent contre la SNCB" (55030912C) 33

Orateurs: **Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Questions jointes de 34

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit financier de Vias à la demande du ministre de la Mobilité" (55029737C) 34

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit de l'institut Vias" (55029759C) 34

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit à l'institut Vias" (55029938C) 34

Orateurs: **Frank Troosters, Wouter Raskin, Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 30

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Afgeschafte treinen" (55029730C) 30

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afgeschafte treinen bij de NMBS" (55030012C) 30

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanslepende treinmalaise in het noorden van de provincie Antwerpen" (55030316C) 30

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problematiek van afgeschafte treinen" (55030749C) 30

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het personeelstekort en de afgeschafte treinen" (55030871C) 30

Sprekers: **Frank Troosters, Jef Van den Bergh, Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 33

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onteigeningsprocedure van WoninGent" (55029732C) 33

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onteigeningsprocedure van WoninGent tegen de NMBS" (55030912C) 33

Sprekers: **Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 34

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiële doorlichting van Vias in opdracht van de minister van Mobiliteit" (55029737C) 34

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit van verkeersveiligheidsinstituut Vias" (55029759C) 34

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias" (55029938C) 34

Sprekers: **Frank Troosters, Wouter Raskin, Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

du

MERCREDI 05 OCTOBRE 2022

Après-midi

_____

La discussion des questions et interpellations est ouverte à 14 h 45 par M. Jean-Marc Delizée, président.

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

01 Débat d'actualité sur la consommation énergétique de la SNCB et Infrabel et questions jointes de
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La consommation d'électricité de la SNCB" (55029840C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences de la crise énergétique pour la SNCB" (55029933C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les coûts énergétiques de la SNCB" (55029936C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La consommation d'énergie à la SNCB" (55030023C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La consommation d'énergie chez Infrabel" (55030024C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La consommation d'énergie et les coûts énergétiques de la SNCB et d'Infrabel" (55030065C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les finances de la SNCB" (55030414C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impact de la crise énergétique et sa gestion à la SNCB et chez Infrabel" (55030640C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures budgétaires

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 05 OKTOBER 2022

Namiddag

_____

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.45 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

01 Actualiteitsdebat over het energieverbruik bij de NMBS en Infrabel en toegevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het elektriciteitsverbruik van de NMBS" (55029840C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van de energiecrisis voor de NMBS" (55029933C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De energiekosten van de NMBS" (55029936C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het energieverbruik bij de NMBS" (55030023C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het energieverbruik bij Infrabel" (55030024C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het energieverbruik en de energiekosten van de NMBS en Infrabel" (55030065C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiën van de NMBS" (55030414C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de energiecrisis en het beheer ervan bij de NMBS en Infrabel" (55030640C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De budgettaire maatregelen voor het spoorvervoer" (55030747C)

concernant le transport ferroviaire" (55030747C)
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impact de la hausse des prix de l'énergie sur la SNCB" (55030808C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les coûts énergétiques de la SNCB et d'Infrabel" (55030856C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence du prix de l'énergie" (55030869C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les économies d'énergie dans les entreprises ferroviaires" (55030875C)

01.01 **Frank Troosters** (VB): *Selon les estimations, la SNCB, plus gros consommateur d'électricité du pays, devra payer 100 millions d'euros de plus cette année pour sa consommation énergétique par rapport à 2020. L'entreprise ferroviaire entend dès lors prendre diverses mesures d'économie d'énergie.*

Quel financement supplémentaire le ministre demandera-t-il pour la SNCB, afin de compenser ses frais d'électricité plus élevés? Quand les moyens additionnels seront-ils mis à sa disposition? Quelle quantité d'énergie est-il possible d'économiser grâce à une conduite plus économe et un freinage plus responsable des conducteurs de train? Ces mesures auront-elles certains effets sur la ponctualité des trains? La SNCB répercutera-t-elle en tout ou en partie sur les voyageurs sa facture d'électricité plus élevée?

01.02 **Tomas Roggeman** (N-VA): Cette année, la facture énergétique de la SNCB devrait s'enchérir de plus de 100 millions d'euros. Et, en 2023, ce montant devrait même doubler. En outre, l'indexation des salaires des 28 000 collaborateurs de la SNCB et d'Infrabel a une incidence gigantesque sur les coûts. Selon le ministre, l'augmentation des prix dans la construction n'aurait pas eu de conséquences pour la SNCB, puisqu'elle n'a recourt qu'à des contrats fixes dans le cadre de ses projets immobiliers. Je me permets d'en douter.

Compte tenu de ces chiffres catastrophiques, Infrabel et la SNCB indiquent qu'ensemble, elles ont besoin d'un montant compris entre 3,2 et 3,4 milliards d'euros. Dans *L'Echo*, le ministre a laissé entendre qu'il avait même besoin de 5 milliards d'euros pour les chemins de fer.

Selon la dernière estimation, quel est l'impact exact de la hausse des prix de l'énergie sur la SNCB et Infrabel? De quel montant les frais de personnel augmenteront-ils cette année et l'année prochaine?

- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de gestegen energieprijzen op de NMBS" (55030808C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De energiekosten van de NMBS en Infrabel" (55030856C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de energieprijs" (55030869C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De energiebesparing bij de spoorbedrijven" (55030875C)

01.01 **Frank Troosters** (VB): *Als grootste elektriciteitsverbruiker van het land zou de NMBS dit jaar naar schatting 100 miljoen euro meer moeten betalen voor haar energieverbruik dan in 2020. De spoorwegonderneming wil dan ook diverse maatregelen nemen om energie te besparen.*

Welke bijkomende financiering zal de minister vragen voor de NMBS om de hogere elektriciteitskosten te compenseren? Wanneer zullen de bijkomende middelen ter beschikking worden gesteld? Hoeveel energie kan er worden bespaard door zuiniger rij- en remgedrag van de treinbestuurders? Zal dit gevolgen hebben voor de stiptheid van de treinen? Zal de hogere elektriciteitsfactuur geheel of gedeeltelijk worden doorgerekend aan de reizigers?

01.02 **Tomas Roggeman** (N-VA): Naar verwachting zal de energiefactuur van de NMBS dit jaar met meer dan 100 miljoen euro stijgen. En in 2023 zou dat bedrag zelfs nog eens verdubbelen. Daarnaast heeft ook de indexering van de lonen van de 28.000 medewerkers van de NMBS en Infrabel een gigantische impact op de kosten. Volgens de minister zou de stijging van de prijzen in de bouw geen gevolgen hebben voor de NMBS, aangezien ze voor haar bouwprojecten enkel met vaste contracten werkt. Ik durf dat toch te betwijfelen.

Rekening houdend met deze rampzalige cijfers, geven Infrabel en de NMBS aan dat zij samen 3,2 tot 3,4 miljard euro nodig hebben. In *L'Echo* liet de minister uitschijnen dat hij zelfs 5 miljard euro nodig heeft voor het spoor.

Wat is volgens de recentste schatting de precieze impact van de stijgende energieprijzen voor de NMBS en Infrabel? Met welk bedrag zullen de personeelskosten dit en volgend jaar toenemen?

Combien la SNCB devra-t-elle emprunter au cours de l'année d'exploitation 2022 pour payer ses factures?

Quel budget supplémentaire le ministre demande-t-il au gouvernement fédéral? S'agit-il effectivement de 5 milliards d'euros? Pourquoi demande-t-il un montant supérieur à celui proposé par les compagnies ferroviaires elles-mêmes?

Selon le ministre, il s'agirait de dépenses supplémentaires qui se rembourseront elles-mêmes à long terme. Combien de temps faudra-t-il pour récupérer ces dépenses? Quel est le retour sur investissement des mesures proposées?

Le ministre est contre les augmentations de tarifs, qu'il veut même compenser par la TVA. Il ne veut pas non plus réduire l'offre ou le nombre de gares. Comment la SNCB peut-elle donc encore faire des économies Quelles sont les mesures prises par la SNCB et Infrabel pour économiser l'électricité dans le back-office et le service?

Le ministre peut-il expliquer sa position en matière d'augmentations de tarifs? La SNCB et Infrabel préparent-elles un plan d'urgence en cas de pénurie d'énergie en hiver?

Le plan de délestage de la ministre de l'époque, Mme Marghem, sera-t-il mis à jour? Que cela signifie-t-il concrètement pour les chemins de fer?

01.03 **Josy Arens** (Les Engagés): *La flambée des prix de l'énergie a un impact majeur sur le rail. La SNCB prévoit 200 millions d'euros supplémentaires en 2023, rien que pour le coût de sa consommation d'énergie. D'autre part, la SNCB estime qu'elle devra débourser 160 millions d'euros pour couvrir l'indexation salariale.*

Confirmez-vous ces montants? L'État va-t-il intervenir pour les compenser? Faut-il craindre des suppressions de trains?

01.04 **Jef Van den Bergh** (cd&v): *La hausse des dépenses pour organiser le transport ferroviaire est préoccupante.*

Sur quel budget supplémentaire le ministre compte-t-il? Quelles sont les autres possibilités d'augmenter les revenus de la SNCB? Comment la SNCB et Infrabel s'efforcent-elles d'économiser l'énergie?

01.05 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): La crise expose la fragilité énergétique de la SNCB.

Hoeveel moet de NMBS in het lopende werkjaar 2022 lenen om haar rekeningen te kunnen betalen?

Welk bijkomend budget vraagt de minister aan de federale regering? Gaat het inderdaad over 5 miljard euro? Waarom vraagt hij meer dan het bedrag dat de spoorwegondernemingen zelf hebben voorgesteld?

Volgens de minister zou het gaan om extra uitgaven die zichzelf op termijn terugbetalen. Hoelang zal het duren vooraleer die uitgaven zijn terugverdiend? Wat is de *return on investment* van de voorgestelde maatregelen?

De minister is tegen tariefverhogingen, die hij zelfs wenst te compenseren via de btw. Hij wil ook niet snoeien in het aanbod of in de stations. Hoe kan de NMBS dan alsnog besparen? Welke maatregelen nemen de NMBS en Infrabel om elektriciteit te besparen in de backoffice en de dienstverlening?

Kan de minister zijn standpunt over de tariefverhogingen toelichten? Bereiden de NMBS en Infrabel een noodplan voor in geval van energieschaarste tijdens de winter?

Wordt het afschakelplan voor energie van toenmalig minister Marghem geüpdatet? Wat betekent dat concreet voor de spoorwegen?

01.03 **Josy Arens** (Les Engagés): *De fors gestegen energieprijzen hebben grote gevolgen voor het spoor. De NMBS verwacht alleen al voor haar energieverbruik een toename van de uitgaven met 200 miljoen in 2023. Bovendien raamt de NMBS de uitgaven om de loonindexering te financieren op 160 miljoen euro.*

Kunt u die bedragen bevestigen? Zal de Staat tegemoetkomen in die kosten? Moeten we ervoor beducht zijn dat er treinen geschrapt zullen worden?

01.04 **Jef Van den Bergh** (cd&v): *De stijgende kosten om het spoorvervoer te kunnen organiseren zijn zorgwekkend.*

Op hoeveel extra budget rekent de minister? Welke andere mogelijkheden zijn er om de inkomsten van de NMBS te verhogen? Hoe trachten de NMBS en Infrabel energie te besparen?

01.05 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Door de crisis wordt duidelijk hoe kwetsbaar de NMBS is op het stuk van energie.

Confirmez-vous les mesures prises et à l'étude? La SNCB et Infrabel prévoient-elles des solutions structurelles pour être moins dépendantes sur le plan énergétique?

01.06 **Laurence Zanchetta** (PS): La SNCB est le plus gros consommateur d'électricité en Belgique. Elle annonce une hausse des coûts exponentielle de cette énergie. Comment va-t-on y faire face? Le gouvernement discute avec la SNCB d'une compensation visant à couvrir les coûts énergétiques et assurer maintien de l'offre. Quel en est le montant?

Pouvez-vous garantir que la hausse de la facture sera sans effets sur l'offre de transport, la ponctualité, les tarifs ou le personnel?

01.07 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): La SNCB demande le soutien des pouvoirs publics pour pouvoir faire face à la hausse des prix de l'énergie. Les Chemins de fer néerlandais disposent d'un contrat d'énergie fixe, qui n'arrive à échéance qu'en 2024.

De quels contrats d'énergie disposent la SNCB et Infrabel? Quel soutien demandent ces entreprises? Le gouvernement écrémera-t-il les surprofits du secteur de l'énergie avec effet rétroactif et utilisera-t-il la recette de cet écrémage pour soutenir les entreprises ferroviaires? Le ministre peut-il garantir que la SNCB ne restreindra pas son offre?

01.08 **Marianne Verhaert** (Open Vld): La SNCB ressent aussi la hausse des prix de l'énergie. Elle est en effet le plus gros consommateur d'électricité du pays et l'un des principaux employeurs, ce qui la confronte donc également à l'indexation des salaires. La SNCB a déjà bénéficié d'une compensation pour l'augmentation des prix de l'énergie et des coûts salariaux, mais voudrait aujourd'hui majorer de 10 % le prix des tickets.

Les entreprises peuvent limiter leurs frais d'énergie en achetant cette énergie par le biais de différents contrats à terme. De quelle couverture la SNCB bénéficie-t-elle pour faire face à la hausse des prix de l'énergie? Quelle partie de l'augmentation des coûts devrait, selon le ministre, être compensée par les recettes fiscales? La SNCB peut-elle encore prendre des mesures d'économie d'énergie supplémentaires? Le ministre n'est pas partisan d'une augmentation des prix des tickets. Où en est-il avec la proposition de réduction de la TVA et quel en est le coût?

01.09 **Georges Gilkinet**, ministre *(en français)*: Ce

Zult u de maatregelen die thans genomen of bestudeerd worden bekrachtigen? Zullen er bij de NMBS en Infrabel structurele oplossingen geïmplementeerd worden om minder energieafhankelijk te worden?

01.06 **Laurence Zanchetta** (PS): Als grootste verbruiker van elektriciteit in België laat de NMBS weten dat de energiekosten exponentieel zullen toenemen. Hoe zullen we daarmee omgaan? De regering is in gesprek met de NMBS over een vergoeding voor de energiekosten, zodat het treinaanbod behouden kan worden. Over welk bedrag gaat het?

Kunt u verzekeren dat de stijging van de factuur geen impact zal hebben op het treinaanbod, de stiptheid, de tarieven of het personeel?

01.07 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): De NMBS vraagt ondersteuning van de overheid om de stijgende energiekosten te kunnen betalen. De Nederlandse Spoorwegen hebben een vast energiecontract dat pas in 2024 vervalt.

Welke energiecontracten hebben de NMBS en Infrabel? Hoeveel steun vragen zij? Zal de regering de overwinsten van de energiesector met terugwerkende kracht afromen en gebruiken om de spoorbedrijven te ondersteunen? Kan de minister garanderen dat de NMBS niet zal schrappen in haar aanbod?

01.08 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Ook de NMBS voelt de stijging van de energieprijzen. Het is immers de grootste elektriciteitsafnemer van het land en een van de grootste werkgevers, waardoor ze ook nog eens geconfronteerd wordt met de indexering van de lonen. De NMBS kreeg al een compensatie voor de stijging van de energieprijzen en loonkosten en wil nu ook de ticketprijzen met 10 % doen stijgen.

Bedrijven kunnen hun energiekosten drukken door energie aan te kopen via verschillende termijncontracten. Hoe is de NMBS ingedekt om stijgende energieprijzen op te vangen? Welk deel van de gestegen kosten moet volgens de minister gecompenseerd worden met belastinggeld? Kan de NMBS nog extra energiebesparende maatregelen nemen? De minister is geen voorstander van een verhoging van de ticketprijzen. Hoe ver staat hij met het voorstel voor een btw-verlaging en wat is daarvan de kostprijs?

01.09 Minister **Georges Gilkinet** *(Frans)*: Dit is een

débat en vaut la peine et est pleinement d'actualité.

(En néerlandais) Le gouvernement fédéral a pris différentes mesures en vue d'alléger la facture énergétique.

(En français) Ce sont de nouvelles mesures au-delà de celles déjà prises, telles le tarif social de l'énergie qui protège un Belge sur cinq.

(En néerlandais) Le Conseil européen de vendredi dernier a approuvé un accord portant sur l'écrémage des surprofits, à l'initiative de la ministre Van der Straeten.

(En français) L'idée est de capter les surprofits du secteur de l'énergie pour les redistribuer vers les citoyens et les entreprises.

(En néerlandais) En 2020, la SNCB a déboursé 123 millions d'euros pour le gaz, le pétrole et l'électricité. Cette année, la facture se monte à 223 millions d'euros et pour 2023, ce montant continuera d'augmenter pour atteindre 432 millions d'euros. Le gouvernement se penche actuellement sur le budget bisannuel et sur les trajectoires budgétaires de la SNCB et d'Infrabel pour les dix ans à venir. J'ai proposé un certain nombre de mesures pour que les voyageurs soient le moins impactés possible par la crise. J'ai suggéré de supprimer la TVA sur les titres de transports en commun. En effet, la crise ne peut pas mettre en péril le *modal shift* vers le rail. Étant donné que les discussions sont toujours en cours, je ne donnerai pas encore de détails, y compris en ce qui concerne les budgets.

(En français) Concernant la prise en charge de coûts énergétiques et de personnel de la SNCB et d'Infrabel pour 2022, une première aide a été accordée pour le premier semestre; le Parlement a voté l'aide pour le deuxième semestre 2022 et je vous remercie pour ce soutien. Chaque citoyen, chaque entreprise, surtout publique, doit être aidé à la hauteur des enjeux et des coûts supérieurs qu'elle connaît aujourd'hui.

Le Comité de concertation du 31 août a émis une série de pistes pour faire face à la crise énergétique, notamment la réduction de la consommation d'énergies fossiles. L'État et les sociétés de transport ont un rôle actif dès lors que le train émet le moins de CO_2. Ce devoir d'exemplarité des entreprises ferroviaires est repris dans la Vision Rail 2040 et dans les projets de

waardevol debat dat nauw bij de actualiteit aansluit.

(Nederlands) De federale regering heeft verschillende maatregelen getroffen om de energiefactuur te verlichten.

(Frans) Het betreft nieuwe maatregelen, boven op de reeds genomen maatregelen, zoals het sociaal energietarief, dat een op de vijf Belgen bescherming biedt.

(Nederlands) In Europa heeft de Raad van afgelopen vrijdag een akkoord goedgekeurd over het afromen van de overwinsten, op initiatief van minister Van der Straeten.

(Frans) Het achterliggende idee is om de overwinsten van de energiesector af te romen om ze te herverdelen onder de burgers en de bedrijven.

(Nederlands) In 2020 betaalde de NMBS 123 miljoen euro voor gas, olie en elektriciteit, dit jaar wordt dat 223 miljoen euro en in 2023 loopt het bedrag zelfs verder op tot 432 miljoen euro. De regering buigt zich momenteel over de tweejarenbegroting en over de begrotingstrajecten voor de NMBS en Infrabel voor de komende tien jaar. Ik heb een aantal maatregelen voorgesteld om ervoor te zorgen dat de reizigers zo weinig mogelijk impact van de crisis ondervinden. Ik heb voorgesteld om de btw op tickets voor het openbaar vervoer te schrappen. De crisis mag de *modal shift* naar het spoor immers niet in het gedrang brengen. Omdat de gesprekken nog aan de gang zijn, geef ik nu nog geen details, ook niet over de budgetten.

(Frans) Wat betreft de tenlasteneming van energie- en personeelskosten van de NMBS en Infrabel voor 2022, werd er een eerste steunmaatregel toegekend voor het eerste halfjaar. Het Parlement heeft een steunmaatregel voor de tweede helft van 2022 goedgekeurd en ik wil u bedanken voor de steun. Alle burgers, alle bedrijven, zeker overheidsbedrijven, moeten hulp krijgen om de uitdagingen en de hogere kosten waarmee ze vandaag geconfronteerd worden het hoofd te kunnen bieden.

Het Overlegcomité heeft op 31 augustus een reeks pistes uitgetekend om het hoofd te bieden aan de energiecrisis, onder meer het verminderen van het verbruik van fossiele energie. De overheid en de vervoersbedrijven spelen daar een actieve rol in, aangezien de trein het vervoersmiddel is dat het minste CO_2-uitstoot. Die plicht van de spoorbedrijven om het voorbeeld te geven is

contrats à conclure fin de l'année. C'est pourquoi, la SNCB et Infrabel mettront en œuvre une politique de sobriété encore plus forte au sein de leurs bâtiments et installations.

(En néerlandais) Avec la ministre De Sutter, j'ai envoyé un courrier aux CEO des deux entreprises, qui ont maintenant pris des mesures. Ainsi, la SNCB apprend aux conducteurs de trains à rouler de manière encore plus économe. Avec la rénovation du matériel ferroviaire, nous aurons bientôt des trains moins énergivores. Des compteurs énergétiques seront installés à plusieurs endroits dans les trains, afin de disposer d'un meilleur suivi de la consommation. D'ici 2032, l'ensemble des gares, des bureaux et des ateliers devront être équipés d'éclairage LED. La SNCB dispose déjà de 20 000 panneaux solaires, qui produisent annuellement 6 GW.

Infrabel vise une réduction de 20 à 25 % de la consommation d'énergie variable. La campagne de sensibilisation interne devrait mener à une réduction de la consommation allant jusqu'à 10 %. L'économie la plus importante provient du déploiement accéléré du chauffage intelligent des aiguillages, qui pourra mener à une baisse allant jusqu'à 40 % de la consommation mensuelle.

(En français) À ces mesures s'ajoutent les nouvelles pratiques visant à baisser les thermostats à 19° dans les bureaux et de 1° dans les ateliers. La consommation en veille des appareils sera aussi surveillée. Par ces mesures, on devrait baisser l'utilisation du mazout et du gaz à la SNCB de 7,5 % et de l'électricité de 3 %.

La plus grande part de la consommation d'électricité de la SNCB, et un peu d'Infrabel, vient de l'énergie de traction, difficilement compressible, sauf à mettre les trains à l'arrêt. Or, nous voulons des trains nombreux et ponctuels, aussi bien en semaine que le week-end.

(En néerlandais) La SNCB vise à optimiser la répartition des risques en achetant de l'électricité pour une plus longue période, tant à des prix fixes qu'à des prix variables.

(En français) Pour être clair, il s'agit d'un aperçu des mesures prises et rien n'empêche d'en proposer d'autres en fonction de l'évolution de la crise. Chaque opérateur industriel, *a fortiori* public, doit se poser cette question. En tant qu'entreprises publiques, la SNCB et Infrabel sont bien conscientes du rôle exemplaire qu'elles ont à jouer

opgenomen in de Spoorvisie 2040 en in de ontwerpen van de contracten die eind dit jaar afgesloten moeten worden. Daarom zullen de NMBS en Infrabel het soberheidsbeleid in hun gebouwen en inrichtingen nog aanscherpen.

(Nederlands) Ik heb samen met minister De Sutter een brief gestuurd naar de CEO's van de twee bedrijven. Zij hebben zelf nu maatregelen genomen. Zo leert de NMBS de treinbestuurders om nog energiezuiniger te rijden. Met de vernieuwing van het treinmaterieel komen er treinen die minder energie verbruiken. Er worden energiemeters op een aantal plaatsen in de treinen geplaatst om een beter zicht te krijgen op het verbruik. Tegen 2032 moet er in alle stations, kantoren en werkplaatsen ledverlichting zijn. De NMBS heeft nu al 20.000 zonnepanelen, goed voor een jaarproductie van 6 GW.

Infrabel streeft naar een reductie van het variabele energieverbruik met 20 tot 25 %. De interne sensibiliseringscampagne moet tot 10 % minder verbruik leiden. De grootste besparing zit in de versnelde uitrol van de intelligente sturing van de wisselverwarming, wat kan leiden tot 40 % minder maandverbruik.

(Frans) Naast die maatregelen worden er nieuwe praktijken ingevoerd om de thermostaten in de kantoren op 19° te zetten en met 1° in de werkplaatsen te verlagen. Er zal ook op het sluipverbruik van de toestellen toegezien worden. Met die maatregelen zou het gebruik van olie en gas bij de NMBS met 7,5 % en van elektriciteit met 3 % moeten dalen.

Het grootste deel van het elektriciteitsverbruik van de NMBS, en een deel van dat van Infrabel, is afkomstig van de tractie-energie, die moeilijk te verminderen is tenzij het treinverkeer stilgelegd wordt. We willen echter veel treinen die stipt rijden, zowel op weekdagen als in het weekend.

(Nederlands) De NMBS streeft naar een optimale verdeling van het risico door elektriciteit aan te kopen voor een langere periode, zowel tegen vaste als tegen variabele prijzen.

(Frans) Voor alle duidelijkheid, dit is een overzicht van de maatregelen die genomen zijn; er kunnen dus nog altijd andere maatregelen voorgesteld worden in functie van het verloop van de crisis. Elke industriële operator, en vooral een publieke operator, moet zich die vraag stellen. De NMBS en Infrabel zijn zich, als overheidsbedrijven, terdege

et je suis en contact permanent avec leurs directions. L'efficacité énergétique est également négociée dans les nouveaux contrats.

bewust van de voorbeeldfunctie die ze moeten vervullen en ik sta voortdurend in contact met de directies van beide spoorbedrijven. Energie-efficiëntie vormt ook een onderdeel van de onderhandelingen over de nieuwe contracten.

(En néerlandais) Je voudrais tendre la main vers mes collègues en charge de la Mobilité au sein des Régions. En conférence interministérielle de la Mobilité, nous évoquons des mesures d'économies d'énergie en vue de préparer la prochaine réunion du Comité de concertation consacrée à l'énergie. J'ai également proposé de ramener la TVA sur les billets de train, de tram et de bus à 0 %. Plus que jamais, les transports en commun sont notre partenaire dans cette crise.

(Nederlands) Ik wil de hand reiken naar mijn gewestelijke collega's van Mobiliteit. In de interministeriële conferentie Mobiliteit bespreken we energiebesparende maatregelen met het oog op het volgende Overlegcomité voor energie. Ik heb tevens voorgesteld om de btw op tickets voor trein, tram en bus naar 0 % te brengen. Meer dan ooit is het openbaar vervoer onze partner in deze crisis.

(En français) Nous en venons au débat relatif à la grève d'aujourd'hui. Comme évoqué dans un accord de gouvernement ambitieux, je crois en l'importance du train pour la mobilité du futur, dans un contexte énergétique et climatique complexe. Dans ce domaine, nous avons rencontré des difficultés liées à la crise sanitaire, aux inondations dans le Sud du pays et rencontrons aujourd'hui des difficultés liées aux prix de l'énergie.

(Frans) Dat brengt ons bij het debat over de staking van vandaag. Ik ben ervan overtuigd dat het spoor in de huidige complexe energie- en klimaatcontext belangrijk is voor de mobiliteit van de toekomst - en dat staat ook zo in het ambitieuze regeerakkoord. Het spoor heeft moeilijkheden ondervonden als gevolg van de coronacrisis en de overstromingen in het zuiden van het land en het ondervindt thans moeilijkheden als gevolg van de hoge energieprijzen.

J'ai fait des propositions ambitieuses et le gouvernement a approuvé le projet de Vision Rail 2040, ainsi que le Plan Marchandises pour le rail. En première lecture, nous avons pris acte des contrats passés avec les deux sociétés concernées et, conformément à notre accord de gouvernement, devons conclure la négociation pour la fin de l'année et attribuer un contrat à la SNCB d'une durée de dix ans. Reste à dégager des moyens supplémentaires et conséquents d'investissement. C'est l'un des enjeux du conclave budgétaire.

Ik heb ambitieuze voorstellen geformuleerd en de regering heeft de ontwerptekst van de Spoorvisie 2040 en het *Plan Goederenvervoer* goedgekeurd. In eerste lezing hebben we kennisgenomen van de contracten met de twee betrokken ondernemingen en overeenkomstig ons regeerakkoord moeten we de onderhandelingen vóór het einde van het jaar afronden en de NMBS een tienjarig contract gunnen. Wel moeten er nog aanzienlijke extra investeringsmiddelen beschikbaar gesteld worden. Dat is een van de uitdagingen van het begrotingsconclaaf.

Monsieur Roggeman, vous ne pouvez pas à la fois faire des réclamations de toutes sortes et vous plaindre des investissements que nous réalisons. C'est de mauvaise foi, d'autant que nous négocions des clauses d'efficacité dans les contrats avec la SNCB et Infrabel. Nous réformons nos sociétés ferroviaires avec l'accord de leurs directions et en dialogue avec les syndicats.

Mijnheer Roggeman, u kunt niet allerhande grieven uiten en tegelijkertijd klagen over onze investeringen. Dat is niet eerlijk, temeer omdat we over clausules inzake efficiëntie onderhandelen in de contracten met de NMBS en Infrabel. We hervormen onze spoorwegmaatschappijen met goedkeuring van hun directies en in dialoog met de vakbonden.

01.10 **Frank Troosters** (VB): Ce n'est certes pas un exercice facile. Si le ministre n'obtient pas les moyens nécessaires, il sera en mauvaise posture. Les problèmes financiers causés par la crise énergétique doivent affecter le moins possible les voyageurs. En outre, il semble que toutes les parties susceptibles de mettre la pression s'en donnent à cœur joie pour le moment. En sachant

01.10 **Frank Troosters** (VB): Uiteraard is dit geen eenvoudige oefening. Als de minister de benodigde middelen niet krijgt, zit hij met een groot probleem. De reizigers moeten inderdaad zo weinig mogelijk impact ondervinden van de financiële problemen ten gevolge van de energiecrisis. En alle druk die kan worden gezet, wordt momenteel blijkbaar ook gezet. Een bedrag van 432 miljoen euro aan

que les coûts énergétiques étaient encore estimés à 60 millions d'euros début 2022, le montant de 432 millions d'euros pour 2023 est loin d'être négligeable, d'autant plus que le ministre a l'ambition d'augmenter le nombre des trains. Je suis impatient de découvrir comment s'agenceront toutes les pièces du puzzle dans les prochaines semaines. Je demeure en tout cas convaincu que le ministre ne réunira jamais les fonds nécessaires pour pouvoir réaliser tous ses projets.

energiekosten voor 2023 is niet niks, terwijl die kosten begin 2022 nog op 60 miljoen euro werden geschat, zeker nu de minister de ambitie heeft om meer treinen te laten rijden. Ik ben benieuwd hoe de puzzel in de komende weken zal worden gelegd. Ik blijf er alleszins van overtuigd dat de minister nooit genoeg geld zal binnenhalen om al zijn plannen te kunnen realiseren.

01.11 **Josy Arens** (Les Engagés): Monsieur le ministre, nous traversons des périodes de crise et la situation est complexe. Si je vous ai bien compris, les voyageurs ne souffriront pas de cette problématique, car si nous augmentons les prix des billets de train, il y aura de moins en moins de voyageurs. Je ne voudrais pas que soit réservé aux chemins de fer le même sort qu'au réseau de bus dans nos villages: avec de moins en moins de passagers, ceux-ci ont été supprimés.

01.11 **Josy Arens** (Les Engagés): Mijnheer de minister, we maken een reeks crisissen door en de situatie is complex. Als ik u goed begrepen heb, is het belangrijk dat de reizigers daar geen nadeel van zullen ondervinden. Als we de ticketprijzen optrekken, zullen er steeds minder reizigers zijn. Ik zou niet willen dat de spoorwegen hetzelfde lot te wachten staat als het busnetwerk in onze dorpen: doordat er steeds minder reizigers waren, werden er buslijnen afgeschaft.

01.12 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Je me réjouis que le gouvernement ait décidé de compenser les frais d'énergie plus élevés pour le rail et qu'il y ait des projets concrets pour réduire au maximum la consommation d'énergie. Le rail et les investissements supplémentaires consentis dans ce secteur offriront en effet une partie de la solution à cette crise, car ils sont favorables à l'environnement et au climat, et par ricochet à notre croissance économique et au portefeuille des citoyens, pour autant que le prix des tickets reste abordable. Nous soutiendrons le ministre à cet égard.

01.12 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Ik ben blij dat de regering beslist heeft om de hogere energiekosten bij het spoor te compenseren en dat er concrete plannen zijn om het energieverbruik zoveel mogelijk te verminderen. Het spoor en de extra investeringen daarin zijn inderdaad een deel van de oplossing voor deze crisis want ze komen milieu en klimaat en dus ook onze economische groei en de portemonnee van de mensen ten goede, als we de tickets tenminste betaalbaar kunnen houden. Wat dat betreft, vindt de minister in ons een partner.

01.13 **Tomas Roggeman** (N-VA): De nombreuses questions restent sans réponse. Si je peux comprendre que le budget ne puisse pas être éclairci avant la fin des discussions budgétaires, j'espérais une réponse claire concernant un éventuel plan de délestage pour le rail. En dehors des frais d'énergie, je n'ai pas entendu le ministre évoquer d'autres possibilités d'économies et encore moins reçu de sa part des précisions quant à l'augmentation de la dette de la SNCB.

01.13 **Tomas Roggeman** (N-VA): Heel wat vragen blijven onbeantwoord. Dat er geen duidelijkheid komt rond het budget, kan ik nog begrijpen in de aanloop naar de budgetbesprekingen. Ik had wel gehoopt op een duidelijk antwoord inzake een eventueel afschakelplan voor het spoor. Besparingsmogelijkheden heb ik, buiten energiekosten, ook niet gehoord, evenmin als meer duidelijkheid over de toenemende spoorschuld van de NMBS.

Dans ce pays, chaque niveau de pouvoir s'efforce d'atténuer l'incidence financière considérable qu'exercent les prix élevés de l'énergie et l'inflation. Le ministre se situe à l'opposé de ce mouvement puisqu'il cherche principalement à obtenir un budget plus élevé que les 3,4 milliards d'euros prévus, et ce en dépit d'un financement supplémentaire de centaines de millions d'euros au cours des dernières années.

Elke overheid in dit land spant zich in om de grote financiële impact van de hoge energieprijzen en de inflatie op te vangen, deze minister wil vooral meer budget dan de geplande 3,4 miljard euro en dit ondanks de extra financiering van honderden miljoenen euro's van de afgelopen jaren.

Nous n'avons pas entendu évoquer la possibilité d'audits sur les services, pas plus qu'une remise en

Over doorlichtingen van de dienstverlening hebben we niets gehoord en er worden geen kritische

cause des recrutements, de l'âge de la pension à 55 ans dans certains fonctions, des nominations statutaires, des liaisons ferroviaires et gares non rentables, etc. Il semble qu'il fasse bon vivre sur la planète Ecolo. La réalité, quant à elle, est quelque peu différente. Si le ministre demande notre soutien pour des mesures visant à ajuster les comptes, nous serons son allié. Il sera nécessaire de prendre davantage d'initiatives qu'une simple demande de budget supplémentaire. Le ministre devra porter un œil critique sur les problèmes que je viens d'évoquer sans que le voyageur ou le contribuable doive financer intégralement une politique déficitaire. Il ne faut pas avoir honte de corriger un plan stratégique sur la base de l'actualité. En effet, nous n'avons pas vu arriver la guerre en Ukraine ni la crise énergétique.

vragen gesteld over de aanwervingen, over de pensioenleeftijd van 55 jaar in sommige functies, over de statutaire benoemingen, over de onrendabele spoorverbindingen en stations enzovoort. Op planeet Ecolo is het blijkbaar aangenaam leven, maar de realiteit is wel even anders. Als de minister onze steun vraagt om de rekeningen te doen kloppen, dan zijn we zijn bondgenoot. Er zal dan wel meer nodig zijn dan enkel extra geld vragen. De minister zal dan wel kritisch moeten kijken naar de problemen die ik zonet heb vernoemd, zonder dat de reiziger of de belastingbetaler volledig opdraait voor een verlieslatend beleid. Het is geen schande om een beleidsplan bij te sturen op basis van de actualiteit, met de oorlog in Oekraïne en de energiecrisis die we niet hebben zien aankomen.

01.14 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Il est tout à fait clair que des budgets supplémentaires seront nécessaires pour maintenir l'offre ferroviaire à un niveau suffisant. Étant donné le niveau insatisfaisant de l'offre et de la qualité des services actuels, je me demande si nous ne devrions pas accorder la priorité à la qualité de l'offre. Je n'ai pas entendu de précisions sur la poursuite de la mise en œuvre du plan de transport de 2019. Je suppose que cet aspect doit être prioritaire par rapport à une extension de l'offre.

01.14 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Het staat buiten kijf dat er extra budgetten nodig zullen zijn om het spooraanbod op niveau te houden. Het spooraanbod en de kwaliteit van de dienstverlening zijn vandaag echter niet goed, zodat ik me afvraag of we ons niet beter eerst zouden focussen op de kwaliteit van het aanbod. Ik heb niets gehoord over de verdere uitrol van het vervoersplan uit 2019. Ik neem aan dat dit toch prioriteit moet krijgen op een verdere uitbreiding van het aanbod.

01.15 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): A l'instar de certains pays voisins, un nouveau cap énergétique est indispensable pour protéger nos entreprises ferroviaires. Je salue la nouvelle aide d'État dans le budget 2022 pour protéger les voyageurs. Il est incompréhensible que le PTB ne l'ait pas soutenue. Nous sommes à une heure de vérité pour le rail. Des moyens sont indispensables pour la mobilité, les voyageurs, le climat et l'économie.

01.15 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Naar het voorbeeld van wat er in sommige van onze buurlanden gebeurt, moet er een nieuwe koers voor het energiebeleid uitgezet worden om de spoorwegmaatschappijen te beschermen. Ik verwelkom de nieuwe staatssteun die er in de begroting 2022 opgenomen werd om de reizigers te beschermen. Het is onbegrijpelijk dat de PVDA die niet gesteund heeft. Het moment van de waarheid voor de spoorwegen is aangebroken. Er moeten middelen uitgetrokken worden voor de mobiliteit, de reizigers, het klimaat en de economie.

01.16 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Nous souhaitons une solution structurelle pour cette crise énergétique, par une taxation des surprofits et un blocage des prix. N'était-il donc pas possible pour Infrabel et la SNCB de conclure de meilleurs contrats?

01.16 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Wij willen een structurele oplossing voor deze energiecrisis door de overwinsten te belasten en de prijzen te blokkeren. Hadden Infrabel en de NMBS dan geen betere contracten kunnen afsluiten?

01.17 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Il va de soi que les prix de l'énergie et l'augmentation des coûts salariaux constituent un défi. La question est de savoir dans quelle mesure nous devons en supporter la charge en tant que contribuables. On peut aussi se demander de manière critique comment responsabiliser les sociétés ferroviaires, surtout au vu du chauffage actuellement excessif

01.17 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Dat de energieprijzen en de verhoging van de loonkosten een uitdaging vormen is overduidelijk. De vraag is hoeveel wij als belastingbetaler daarvan moeten dragen. We mogen ons daarbij ook kritisch afvragen hoe wij de spoorwegmaatschappij ter zake kunnen responsabiliseren, zeker als men vandaag ziet dat de verwarming in sommige treinen en

dans certains trains et certaines gares et de l'absence de contrats de fourniture d'énergie à long terme.

Par ailleurs, la qualité des services est en effet tout bonnement dramatique.

L'incident est clos.

02 Débat d'actualité sur les actions de grève sur le rail et interpellation et questions jointes de
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mouvements de grève sur le rail" (55000325I)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève des chemins de fer le 05/10 et le service minimum" (55030678C)
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève sur le rail du 5 octobre" (55030683C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le préavis de grève du 5 octobre" (55030716C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les grèves nationales sur le rail" (55030719C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève du rail" (55030872C)
- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les revendications des cheminots, en grève ce 5 octobre 2022" (55030885C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le préavis et les actions de grève sur le rail" (55030490C)

02.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Quiconque s'entretient avec du personnel ferroviaire entendra de nombreuses histoires poignantes sur les heures supplémentaires constantes dues au manque de personnel, sur les salaires trop faibles et les factures en hausse, sur les congés qui ne peuvent être pris et les heures supplémentaires qui ne peuvent être compensées. Les formations et l'effectif du personnel sont sévèrement réduits.

Ce n'est pas seulement le personnel qui est en mauvaise posture, mais aussi les voyageurs. Sous ce ministre écologiste, 22 000 trains ont été supprimés et 80 000 heures supplémentaires doivent encore être compensées. La situation au Royaume-Uni est encore pire et n'est vraiment pas meilleure en France et aux Pays-Bas. Les travailleurs néerlandais, quant à eux, ont déjà obtenu une augmentation de 12 %: la lutte porte donc ses fruits.

stations gewoon te hoog staat en dat het ontbreekt aan langetermijnenergiecontracten.

En de dienstverlening is inderdaad zonder meer dramatisch.

Het incident is gesloten.

02 Actualiteitsdebat over de stakingsacties op het spoor en interpellatie en toegevoegde vragen van
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsacties op het spoor" (55000325I)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking bij het spoor op 05/10 en de minimale dienstverlening" (55030678C)
- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking bij het spoor op 5 oktober" (55030683C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsaanzegging voor 5 oktober" (55030716C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nationale spoorstakingen" (55030719C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorstaking" (55030872C)
- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De eisen van het spoorwegpersoneel en de spoorstaking van 5 oktober 2022" (55030885C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsaanzegging en -acties bij het spoor" (55030490C)

02.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Wie in gesprek gaat met spoorpersoneel krijgt heel wat schrijnende verhalen te horen over voortdurend overwerken door personeelstekort, over te lage lonen en stijgende facturen en over verlofdagen die niet opgenomen kunnen worden en overuren die niet kunnen worden gecompenseerd. Er wordt stevig gesnoeid in de opleidingen en in het personeelsbestand.

Niet alleen het personeel is er slecht aan toe, maar ook de reizigers. Onder deze groene minister werden er 22.000 treinen afgeschaft en zijn er 80.000 overuren die nog gecompenseerd moeten worden. De situatie in het Verenigd Koninkrijk is zelfs nog erger en ook in Frankrijk en Nederland rommelt het. De Nederlandse werknemers hebben intussen wel al een opslag van 12 % uit de brand gesleept: de strijd loont dus.

Comment le ministre réagit-il par rapport à la grève ferroviaire de ce 5 octobre? Entamera-t-il un dialogue avec les partenaires sociaux? Relaiera-t-il leurs revendications lors des discussions budgétaires? Estime-t-il que les revendications des syndicats sont légitimes? Jusqu'où est-il prêt à aller en termes de concessions pour parvenir à un accord sur le budget du rail?

Hoe reageert de minister op de voorbije spoorstaking? Zal hij in dialoog gaan met de sociale partners? Zal hij hun eisenpakket meenemen naar de begrotingsbesprekingen? Beschouwt hij de vakbondseisen als legitiem? Wat is zijn ondergrens om een akkoord te bereiken over de spoorbegroting?

Les navetteurs ont largement soutenu la grève. Ils ressentent également les sempiternelles mesures d'économie dans les chemins de fer. Le nombre de voyageurs est en baisse. Quel message le ministre leur adresse-t-il? Comment compte-t-il leur garantir une entreprise ferroviaire conviviale?

Bij de pendelaars was de steun voor de staking groot. Zij voelen ook de voortdurende besparingen bij het spoor. De reizigersaantallen dalen. Welke boodschap heeft de minister voor de reizigers? Hoe wil hij hun een klantvriendelijk treinbedrijf verzekeren?

Des moyens supplémentaires seront-ils dégagés pour le rail? Va-t-on procéder à des recrutements supplémentaires?

Komen er extra middelen voor het spoor? Komen er extra aanwervingen?

02.02 **Tomas Roggeman** (N-VA): Le service minimum est un système fantastique. En son temps, le ministre l'avait pourtant combattu de toutes ses forces et avec une certaine propension au drame depuis les bancs de l'opposition. Manifestement, ce système n'implique pas la fin du droit de grève dans les chemins de fer.

02.02 **Tomas Roggeman** (N-VA): De minimale dienstverlening is een fantastisch systeem. De minister heeft het nochtans destijds vanuit de oppositie keihard en met veel gevoel voor drama bestreden. De regeling betekent dan blijkbaar toch niet het einde van het stakingsrecht bij het spoor.

La préparation du service minimum se déroule en général correctement, même si un certain nombre de plaintes ont été enregistrées à propos de plusieurs trains annoncés qui n'ont finalement pas circulé, notamment sur la ligne Ostende-Gand-Bruxelles. Quelle version de l'offre est-elle appliquée aujourd'hui, sur la base de la bonne volonté du personnel? Est-il encore question d'actions illégales telles que des intrusions sur les voies ou le blocage d'infrastructures ferroviaires? Quelle est la position du ministre par rapport à ce type d'actions? Quels sont les enseignements tirés par le ministre et la SNCB en ce qui concerne le fonctionnement du service minimum lors de grèves précédentes? Comment le ministre évalue-t-il l'application du service minimum au cours de cette année? Quelles sont les principales conclusions quant à son fonctionnement lors de la dernière grève?

De voorbereiding van de minimale dienstverlening verloopt meestal vlot, al zijn er wel een aantal klachten over een aantal aangekondigde treinen dat toch niet rijdt, meer bepaald op de lijn Oostende-Gent-Brussel. Welke versie van het aanbod wordt vandaag toegepast op basis van de bereidheid van het personeel? Zijn er nog illegale acties zoals spoorlopen of blokkades van de railinfrastructuur? Hoe kijkt de minister naar dat soort acties? Welke lessen trekken de minister en de NMBS uit de werking van de minimale dienstverlening bij eerdere stakingen? Hoe evalueert de minister de toepassing van de minimale dienstverlening dit jaar? Wat zijn de belangrijkste conclusies over de werking ervan tijdens de voorbije staking?

02.03 **Chanelle Bonaventure** (PS): Aujourd'hui, le front commun syndical fait grève sur le rail faute de recrutement et de bien-être.

02.03 **Chanelle Bonaventure** (PS): Vandaag organiseert het gemeenschappelijk vakbondsfront een spoorstaking omdat er te weinig nieuw personeel wordt aangeworven en er te weinig aandacht aan het welzijn op het werk wordt besteed.

Que répondez-vous aux revendications du personnel? Quel est votre retour sur vos

Wat is uw antwoord op de eisen van het personeel? Wat is er voortgekomen uit de besprekingen die u

discussions avec les syndicats? Comment empêcherez-vous les suppressions de trains dues au manque de personnel? Quelles sont vos réponses quant au recrutement et à l'amélioration des conditions de travail?

Quels seront les moyens budgétaires alloués pour une offre de transport suffisante, de qualité et ponctuelle, dans le contrat de service public de la SNCB et le contrat de performance d'Infrabel?

02.04 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Les cheminots ont exprimé par la grève leurs revendications. Le sous-effectif engendre des annulations et alourdit la charge du personnel restant; il faut recruter du personnel opérationnel; enfin, il existe des pénuries dans les filières d'emplois.

A-t-on dégagé des solutions avec les syndicats? Le gouvernement étudie-t-il des mesures intégrant les métiers ferroviaires face aux filières en pénurie? Quelles sont les mesures de la SNCB et d'Infrabel pour recruter et rendre les métiers opérationnels attractifs? Combien y a-t-il de places vacantes à la SNCB et Infrabel?

02.05 **Frank Troosters** (VB): *Les syndicats de cheminots exigent davantage de moyens pour le recrutement de personnel. La pénurie de personnel entraîne la suppression de trains et la détérioration des services aux voyageurs.*

Le ministre estime-t-il que les grèves de cheminots – passées et futures – sont justifiées? Comment entend-il apporter une réponse structurelle aux problèmes? Le ministre est-il en mesure de continuer à garantir un service minimum?

02.06 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Je voudrais remercier chaleureusement les membres du personnel de la SNCB qui continuent à travailler pendant la grève, car ils choisissent le camp des voyageurs. Nous comprenons l'inquiétude actuelle, non seulement parmi les membres du personnel, mais également dans l'ensemble de la population. Toutefois, cette action syndicale touche des dizaines de milliers de voyageurs et entraîne un dommage économique considérable. Le premier ministre et le ministre de la Mobilité ont pourtant clairement indiqué que la situation budgétaire serait plus claire d'ici la mi-octobre 2022. Pour les conditions de travail et l'organisation concrètes, les ministres s'en remettent à juste titre à la

hebt gevoerd met de vakbonden? Hoe zult u verhinderen dat er wegens personeelsgebrek nog treinen worden geschrapt? Hoe denkt u tegemoet te komen aan de behoeften op het vlak van rekrutering en betere arbeidsvoorwaarden?

Welk budget zal er worden uitgetrokken om in het kader van het openbaredienstcontract van de NMBS en het performantiecontract van Infrabel te zorgen voor een voldoende ruim, kwalitatief en stipt vervoersaanbod?

02.04 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Het spoorwegpersoneel heeft via de staking zijn eisen te kennen gegeven. Het personeelstekort werkt afschaffingen van treinen in de hand en verzwaart de werklast van het resterend personeel. Er moet dus operationeel personeel worden aangeworven, maar niet alleen voor het spoor want ook in andere sectoren is er een tekort aan personeel.

Werden er met de vakbonden oplossingen uitgewerkt? Bestudeert de regering maatregelen om het personeelstekort in verschillende sectoren aan te pakken die ook nuttig kunnen zijn voor het spoor? Welke maatregelen nemen de NMBS en Infrabel om personeel aan te werven en operationele jobs aantrekkelijker te maken? Hoeveel vacatures zijn er momenteel bij de NMBS en Infrabel?

02.05 **Frank Troosters** (VB): *De spoorvakbonden eisen meer middelen voor de aanwerving van personeel. Personeelstekort veroorzaakt afgeschafte treinen en een gebrekkige service voor de reizigers.*

Vindt de minister de voorbije en toekomstige stakingsacties van het spoorpersoneel gerechtvaardigd? Hoe wil hij de problemen structureel oplossen? Kan de minister de minimale dienstverlening blijven garanderen?

02.06 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Ik wil de personeelsleden van de NMBS die tijdens de staking blijven werken, hartelijk bedanken, want zij nemen het wél op voor de treinreizigers. We hebben begrip voor de huidige ongerustheid, niet alleen bij het personeel maar bij de hele bevolking, maar deze syndicale actie treft tienduizenden treinreizigers en berokkent grote economische schade. De premier en de minister van Mobiliteit hebben nochtans duidelijk aangegeven dat er budgettaire duidelijkheid komt tegen medio oktober 2022. Voor de concrete werkomstandigheden en organisatie wordt terecht naar het sociaal overleg verwezen, maar de vakbonden leggen blijkbaar maar weinig sereniteit aan de dag.

concertation sociale, mais les syndicats ne font guère montre d'une grande sérénité.

Nous ne remettons pas en question le droit de grève, mais le droit de travailler existe également. Mon parti a toujours œuvré en faveur du service minimum, qui a heureusement été instauré en 2017. Aujourd'hui, le voyageur constate toutefois que cette procédure n'est pas suffisante. Les trains annoncés n'arrivent pas, les parcours alternatifs n'offrent pas non plus de solution, les retards sont importants et les trains circulent avec une composition réduite. Le porte-parole de la SNCB a donc déclaré d'un ton pince-sans-rire que les trains prévus dans le cadre du service alternatif mis en place circulaient effectivement. Cette affirmation n'est donc pas exacte, et c'est le voyageur qui fait à nouveau les frais de cette situation.

Que pense le ministre de cette action syndicale et de l'application du service minimum?

02.07 **Georges Gilkinet**, ministre *(en français)*: Le personnel ferroviaire et l'action de ce jour sont très importants. Je suis un fervent défenseur des cheminots, l'âme de nos entreprises ferroviaires. Les ambitions affirmées pour le rail – reprises dans l'accord de gouvernement et la Vision Rail 2040 – servent de base aux négociations avec la SNCB et Infrabel sur le nouveau contrat de service public et le nouveau contrat de performance. Au conclave budgétaire, je défendrai des moyens pour accélérer le transfert modal vers les transports publics, et précisément le train, pour les personnes et les marchandises.

(En néerlandais) Je partage la préoccupation concernant les problèmes de personnel. J'ai interpellé la SNCB à plusieurs reprises à ce sujet.

(En français) Certaines sous-régions connaissent des problèmes de personnel. On doit engager 600 agents pour la fin de l'année mais on ne trouve pas assez de candidats. Des accompagnateurs ou des conducteurs malades empêchent un train de rouler. Le cadre est suffisant pour assurer le service mais il faut le remplir.

(En néerlandais) La SNCB tente de résoudre les problèmes qui se posent dans la région de Noorderkempen. Il faudra des moyens supplémentaires pour faire des trains la colonne vertébrale de la mobilité. La semaine prochaine se révélera décisive pour la prochaine décennie du rail.

Wij stellen het recht op staken niet ter discussie, maar er is ook het recht op werken. Mijn partij heeft steeds geijverd voor de minimumdienstverlening, die in 2017 – gelukkig – werd ingevoerd. Vandaag stelt de reiziger echter vast dat deze procedure niet voldoet. Aangekondigde treinen blijken niet op te dagen, alternatieve routes bieden evenmin een oplossing, er zijn grote vertragingen en de treinen rijden met een verminderde samenstelling. De NMBS-woordvoerder verklaarde dan ook nog eens doodleuk dat de treinen die in de uitgewerkte alternatieve dienstverlening ingepland stonden, effectief reden. Klopt dus niet, met de treinreiziger die er weer de dupe van is.

Wat vindt de minister van deze vakbondsactie en van de toepassing van de minimale dienstverlening?

02.07 Minister **Georges Gilkinet** *(Frans)*: Het spoorwegpersoneel en de actie van vandaag zijn zeer belangrijk. Ik kom op voor de spoorwegarbeiders, want zij vormen de ziel van onze spoorbedrijven. De ambities voor het spoor – die vastgelegd zijn in het regeerakkoord en de Spoorvisie 2040 – dienen als basis voor de onderhandelingen met de NMBS en Infrabel over het nieuwe openbaredienstcontract en het nieuwe performantiecontract. Op het begrotingsconclaaf zal ik pleiten voor middelen om de modal shift naar het openbaar vervoer, en specifiek de trein, te versnellen voor het passagiers- en het goederenvervoer.

(Nederlands) Ik deel de bezorgdheid over de personeelsproblemen. Ik heb de NMBS er al meermaals op aangesproken.

(Frans) Sommige subregio's kampen met een personeelstekort. Tegen het einde van het jaar moeten er 600 personeelsleden aangeworven worden, maar men vindt niet genoeg kandidaten. Als er treinbegeleiders of – bestuurders door ziekte afwezig zijn, kan de trein niet rijden. De personeelsformatie is toereikend om de dienstverlening te garanderen, maar ze moet ingevuld worden.

(Nederlands) De NMBS probeert de problemen in de Noorderkempen op te lossen. Om van de trein de ruggengraat van de mobiliteit te maken, zijn er extra middelen nodig. De komende week zal beslissend zijn voor de volgende tien jaar van het spoor. Tegen het einde van het jaar moeten de

Les contrats avec les entreprises ferroviaires doivent être conclus d'ici la fin de l'année, avec des accords clairs, des gains d'efficacité et un financement approprié. J'ai mis la question sur la table du gouvernement; c'est pour moi une priorité absolue lors des discussions budgétaires.

La concertation sociale entre HR Rail, les entreprises ferroviaires et les syndicats se déroule au sein des organes dédiés. Je discute souvent avec les syndicats de l'avenir du rail. J'ai envoyé un courrier cosigné par le premier ministre.

(En français) Cette lettre confirme les ambitions de l'accord de gouvernement et le fait que la question est à l'agenda du conclave budgétaire. L'intention est toujours de conclure un contrat pour dix ans pour la fin d'année. La négociation est bien avancée, je demande un mandat et un budget pour la clore.

(En néerlandais) Le personnel des chemins de fer doit communiquer sa participation ou non à une grève au plus tard 72 heures avant le début de celle-ci. Le plan de transport alternatif est ensuite établi sur la base du nombre de membres du personnel non-grévistes. Un service alternatif est entré en application hier soir. La communication aux voyageurs est assurée par les canaux habituels. Les trains prévus ont bien circulé. Un quart des trains a circulé, dont un IC sur trois. La plupart des trains P n'ont pas circulé. Aucun train n'a circulé dans les provinces de Liège, Luxembourg et Namur car le personnel des cabines de signalisation n'était pas disponible en nombre suffisant.

Ni la SNCB ni moi-même ne sommes satisfaits de cette situation. La SNCB voulait engager 1 300 collaborateurs en 2022. Les besoins de personnel ont cependant changé en cours d'année en raison de départs à la pension et de départs volontaires supplémentaires. La SNCB s'engage à remplacer chaque départ. Début septembre, 1 250 nouveaux collaborateurs ont déjà été engagés.

Par ailleurs, la SNCB a déjà lancé le recrutement d'accompagnateurs de train pour 2023. La capacité des formations a été accrue. L'incidence sur le personnel jusqu'en 2040 n'a pas encore été calculée. La SNCB se concentre sur les dix prochaines années. Le plan d'entreprise devant encore être évoqué à l'échelon politique, nous ne pouvons pas donner de chiffres concrets à ce stade.

(En français) L'objectif est un cadre fixe et

contracten met de spoorwegondernemingen worden gesloten, met duidelijke afspraken, met efficiëntiewinsten en met een passende financiering. Ik heb de vraag op de regeringstafel gelegd, het is voor mij een absolute prioriteit tijdens de begrotingsgesprekken.

Het sociaal overleg tussen HR Rail, de spoorbedrijven en de vakbonden vindt plaats in de daarvoor opgerichte organen. Ik spreek vaak met de vakbonden over de toekomst van het spoor. Ik heb samen met de premier een brief gestuurd.

(Frans) In die brief herbevestigen we de ambities in het regeerakkoord en bevestigen we dat de kwestie op de agenda van het begrotingsconclaaf staat. Het is nog steeds de bedoeling tegen het eind van het jaar een tienjarig contract te sluiten. De onderhandelingen schieten goed op. Ik vraag om een mandaat en een budget om ze af te ronden.

(Nederlands) Het spoorwegpersoneel moet ten laatste 72 uur voor het begin van een staking doorgeven of ze wel of niet deelnemen. Het alternatieve vervoersplan wordt dan opgesteld op basis van het aantal niet-stakende personeelsleden. Sinds gisterenavond is er een alternatieve dienstverlening van toepassing. De communicatie naar de reizigers wordt verspreid via de gebruikelijke kanalen. De treinen die gepland waren, hebben correct gereden. Een kwart van de treinen reed, waarvan een op de drie IC-treinen. De meeste P-treinen reden niet. In de provincies Luik, Luxemburg en Namen reed er geen enkele trein omdat er onvoldoende personeel beschikbaar was in de seinhuizen.

Ikzelf noch de NMBS zijn gelukkig met die situatie. De NMBS wilde in 2022 1.300 nieuwe medewerkers aanwerven. De personeelsbehoeften zijn echter in de loop van het jaar gewijzigd door bijkomende pensioneringen en vrijwillige vertrekken. De NMBS engageert zich om voor een een-op-eenvervanging te zorgen. Daarvoor zijn er begin september van dit jaar al 1.250 nieuwe medewerkers gevonden.

De NMBS is ook al gestart met de aanwerving van treinbegeleiders voor 2023. De capaciteit van de opleidingen werd uitgebreid. De personeelsimpact tot 2040 werd nog niet berekend, maar concentreert zich op de volgende tien jaar. Het ondernemingsplan moet nog op politiek niveau besproken worden. Daarom kunnen we nog geen concrete cijfers geven.

(Frans) We streven naar een vastomlijnd en

ambitieux, qui réforme les entreprises, et un cadre budgétaire stable sur dix ans pour programmer les investissements et engager les agents nécessaires.

ambitieus kader op grond waarvan de bedrijven hervormd kunnen worden, en een stabiel budgettair kader voor tien jaar teneinde de investeringen te kunnen plannen en het noodzakelijke personeel te kunnen aanwerven.

J'œuvre sans relâche pour remettre le train sur les bons rails. Deux milliards supplémentaires ont été dégagés sous cette législature: des moyens européens d'investissements, des compensations liées au Covid-19, la prise en charge des frais liés aux inondations et de ceux liés à l'augmentation du prix de l'électricité, des budgets d'innovation, etc. Le train est une partie de la solution à la crise actuelle. Les deux entreprises ferroviaires et moi-même sommes bien conscients des défis de personnel du rail belge. Je suis déterminé à trouver les moyens.

Ik werk me uit de naad om de trein opnieuw op het goede spoor te zetten. Tijdens de huidige regeerperiode werd er daartoe een bijkomend bedrag van twee miljard euro uitgetrokken: Europese investeringsmiddelen, compensaties voor de verliezen tijdens de coronacrisis, de financiering van bepaalde kosten in verband met de overstromingen en de stijging van de elektriciteitsprijzen, innovatiebudgetten, enz. De trein vormt een deel van de oplossing voor de huidige crisis. De twee spoorwegbedrijven en ikzelf zijn ons zeer bewust van de uitdagingen voor de Belgische spoorwegen op het stuk van het personeel. Ik ben vastbesloten om de benodigde middelen te vinden.

02.08 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Le ministre a déclaré dans la presse qu'il demanderait 4 milliards d'euros supplémentaires, mais ne répète pas sa demande ici. Nous introduisons une motion pour soutenir le ministre dans sa demande d'obtenir davantage de moyens. J'appelle tout le monde à soutenir cette motion, afin que nous disposions de suffisamment de moyens et de personnel pour le rail au cours des prochaines années. Nous demandons au gouvernement de miser sur un élargissement du service public ferroviaire, de s'engager à renforcer les effectifs ferroviaires et à améliorer les conditions de travail, ainsi que de dialoguer directement avec les partenaires sociaux.

02.08 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): In de pers verklaarde de minister dat hij 4 miljard euro extra zou vragen, maar hij herhaalt dat hier niet. Wij dienen een motie in om de minister te steunen in zijn vraag naar meer middelen. Ik roep eenieder op om die motie te steunen, zodat we ervoor kunnen zorgen dat we de komende jaren genoeg middelen en mensen bij het spoor hebben. Wij vragen de regering om in te zetten op een uitbreiding van de openbare dienst via het spoor, om zich te engageren voor meer spoorpersoneel en betere werkomstandigheden en om rechtstreeks in dialoog te gaan met de sociale partners.

02.09 **Tomas Roggeman** (N-VA): Les grèves entraînent surtout des nuisances pour les personnes qui travaillent. Le service minimum atténue le problème, mais nous devons affiner le système. Les syndicats évoquent un manque de personnel que nous ne pouvons pas nier. Nul ne parvient à pourvoir tous les postes prévus dans le cadre du personnel. Même en l'absence de grèves, des milliers de trains sont supprimés chaque mois. Soit nous résorbons les pénuries auxquelles nous sommes confrontés et nous nous concentrons sur la mise en œuvre des services actuels, soit nous poursuivons l'objectif d'un doublement de l'offre lancé par le ministre dans son exposé d'orientation politique.

02.09 **Tomas Roggeman** (N-VA): Staken levert vooral hinder op voor de werkende mensen. De minimale dienstverlening verzacht de pijn, maar we moeten het systeem verder afstellen. De vakbonden kaarten het personeelstekort aan, dat we niet kunnen ontkennen. Het personeelskader raakt maar niet ingevuld. Ook zonder staking worden er elke maand duizenden treinen afgeschaft. Ofwel werken we de bestaande tekorten weg en focussen we ons op het realiseren van de huidige dienstverlening, ofwel gaan we voor de beleidsverklaring van de minister over de verdubbeling van het aanbod.

Toutefois, avec quels moyens humains le ministre entend-il réaliser cette politique? Qui y croit encore? Le nouveau projet de contrat de gestion risque d'accentuer encore davantage le décalage entre la charge de travail et la disponibilité de personnel et

Met welke mensen wil de minister dat echter realiseren? Wie gelooft dat verhaal eigenlijk nog? Het nieuwe ontwerp van beheerscontract dreigt de kloof tussen werklast en beschikbaar personeel alleen nog maar te vergroten, met meer stakingen

de favoriser de nouvelles grèves.

02.10 **Chanelle Bonaventure** (PS): La grève est un mouvement collectif, solidaire et altruiste. Une grève est organisée pour réclamer des améliorations pour tous. Le personnel souffre. Il envoie le message qu'il est à bout. Les navetteurs le ressentent. Entre septembre 2021 et 2022, 600 emplois ont disparu, ce qui augmente la charge de travail. Le personnel subit les crises et cela devient difficile moralement. Je sais que vous y êtes attentif. Le PS vous soutiendra dans vos actions pour le rail et son accessibilité, pour les navetteurs et les travailleurs.

02.11 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Les syndicats veulent plus de moyens pour la SNCB. Nous appelons à conclure dans le cadre du conclave, comme vous vous y êtes engagé. Nous connaissons votre détermination et nous vous faisons confiance. Plus de moyens sont nécessaires pour le bien-être du personnel et la qualité de service dans une offre renforcée. Il est nécessaire de recruter et d'investir dans le rail et les métiers de demain, en partenariat avec le monde de l'école, comme cela se fait avec le Forem et Actiris.

Derrière les moyens du rail, c'est un projet de société qui doit être défendu. Nous paierons demain les non-investissements. Pour M. Everaert, journaliste à *L'Echo*, les défis sont triples: combler les trous du passé et compenser les coûts des crises, tout en finançant la croissance ferroviaire. Après deux ans de travail, nous sommes au sommet du col. Des maillots verts peuvent gagner des étapes de montagne. Allons-y!

02.12 **Frank Troosters** (VB): Le ministre déclare avoir déjà interpellé la SNCB à plusieurs reprises à propos du service défaillant. Peut-être est-il temps d'adopter un autre ton dans cette discussion. Une lettre adressée aux partenaires sociaux n'est pas une solution. Y consacrer beaucoup d'argent non plus. Des renforts en personnel sont prévus mais ils sont encore loin d'être suffisants. Nous devons résoudre les nombreux problèmes que nous rencontrons aujourd'hui plutôt que de continuer à annoncer toutes sortes de plans d'avenir.

02.13 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Je suis déçue. Je me demande parfois ce que je fais ici. En effet, j'ai constaté de très nombreux manquements au service minimum, alors que le ministre déclare que tout s'est bien passé. Un train pourtant

als gevolg.

02.10 **Chanelle Bonaventure** (PS): De staking is een collectieve, solidaire en altruïstische actie. Een staking wordt georganiseerd om verbeteringen voor iedereen te eisen. Het personeel lijdt. Het zendt de boodschap uit dat het op zijn tandvlees zit. De pendelaars voelen het. Tussen september 2021 en 2022 zijn er 600 banen verloren gegaan, waardoor de werkdruk toeneemt. Het personeel gaat gebukt onder de crisissen en het moreel lijdt daaronder. Ik weet dat u daar aandacht voor hebt. De PS zal u in uw acties voor het spoor en de toegankelijkheid ervan, voor de pendelaars en de werknemers steunen.

02.11 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): De vakbonden willen meer middelen voor de NMBS. We vragen dat men in het kader van het conclaaf, zoals u beloofd hebt, daartoe komt. We kennen uw vastberadenheid en we vertrouwen u. Er zijn meer middelen nodig voor het welzijn van het personeel en de kwaliteit van de dienstverlening bij een versterkt aanbod. Er moeten nieuwe personeelsleden aangeworven worden en er moet geïnvesteerd worden in de spoorwegen en de beroepen van morgen, in partnerschap met de onderwijswereld, zoals dat al met Forem en Actiris gebeurt.

Achter de middelen voor de spoorwegen gaat er een maatschappelijk project schuil dat verdedigd moet worden. We zullen morgen betalen voor het gebrek aan investeringen. Voor de heer Everaert, journalist bij *L'Echo*, zijn de uitdagingen drieledig: de gaten uit het verleden dichten en de kosten van de crisissen compenseren en tegelijk de groei van de spoorwegen financieren. Na twee jaar werk staan we op de top van de bergpas. Groene truien kunnen bergetappes winnen. Vooruit met de geit!

02.12 **Frank Troosters** (VB): De minister zegt dat hij de NMBS al meermaals heeft aangesproken op de gebrekkige dienstverlening. Misschien moet de toon van het gesprek veranderen? Een brief aan de sociale partners is geen oplossing. Veel geld er tegenaan gooien ook niet. Er komt personeel bij, maar het is nog steeds lang niet genoeg. De vele problemen van vandaag moeten worden opgelost in plaats van allerlei toekomstplannen te blijven aankondigen.

02.13 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Ik ben teleurgesteld. Ik vraag mij soms af wat ik hier zit te doen. Ik heb immers heel wat gebreken vastgesteld aan de minimale dienstverlening, maar de minister deelt mee dat alles in orde was. Een in de app

annoncé sur l'application n'a par exemple jamais circulé. Les promesses du ministre me réjouissent chaque fois, mais je suis désespérée de voir le niveau du service en Campine. Les gens sont de plus en plus incités à réutiliser la voiture. Je peux comprendre la pénurie de personnel mais il est temps de concrétiser les promesses.

aangekondigde trein is bijvoorbeeld nooit opgedaagd. Ik ben telkens opnieuw blij met de beloftes van de minister, maar ik word er moedeloos van als ik de dienstverlening in de Kempen bekijk. De mensen worden meer en meer naar de auto gepusht. Ik heb begrip voor het personeelstekort, maar het wordt tijd dat de beloftes worden waargemaakt.

02.14 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Je suis d'accord avec les remarques de Mme Verhaert. Ce matin, les informations fournies sur le quai et dans l'application étaient contradictoires. Ce n'est pas normal! Mme Vindevoghel salue les grèves avec enthousiasme, mais celles-ci ne font absolument pas le bonheur des voyageurs. Le personnel est sous pression en raison d'un manque d'effectif. Nul besoin d'une grève pour le prouver. La grève découle toujours d'un échec de la concertation. Il faut engager plus de personnel pour s'assurer que tous les trains puissent rouler. Les chiffres transmis en réponse à une question écrite indiquent que ces dernières années, nous avons peut-être trop peu tenu compte de la pyramide des âges. J'espère à présent que les manques pourront très rapidement être comblés.

02.14 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Ik ga akkoord met de opmerkingen van mevrouw Verhaert. Er was vanmorgen tegenstrijdige informatie op het perron en in de app. Dat zou toch niet mogen! Mevrouw Vindevoghel juicht hier haast de stakingen enthousiast toe, maar de reizigers zijn helemaal niet gelukkig met deze staking. Door personeelsgebrek staat het personeel onder druk. Er is echter geen staking nodig om dat duidelijk te maken. Een staking betekent altijd het falen van het overleg. Er zijn aanwervingen nodig om ervoor te zorgen dat alle treinen kunnen rijden. Cijfers in antwoord op een schriftelijke vraag tonen aan dat er de afgelopen jaren misschien onvoldoende is ingespeeld op de leeftijdspiramide. Ik hoop dat de tekorten nu heel snel ingevuld kunnen worden.

02.15 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Il n'est guère cohérent de témoigner du respect à l'égard du personnel tout en déclarant que la grève est une initiative visant à nuire aux voyageurs. Les cheminots ne voient plus d'autre issue pour faire comprendre que leur situation est de plus en plus inextricable. J'estime qu'il est déplacé de venir se plaindre du service minimum, même s'il n'est en effet pas optimal. Sous la précédente législature, Vooruit a voté contre l'instauration du service minimum étant donné qu'il nie l'essence même d'une grève, qu'il entraîne encore plus de frustrations et qu'il est contre-productif. La question fondamentale consiste à se demander si nous voulons ou non prendre au sérieux le signal envoyé par le personnel. Le gouvernement offre la perspective d'investissements supplémentaires et de services améliorés. Les conditions ne favorisent hélas pas cette politique étant donné qu'après avoir connu une crise sanitaire, nous sommes confrontés à des factures d'énergie astronomiques. J'appelle le gouvernement à contribuer au dialogue social et à rechercher des moyens additionnels. L'objectif final, y compris des cheminots et des syndicats, consiste à être au service du voyageur.

02.15 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Men kan niet enerzijds zijn respect betuigen voor het personeel en anderzijds de staking wegzetten als een initiatief om reizigers te ambeteren. Het spoorpersoneel ziet geen ander middel meer om het signaal te geven dat het water hen aan de lippen staat. Ik vind het misplaatst om zich hier druk te komen maken over de minimale dienstverlening, die inderdaad niet goed werkt. Vooruit heeft dat alvast niet mee goedgekeurd. Een minimale dienstverlening ontkent de essentie van een staking, zorgt voor nog meer frustraties en werkt contraproductief. De hamvraag is of we het signaal van het personeel ernstig nemen of niet. De regering biedt alvast een perspectief op meer investeringen en op een betere dienstverlening. De omstandigheden zitten helaas niet mee. Er was de coronacrisis en nu is er de torenhoge energiefactuur. Ik roep de regering op om bij te dragen aan de sociale dialoog en te zoeken naar meer middelen. Het uiteindelijke doel – ook van het spoorpersoneel en de vakbonden – is om de reiziger ten dienste te zijn.

Motions

Le **président**: En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Moties

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Une motion de recommandation a été déposée par Mme Maria Vindevoghel et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de Mme Maria Vindevoghel
et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité,
- considérant que la SNCB est une entreprise publique;
- considérant qu'Infrabel est une entreprise publique;
- considérant la grande importance que revêtent nos entreprises ferroviaires pour la société;
- considérant le grand nombre de travailleurs que comptent nos entreprises publiques ferroviaires;
- considérant la grande importance économique de nos entreprises ferroviaires;
- considérant les droits des voyageurs ferroviaires;
- considérant la promesse de transparence faite par le gouvernement en ce qui concerne le financement du rail;
- considérant que le gouvernement fédéral désire faire du transport ferroviaire l'épine dorsale de la mobilité en Belgique;
- considérant les objectifs climatiques et environnementaux de l'Europe;
- considérant que l'accord de gouvernement de l'exécutif fédéral comprend le passage suivant: "Dans le cadre du pacte national d'investissement, les dotations d'investissement seront augmentées";

- considérant que le front commun syndical a décidé d'avancer la grève sur le rail au 5 octobre 2022;

demande au gouvernement
- de prévoir un financement complémentaire d'au moins 4 milliards d'euros en 10 ans pour la SNCB et Infrabel, pour que ces entreprises soient au moins en mesure de poursuivre l'offre actuelle;
- de miser sur l'extension du service public sur le rail, tant en termes d'offre que de qualité;

- de s'engager pour un accroissement du nombre de membres du personnel opérationnel et pour une amélioration des conditions de travail;
- de se lancer dans un dialogue direct avec les partenaires sociaux pour évoquer l'avenir de nos chemins de fer."

Une motion pure et simple a été déposée par M. Nicolas Parent.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

03 Questions et interpellation jointes de

Een motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Maria Vindevoghel en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van mevrouw Maria Vindevoghel
en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,
- overwegende het feit dat de NMBS een overheidsbedrijf is;
- overwegende het feit dat Infrabel een overheidsbedrijf is;
- overwegende het grote maatschappelijke belang van onze spoorbedrijven;
- overwegende het grote aantal betrokken werknemers bij onze openbare spoorbedrijven;
- overwegende het grote economische belang van onze spoorbedrijven;
- overwegende de rechten van de treinreizigers;
- overwegende de belofte tot transparantie over de spoorfinanciering vanuit de regering;

- overwegende dat de federale regering van het spoorvervoer de ruggengraat van de mobiliteit in België wil maken;
- overwegende de Europese klimaat- en milieudoelstellingen;
- overwegende dat het federaal regeerakkoord zegt dat: "In het kader van het nationale investeringspact de investeringsdotaties moeten worden opgetrokken;

- overwegende het feit dat het algemeen vakbondsfront vervroegd is overgegaan tot een stakingsactie op het spoor op 5 oktober 2022;

vraagt de regering
- om de NMBS en Infrabel te voorzien van een bijkomende financiering van minstens 4 miljard euro op tien jaar tijd, zodat deze bedrijven minstens het huidige aanbod kunnen voortzetten,
- om in te zetten op het uitbreiden van de openbare dienst op het spoor, zowel inzake aanbod als kwaliteit,
- om zich te engageren voor meer operationeel spoorpersoneel en betere werkomstandigheden,

- om rechtstreeks in dialoog te gaan met de sociale partners over de toekomst van ons spoor."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Nicolas Parent.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

03 Samengevoegde vragen en interpellatie van

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison Hamont-Weert" (55000322I)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire internationale Hamont-Weert" (55030187C)
- Kris Verduyckt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le débat à la Seconde Chambre néerlandaise concernant la liaison ferroviaire Anvers-Hamont-Weert" (55030391C)
- Barbara Creemers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire Hamont-Weert" (55030625C)

03.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Bien que la Chambre soit unanime sur l'importance de rouvrir la liaison Hamont-Weert, nos voisins du nord en sont moins convaincus. La secrétaire d'État Heijnen laisse la porte encore entr'ouverte, mais la décision définitive sera prise en 2024 lorsque les coûts seront connus.

Une concertation à ce sujet est-elle déjà prévue? Le ministre peut-il convaincre les Néerlandais? De quelle manière les autorités néerlandaises comptent-elles s'y prendre pour connaître les coûts?

03.02 **Frank Troosters** (VB): Le ministre a-t-il encore eu des contacts avec son homologue néerlandaise depuis que l'on sait qu'une décision sur la réouverture de la ligne Hamont-Weert ne sera pas prise avant 2024? Comment peut-on débloquer le dossier?

03.03 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: J'apprécie les efforts que vous avez consentis pour participer au débat du 15 septembre 2022 au sein de la Seconde Chambre. Cela renforce le message que nous souhaitons faire passer dans le cadre des contacts bilatéraux.

La déclaration de politique du gouvernement Rutte IV ne contient que les grandes lignes. Il revient aux membres du gouvernement de formuler leurs priorités. La ligne ferroviaire Hamont-Weert est bien reprise dans le programme de travail sur le transport ferroviaire international de la secrétaire d'État Heijnen. Cette dernière accorde beaucoup d'importance aux liaisons transfrontalières, dont elle estime néanmoins qu'elles doivent être durables et pérennes. Elle souhaite dès lors examiner s'il est possible de réduire le coût élevé de cette liaison.

Depuis le 15 septembre, je n'ai plus eu de contacts avec la secrétaire d'État, mais à chaque contact, je souligne l'importance de la ligne Hamont-Weert. Le

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbinding Hamont-Weert" (55000322I)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De internationale spoorverbinding Hamont-Weert" (55030187C)
- Kris Verduyckt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het debat in de Nederlandse Tweede Kamer over de spoorlijn Antwerpen-Hamont-Weert" (55030391C)
- Barbara Creemers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorlijn Hamont-Weert" (55030625C)

03.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Hoewel er in deze Kamer eensgezindheid bestaat over het belang van de heropening van de verbinding Hamont-Weert, zijn onze noorderburen daar minder van overtuigd. Staatssecretaris Heijnen sluit de deur nog niet volledig, maar de definitieve beslissing valt in 2024, wanneer het kostenplaatje bekend zal zijn.

Staat hierover overleg gepland? Kan de minister de Nederlanders overtuigen? Op welke manier wil de Nederlandse overheid zicht krijgen op de kosten?

03.02 **Frank Troosters** (VB): Heeft de minister nog contact gehad met zijn Nederlandse collega nadat bekend werd dat er pas in 2024 een beslissing wordt genomen over de heropening van de lijn Hamont-Weert? Hoe kan het dossier vlot worden getrokken?

03.03 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: Ik apprecieer de inspanning om aanwezig te zijn bij het debat in de Tweede Kamer op 15 september 2022. Dat versterkt de boodschap die wij steevast brengen tijdens bilaterale contacten.

De beleidsverklaring van de regering-Rutte IV bevat slechts de hoofdlijnen, het is aan de regeringsleden zelf om hun prioriteiten te formuleren. In het werkprogramma internationaal spoor van staatssecretaris Heijnen is de spoorlijn Hamont-Weert wel degelijk opgenomen. Voor de staatssecretaris zijn grensoverschrijdende verbindingen belangrijk, maar ze moeten ook duurzaam zijn en voor lange tijd kunnen worden behouden. Zij wil daarom onderzoeken of de hoge kostprijs omlaag kan.

Ik heb sinds 15 september geen contact meer gehad met de staatssecretaris, maar bij elk contact benadruk ik het belang van de lijn Hamont-Weert.

dossier a été abordé lors du comité de pilotage bilatéral belgo-néerlandais du 26 septembre 2022.

03.04 **Wouter Raskin** (N-VA): Il s'agit d'une liaison importante au cœur de l'Eurégion. C'est un projet durable. Il faut montrer aux Pays-Bas que la Belgique a mis tout en œuvre pour démontrer la faisabilité de cette liaison.

03.05 **Frank Troosters** (VB): Je n'ai pas pu assister à la visite aux Pays-Bas. C'était une initiative sympathique, mais nous savions déjà ce qui allait se passer. La décision a été reportée à 2024. La SNCB a réalisé une étude, mais nous ne pouvons pas la consulter. La conclusion était que le *business case* était négatif. L'accord de gouvernement du gouvernement Rutte III stipulait qu'un accord existait pour réaliser la liaison. Les Néerlandais étaient alors convaincus. Maintenant, c'est retour à la case départ. Il n'y a rien. Ce n'est qu'en 2024 que nous en reparlerons et que nous recalculerons tout. Cet accès ferroviaire économiquement essentiel ne se fera pas non plus sous ce gouvernement.

03.06 **Kris Verduyckt** (Vooruit): Les Pays-Bas n'ont jamais été demandeurs, mais cette attitude a changé dans l'intervalle. Plutôt qu'un dossier limbourgeois, il s'agit de la connexion avec Eindhoven, Venlo et l'Allemagne. Des suggestions ont été faites pour réduire les coûts. Le réexamen de ce dossier est positif. Il est de notre devoir de continuer à le promouvoir.

Motions

Le **président**: En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par M. Wouter Raskin et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Wouter Raskin et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité,
- considérant la proposition de résolution visant la réalisation d'une liaison ferroviaire transfrontalière entre Hamont et Weert, adoptée à l'unanimité par la Chambre en sa séance plénière du 3 juin 2021;

- considérant que du côté belge, tous les travaux d'infrastructure nécessaires à la réalisation de cette liaison ferroviaire sont déjà achevés;

- considérant que la réalisation de cette liaison

Het dossier kwam wel nog ter sprake tijdens de bilaterale stuurgroep België-Nederland van 26 september 2022.

03.04 **Wouter Raskin** (N-VA): Het gaat hier om een belangrijke verbinding in het hart van de Euregio. Het is een duurzaam project. Wij moeten Nederland tonen dat België alles in het werk heeft gesteld om aan te tonen dat die verbinding kan worden gerealiseerd.

03.05 **Frank Troosters** (VB): Ik kon niet aanwezig zijn bij het bezoek aan Nederland. Dat was een sympathiek initiatief, maar we wisten al wat er ging gebeuren. De beslissing werd uitgesteld tot 2024. De NMBS heeft een studie uitgevoerd, maar die mogen wij niet zien. De conclusie was dat er een negatieve businesscase was. In het regeerakkoord van de regering-Rutte III stond dat er een akkoord was om de verbinding te realiseren. De Nederlanders waren toen wel over de streep. Nu zijn we terug bij af. Er is niets. Pas in 2024 zullen we verder praten en alles nog eens opnieuw berekenen. Deze economisch broodnodige spoorontsluiting zal er ook onder deze regering niet komen.

03.06 **Kris Verduyckt** (Vooruit): Nederland was nooit vragende partij, maar we hebben dat zien veranderen. Dit is meer dan een Limburgs dossier, dit gaat over de verbinding met Eindhoven, met Venlo, met Duitsland. Er werden suggesties gedaan om de kostprijs te doen dalen. Het is goed dat dit opnieuw wordt onderzocht. Het is onze plicht om dit dossier onder de aandacht te houden.

Moties

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Wouter Raskin en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Wouter Raskin en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,
- overwegende het voorstel van resolutie voor het realiseren van een grensoverschrijdende treinverbinding tussen Hamont en Weert, dat op 3 juni 2021 unaniem werd goedgekeurd door de plenaire vergadering van de Kamer;
- overwegende dat alle infrastructuurwerken aan Belgische zijde die noodzakelijk zijn voor het tot stand brengen van de treinverbinding reeds zijn afgerond;
- overwegende dat de realisatie van de

ferroviaire ne figure plus dans l'accord de gouvernement de l'actuel exécutif néerlandais;

- considérant que la secrétaire d'État néerlandaise Vivianne Heijnen entend prendre une décision définitive sur cette liaison ferroviaire en 2024, lorsque les coûts précis seront mieux connus;
- considérant que l'actuel contrat de gestion conclu entre la SNCB et l'État fédéral porte aussi, aux articles 5 et 24, sur les lignes transfrontalières desservant les gares situées juste après la frontière, ces dessertes pouvant être considérées comme un transport effectué avec des trains du service ordinaire et relevant dès lors des missions de service public;
- considérant qu'un nouveau projet de contrat de gestion entre la SNCB et l'État fédéral fait actuellement l'objet de négociations;

- considérant qu'il est essentiel que l'État fédéral envoie un signal clair au gouvernement néerlandais en lui faisant savoir que notre gouvernement exige de la SNCB qu'elle mette en place une liaison ferroviaire sur le trajet Hamont-Weert dès que l'infrastructure le permettra;

demande au gouvernement
d'inclure la desserte de la gare de Weert dans le projet de contrat de gestion entre la SNCB et l'État fédéral, sous réserve de l'exécution des travaux d'infrastructure nécessaires à la réalisation de la liaison ferroviaire entre Hamont et Weert sur le territoire néerlandais."

Une motion pure et simple a été déposée par M. Nicolas Parent.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

04 Interpellation de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La rénovation et la vente du pont du Jubilé par la SNCB" (55000323I)

04.01 **Frank Troosters** (VB): La SNCB souhaite depuis longtemps se débarrasser du pont du Jubilé inutile sur le site de Tour et Taxis. Le pont est protégé et est en mauvais état.

Un accord aurait été conclu, selon lequel la SNCB, tout comme la Région de Bruxelles-Capitale, investirait 4 millions d'euros dans la rénovation de ce pont inutile, pour ensuite le céder à la Région pour 1 euro.

Les résultats de l'étude sont-ils à la disposition des

treinverbinding niet langer is opgenomen in het regeerakkoord van de huidige Nederlandse regering;
- overwegende dat de Nederlandse staatssecretaris Vivianne Heijnen in 2024 een definitieve beslissing wil nemen over de treinverbinding, wanneer er meer duidelijkheid bestaat over de precieze kostprijs;
- overwegende dat de bestaande beheersovereenkomst tussen de NMBS en de federale overheid in de artikelen 5 en 24 de grensoverschrijdende lijnen regelt die de stations kort over de grens bedienen en als vervoer met treinen van de gewone dienst mogen worden beschouwd en bijgevolg onder de opdracht van openbare dienst vallen;
- overwegende dat er op dit moment onderhandelingen plaatsvinden over een nieuw ontwerp van beheersovereenkomst tussen de NMBS en de federale overheid;
- overwegende dat het essentieel is dat de federale overheid een duidelijk signaal geeft aan de Nederlandse regering dat zij van de NMBS verlangt dat deze een treindienst zal verzorgen op het traject Hamont-Weert, zodra de infrastructuur dit toelaat;

vraagt de regering
om de bediening van het station van Weert op te nemen in het ontwerp van beheersovereenkomst tussen de NMBS en de federale overheid, onder voorbehoud van de uitvoering van de infrastructuurwerken die noodzakelijk zijn voor de realisatie van de treinverbinding tussen Hamont en Weert op het Nederlandse grondgebied."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Nicolas Parent.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

04 Interpellatie van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De renovatie en de verkoop van de Jubelfeestbrug door de NMBS" (55000323I)

04.01 **Frank Troosters** (VB): De NMBS wil al geruime tijd af van de overbodige Jubelfeestbrug op de site van Thurn en Taxis. De brug is beschermd en is in slechte staat.

Er zou een akkoord zijn. De NMBS investeert, net als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 4 miljoen euro in de renovatie van een overbodige brug, om ze vervolgens voor 1 euro over te laten aan het Gewest.

Zijn de resultaten van de studieopdracht

membres de la commission? Le conseil d'administration de la SNCB a-t-il approuvé l'accord à l'unanimité? Le ministre était-il au courant de cette décision? Prendra-t-il des initiatives pour annuler l'accord? Quand et par qui l'accord a-t-il été négocié?

04.02 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: La restauration de ce monument historique contribue au rayonnement de notre capitale.

Le permis de bâtir a été soumis fin août 2022 à l'issue d'une étude. Le permis peut être consulté auprès d'urban.brussels et est en attente d'une attestation d'exhaustivité.

L'étude est le résultat d'une collaboration entre la SNCB, le bureau d'études Brussels, Bruxelles Mobilité et urban.brussels. Toutes les décisions sont approuvées et validées par l'ensemble des partenaires. Le 3 décembre 2021, la Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB ont signé une convention de partenariat pour l'adjudication du contrat de rénovation du pont du Jubilé. Cette convention a ensuite été approuvée par le comité exécutif de la SNCB.

04.03 **Frank Troosters** (VB): Pourrions-nous avoir accès à cette étude?

La SNCB est dans une situation budgétaire précaire. Elle réclame énormément de moyens financiers supplémentaires mais, parmi ceux-ci, 4 millions d'euros partent à la Région de Bruxelles-Capitale pour un pont totalement superflu.

Les entreprises publiques ont l'obligation morale d'utiliser les deniers publics de manière réfléchie et avec parcimonie.

Je demande au gouvernement de prendre immédiatement les mesures nécessaires pour que ces plans soient revus et pour inciter la SNCB à consacrer les 4 millions d'euros épargnés à l'amélioration de l'accessibilité et de la sécurité de ses infrastructures.

Motions

Le **président**: En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par M. Frank Troosters et est libellée comme suit:

"La Chambre,

beschikbaar voor de commissieleden? Keurde de raad van bestuur van de NMBS de overeenkomst eensgezind goed? Was de minister op de hoogte van die beslissing? Zal hij stappen zetten om de overeenkomst ongedaan te maken? Wanneer en door wie werd over de overeenkomst onderhandeld?

04.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: De restauratie van dit historische monument draagt mee bij tot de uitstraling van onze hoofdstad.

De indiening van de bouwvergunning eind augustus 2022 is het resultaat van een studie. De vergunning ligt ter inzage bij urban.brussels en wacht op een certificaat van volledigheid.

De studie is het resultaat van een samenwerking tussen de NMBS, het studiebureau Brussels, Brussel Mobiliteit en urban.brussels. Alle besluiten werden goedgekeurd en gevalideerd door alle partners. Op 3 december 2021 hebben het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de NMBS een partnerschapsovereenkomst ondertekend voor de gunning van het contract voor de renovatie van de Jubelfeestbrug. Die overeenkomst werd vervolgens door het Executive Committee van de NMBS goedgekeurd.

04.03 **Frank Troosters** (VB): Kunnen wij inzage krijgen in die studie?

De NMBS zit in een precaire budgettaire situatie. Zij vraagt bakken extra geld, maar hier wordt 4 miljoen euro weggesluisd naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor een totaal overbodige brug.

Overheidsbedrijven hebben de morele plicht om doordacht en spaarzaam met belastinggeld om te springen.

Ik vraag de regering om onmiddellijk de nodige maatregelen te nemen opdat deze plannen opnieuw worden bekeken en om de NMBS aan te sporen de uitgespaarde 4 miljoen euro aan te wenden voor het verbeteren van de toegankelijkheid en het verhogen van de veiligheid van haar infrastructuur.

Moties

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Frank Troosters en luidt als volgt:

"De Kamer,

ayant entendu l'interpellation de M. Frank Troosters

et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité,

- considérant le fait que le pont du Jubilé ne présente plus aucune valeur réelle ou logistique pour la SNCB;
- considérant la situation budgétaire précaire dans laquelle se trouve le gouvernement fédéral;
- considérant que le coût élevé de l'énergie et l'indexation des salaires exercent une forte pression sur la situation budgétaire de la SNCB;
- considérant le fait que la SNCB demande un soutien financier supplémentaire au gouvernement;
- considérant le fait que la SNCB appliquera une augmentation des prix en février 2023;
- considérant la forte inflation et la perte de pouvoir d'achat auxquelles la population est confrontée;
- considérant le devoir moral et absolu des entreprises publiques de gérer correctement, de manière réfléchie et parcimonieuse les moyens financiers mis à leur disposition par les contribuables;

demande au gouvernement
- de prendre immédiatement les mesures nécessaires pour que les projets de la SNCB visant à d'abord investir quatre millions d'euros dans la rénovation du pont de Jubilé, qui lui est inutile, pour ensuite le vendre à la Région de Bruxelles-Capitale pour un euro symbolique, ne puissent pas se concrétiser;
- d'inciter la SNCB à utiliser les quatre millions d'euros ainsi économisés pour améliorer l'accessibilité et accroître la sécurité de ses infrastructures."

Une motion pure et simple a été déposée par M. Nicolas Parent.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

05 Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La source de cofinancement du projet d'extension du Terminal Container Athus" (55029467C)

05.01 **Benoît Piedboeuf** (MR): Le projet de développement du Terminal Container d'Athus convainc l'ensemble des forces politiques, à la Région comme au fédéral. Je m'en réjouis.

Désormais, il faut passer d'un soutien de principe à un soutien pratique, qui ne dépend que d'une répartition des rôles entre vous et votre homologue wallon, le ministre Henry.

gehoord de interpellatie van de heer Frank Troosters
en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,

- overwegende het feit dat de Jubelfeestbrug geen feitelijke of logistieke waarde meer heeft voor de NMBS;
- overwegende de precaire budgettaire situatie waarin de federale regering verkeert;
- overwegende dat de hoge kosten voor energie en de loonindexeringen de budgettaire situatie van de NMBS erg onder druk zet;
- overwegende het feit dat de NMBS bijkomende financiële steun vraagt aan de regering;
- overwegende het feit dat de NMBS een prijsverhoging zal doorvoeren in februari 2023;
- overwegende de hoge inflatie en het verlies aan koopkracht waarmee de bevolking kampt;
- overwegende de absolute en morele plicht van overheidsbedrijven om op een goede, doordachte en spaarzame manier om te springen met de financiële middelen die hen door de belastingbetalers ter beschikking worden gesteld;

vraagt de regering
- onmiddellijk de nodige maatregelen te nemen opdat de plannen, waarbij de NMBS eerst 4 miljoen euro zal investeren in de renovatie van de voor hen onnuttige Jubelfeestbrug om die vervolgens voor één symbolische euro te verkopen aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, geen doorgang kunnen vinden;
- de NMBS aan te sporen om de alzo uitgespaarde 4 miljoen euro aan te wenden voor het verbeteren van de toegankelijkheid en het verhogen van de veiligheid in haar infrastructuur."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Nicolas Parent.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

05 Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De cofinancieringsbron voor de geplande uitbreiding van Terminal Container Athus" (55029467C)

05.01 **Benoît Piedboeuf** (MR): Het project voor de ontwikkeling van Terminal Container Athus heeft alle politieke partijen overtuigd, zowel op gewestelijk als op federaal niveau. Daar ben ik blij om.

Van nu af aan moet er van principiële steun overgegaan worden naar praktische steun. Al wat daarvoor nodig is, is een rolverdeling tussen u en uw Waalse ambtgenoot, minister Henry.

Il s'agit de mobiliser les fonds européens du programme Connecting Europe Facility sur les volets d'études et de travaux du projet. Les taux de subventions sont de 50 % et de 30 %, pour des montants avoisinants 2 et 11 millions d'euros. Mais ces subventions ne seront allouées que si la Région ou le fédéral cofinancent à la même hauteur.

Qui, de vous ou de votre collègue M. Henry, mettra la main à la poche et quand?

05.02 **Georges Gilkinet**, ministre *(en français)*: Avec la commissaire européenne au transport, nous inaugurions l'an dernier le résultat de travaux réalisés avec des moyens belges et européens.

Le Terminal d'Athus est un carrefour multimodal européen du fret, au cœur du corridor reliant la Méditerranée à la mer du Nord. Le Terminal est un port sec, qui correspond avec le port humide d'Anvers. Ses activités participent à l'ambition de ce gouvernement de doubler le volume de marchandises transportées par train d'ici 2030, confirmée par l'adoption du Plan Marchandises.

Le Terminal Container d'Athus m'annonce le projet de développement auquel vous faites référence. Je lui ai précisé que je proposerais au gouvernement une série d'investissements permettant à Infrabel de réaliser les aménagements utiles au développement des trafics générés par cette extension.

Dans le cadre de l'actuel conclave budgétaire, nous nous demandons si nous disposons des investissements nécessaires pour les dix prochaines années, afin de remplir nos missions en termes de transport de personnes et de marchandises. La compétence relative au soutien spécifique aux aménagements dans l'enceinte privée du terminal a été régionalisée. J'ai écrit un courrier à MM. Di Rupo, Henry et Dolimont afin d'attirer leur attention sur l'importance de ce projet. La balle est désormais dans le camp du gouvernement wallon qui devra se positionner pour savoir si le transport modal bénéficie d'un soutien financier suffisant.

05.03 **Benoît Piedboeuf** (MR): C'est donc clairement au ministre Henry de bouger et il a annoncé qu'il se pencherait sur ce dossier. L'enveloppe de 400 millions d'euros allouée au transport fluvial en Wallonie est positive, mais il n'y

Het is zaak om de Europese middelen van het programma 'Connecting Europe Facility' in te zetten voor de studie- en werkaspecten van het project. De subsidiepercentages bedragen 50 % en 30 %, voor bedragen van ongeveer 2 en 11 miljoen euro. Die subsidies zullen echter alleen toegekend worden als het gewest of de federale regering in dezelfde mate meefinanciert.

Wie van u beiden – u of uw collega minister Henry – zal in zijn portefeuille tasten en wanneer?

05.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Frans)*: Vorig jaar hebben we met de Europese commissaris voor Vervoer het resultaat van de werkzaamheden die met Belgische en Europese middelen verwezenlijkt werden, ingehuldigd.

Terminal Container Athus (TCA) is een Europese multimodale hub voor het goederenvervoer, centraal gelegen in de corridor die de Middellandse Zee met de Noordzee verbindt. TCA is een droge haven, die in verbinding staat met de zeehaven van Antwerpen. De activiteiten van TCA dragen bij aan de ambitie van deze regering om het volume van het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen, wat door de goedkeuring van het *Plan Goederenvervoer* bevestigd werd.

TCA heeft me gesproken over het ontwikkelingsproject waarnaar u verwijst. Ik heb laten weten dat ik de regering een reeks investeringen zou voorstellen dankzij welke Infrabel de aanpassingen kan uitvoeren die nodig zijn voor de ontwikkeling van het verkeer dat door die uitbreiding gegenereerd zal worden.

In de context van het huidige begrotingsconclaaf vragen we ons af of we voor de komende tien jaar over de noodzakelijke investeringsmiddelen zullen beschikken om onze opdrachten op het stuk van het personen- en het goederenvervoer te vervullen. De bevoegdheid inzake specifieke steun voor de inrichting van de privéterminal werd geregionaliseerd. Ik heb de heren Di Rupo, Henry en Dolimont een brief geschreven om hun aandacht op het belang van dat project te vestigen. De bal ligt nu in het kamp van de Waalse regering, die een standpunt zal moeten innemen over de vraag of het modale transport voldoende financiële steun krijgt.

05.03 **Benoît Piedboeuf** (MR): Het is duidelijk dat minister Henry actie moet ondernemen. Hij heeft aangekondigd dat hij zich over dat dossier zal buigen. Het is een goede zaak dat er een bedrag van 400 miljoen euro geoormerkt wordt voor de

a pas de fleuve en Luxembourg et nous parlons du plus grand port sec du pays.

L'incident est clos.

06 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation à la gare de Renaix" (55029614C)

06.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Après le placement de caméras de sécurité à la gare de Renaix, les plaintes pour déprédations, nuisances et vols de vélo ont diminué. Depuis, les caméras ont été retirées et les problèmes refont surface.

Pourquoi ont-elles été enlevées? Comment le ministre entend-il s'attaquer aux vols de vélos et à l'insécurité générale? Comment se déroule la concertation avec les autorités locales de Renaix?

06.02 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: La caméra temporaire placée au niveau de l'abri à vélos a été retirée avant l'été, car selon la SNCB, les problèmes étaient surtout liés aux étudiants. La caméra provisoirement enlevée de la salle d'attente à la suite des travaux a été replacée fin mai 2022. La SNCB n'a pas été informée d'une éventuelle résurgence de la problématique.

Les caméras ne jouent pas tant un rôle préventif, mais aident à retrouver les auteurs et fournissent des preuves. Elles permettent également de suivre les événements et les flux de voyageurs, de procéder à une évaluation en temps réel et de suivre les incidents.

Depuis le début de l'année scolaire, les patrouilles Securail ont repris à un rythme plus soutenu. La SNCB n'hésitera pas à prendre d'autres mesures, comme le déploiement de caméras temporaires. Toutefois, cela nécessitera des ressources.

La SNCB ne dispose pas de chiffres sur les vols de vélos, mais aimerait bien les recevoir de la part de la police afin de pouvoir procéder à une évaluation précise des risques.

Si l'administration communale ou la police de Renaix le souhaitent, une action commune peut être élaborée en concertation.

06.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Le sentiment d'insécurité est l'une des raisons majeures qui incitent les gens à ne pas prendre le train. J'ai appris que les caméras ont été remises en place,

binnenvaart in Wallonië, maar in Luxemburg stroomt er geen grote rivier. Het gaat over de grootste 'droge haven' van het land.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toestand van het station in Ronse" (55029614C)

06.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Nadat er aan het station van Ronse veiligheidscamera's werden geplaatst, daalden de klachten over verloedering, overlast en fietsdiefstallen. Ondertussen werden de camera's weggenomen en zijn er opnieuw problemen.

Waarom werden ze weggenomen? Hoe wil de minister de fietsdiefstallen en de algemene onveiligheid aanpakken? Hoe verloopt het overleg met het lokale bestuur van Ronse?

06.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: De tijdelijke camera aan de fietsenstalling werd voor de zomer weggehaald, omdat de problemen volgens de NMBS vooral met schoolgaande jongeren te maken hebben. De camera die tijdelijk uit de wachtzaal werd verwijderd wegens werken werd eind mei 2022 teruggeplaatst. De NMBS kreeg geen signalen dat de problematiek in de tussentijd opnieuw de kop opsteekt.

Camera's worden niet zozeer preventief ingezet, maar dragen bij aan de opsporing van daders, het leveren van bewijsmateriaal, de monitoring van evenementen en reizigersstromen en de realtime inschatting en opvolging van incidenten.

De patrouilles van Securail zijn sinds het begin van het schooljaar in een hoger tempo hervat. De NMBS zal niet aarzelen om andere maatregelen te nemen, zoals de inzet van tijdelijke camera's. Daar zijn echter middelen voor nodig.

De NMBS beschikt niet over cijfers over fietsdiefstallen, maar zou die wel graag ontvangen van de politie zodat een accurate risico-inschatting kan worden gemaakt.

Indien het stadsbestuur of de politie van Ronse dit wenst, kan er in overleg een gezamenlijke actie worden uitgewerkt.

06.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Een onveiligheidsgevoel is een van de grootste redenen om niet voor de trein te kiezen. Ik heb vernomen dat de camera's teruggeplaatst zijn, wat een goede

ce qui est une bonne chose. Elles ont indéniablement un effet de dissuasion. Par ailleurs, le ministre ne doit pas dépenser des millions d'euros pour pouvoir disposer de ces caméras.

L'incident est clos.

07 Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'achat de billets à bord des trains, sanction contre les personnes âgées" (55029620C)

07.01 **Chanelle Bonaventure** (PS): Des personnes âgées sont sanctionnées pour ne pas avoir acheté de billets avant de monter dans le train, alors qu'elles n'ont pas eu accès à un guichet ou ne sont pas en mesure d'utiliser des automates. Comment le justifiez-vous?

La SNCB dispose-t-elle de données sur ce genre de situations ou compte-t-elle mener une étude sur le sujet? Mettra-t-elle fin à ces sanctions injustes?

07.02 **Georges Gilkinet**, ministre *(en français)*: Il est possible pour les personnes éprouvant des difficultés de contacter le service clientèle de la SNCB pour obtenir une assistance directe par téléphone. L'opérateur prend le contrôle à distance des opérations et apporter toute l'assistance nécessaire au voyageur.

En l'absence d'automate ou si celui-ci est défectueux, l'accompagnateur en est averti et on ne demande pas de supplément au voyageur. J'appelle les accompagnateurs à faire preuve de souplesse et de compréhension.

La SNCB prépare une nouvelle génération d'automates offrant une interface plus intuitive et proposant une assistance vocale par interphone. On veillera à la facilité d'accès aux automates et à la lisibilité des écrans. La SNCB proposera aux communes des sessions d'information sur les nouveaux canaux de vente. Leur mise en place est prévue au plus tôt en 2023.

Un projet pilote dans certaines communes permet aux voyageurs d'obtenir aux guichets de bpost de l'aide afin de remplir des formulaires d'abonnement ou des cartes de réduction.

07.03 **Chanelle Bonaventure** (PS): Pour les seniors, le train est le moyen de déplacement le plus accessible et le plus confortable. Il doit rester une expérience positive et la meilleure alternative à la voiture.

zaak is. Ze hebben wel degelijk een ontradingseffect. Bovendien heeft de minister daarvoor geen miljoenen nodig.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De benadeling van bejaarden die een ticket in de trein moeten kopen" (55029620C)

07.01 **Chanelle Bonaventure** (PS): Het gebeurt dat ouderen een sanctie opgelegd krijgen, omdat ze geen biljet kochten voor ze op de trein stapten, terwijl ze er geen loket was waar ze van konden gebruikmaken of ze niet in staat waren om een ticket aan de automaat te kopen. Hoe rechtvaardigt u dat?

Beschikt de NMBS over gegevens in verband met dergelijke situaties of zal ze een studie hierover laten uitvoeren? Zal ze een einde maken aan die onbillijke sancties?

07.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Frans)*: Personen die problemen ondervinden, kunnen contact opnemen met de klantendienst van de NMBS om directe assistentie per telefoon te krijgen. De operator neemt op afstand de controle over de verrichtingen aan de automaat over en verleent de nodige assistentie aan de reiziger.

Als er geen (werkende) automaat is, wordt de treinbegeleider verwittigd en hoeven de reizigers geen toeslag te betalen. Ik roep de treinbegeleiders ertoe op om zich soepel en begripvol op te stellen.

De NMBS werkt aan een nieuwe generatie automaten, met een meer intuïtieve interface en vocale assistentie via een intercom. We zullen erop toezien dat de automaten vlot toegankelijk en de schermen goed leesbaar zijn. De NMBS zal infosessies organiseren voor de gemeenten over de nieuwe verkoopskanalen. De nieuwe automaten zullen ten vroegste in 2023 geïnstalleerd worden.

Dankzij een proefproject kunnen reizigers in een aantal gemeenten aan de loketten van bpost hulp vragen bij het invullen van aanvraagformulieren voor abonnementen en kortingkaarten.

07.03 **Chanelle Bonaventure** (PS): Voor de senioren is de trein het meest toegankelijke en comfortabele vervoersmiddel. Reizen met de trein moet een positieve ervaring en het beste alternatief voor de auto blijven.

L'incident est clos.

08 Questions jointes de
- Karin Jiroflée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores engendrées par la trajectoire Louvain tout droit" (55029626C)
- Katleen Bury à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores à Zaventem" (55030669C)

08.01 **Karin Jiroflée** (Vooruit): Dans l'étude d'Envisa – un document de 1 000 pages – la trajectoire de vol "Louvain Tout Droit" ne figure qu'une seule fois. Pourtant, les habitants d'au moins cinq communes sont concernés. C'est comme si ces communes n'existaient pas. Les équilibres sont toujours recherchés entre les Régions, mais jamais à l'intérieur de celles-ci. Pourtant, les problèmes y sont tout aussi importants et au moins tout aussi injustes.

Le ministre a-t-il déjà trouvé une solution équitable pour toutes les communes situées sur les trajectoires de vol? En quoi pourrait consister une solution possible pour la trajectoire de vol "Louvain Tout Droit"?

08.02 **Katleen Bury** (VB): Dans le dossier relatif à la pollution sonore autour de Zaventem, de nombreux échos contradictoires nous parviennent. Selon le ministre bruxellois Maron, il existerait un accord préliminaire ou une déclaration commune, tandis que la ministre flamande Demir affirme que le ministre de la mobilité a lui-même fait une proposition unilatérale à laquelle les autres gouvernements ont ensuite pu réagir.

Qu'a-t-il été décidé concrètement? Si un accord préliminaire est conclu, que prévoit-il?

08.03 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: L'étude d'Envisa a été publiée le 1er juin 2022 et peut être consultée sur le site du SPF Mobilité et Transports.

Envisa propose différents scénarios élaborés sur la base des propositions de plusieurs parties au jugement, dont la Région flamande, la Région de Bruxelles-Capitale et les communes concernées. L'étude a été présentée le 20 juin aux participants de la plate-forme de concertation, qui inclut également la commune de Haacht.

Envisa affirme qu'il ne peut y avoir de solution durable sans un consensus politique quant à l'objectif poursuivi. C'est la raison pour laquelle, à

Het incident is gesloten.

08 Samengevoegde vragen van
- Karin Jiroflée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidsoverlast door Leuven Rechtdoor" (55029626C)
- Katleen Bury aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidshinder in Zaventem" (55030669C)

08.01 **Karin Jiroflée** (Vooruit): In de studie van Envisa – een document van 1.000 pagina's – wordt de route Leuven Rechtdoor maar één keer vermeld. Nochtans worden de inwoners van minstens vijf gemeenten hierdoor getroffen. Het lijkt wel alsof die gemeenten niet bestaan. Steeds wordt gezocht naar evenwichten tussen de gewesten, maar nooit naar evenwichten binnen de gewesten. Nochtans zijn de problemen daar even groot en minstens even onrechtvaardig.

Heeft de minister al een billijke oplossing gevonden voor alle gemeenten die op de vliegroutes liggen? Wat zou een mogelijke oplossing kunnen zijn voor de route Leuven Rechtdoor?

08.02 **Katleen Bury** (VB): In het dossier over de geluidshinder rond Zaventem vangen we veel tegenstrijdige geluiden op. Volgens de Brusselse minister Maron zou er een voorakkoord of gemeenschappelijke verklaring zijn, terwijl Vlaams minister Demir beweert dat de minister van Mobiliteit zelf een eenzijdig voorstel heeft gedaan waarop de andere regeringen dan mochten reageren.

Wat werd er concreet beslist? Als er een voorakkoord zou zijn, wat staat daar dan in?

08.03 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: De studie van Envisa werd op 1 juni 2022 gepubliceerd en kan worden geraadpleegd op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Envisa schetst diverse scenario's die zijn opgesteld op basis van de voorstellen van verscheidene partijen in het vonnis, onder meer het Vlaams Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de betrokken gemeenten. De studie is op 20 juni gepresenteerd aan de deelnemers van het overlegplatform, waarbij ook de gemeente Haacht is aangesloten.

Envisa stelt dat er geen duurzame oplossing mogelijk is zonder politieke consensus over het doel. Daarom trachten het overlegplatform, de

mon initiative, la plateforme de concertation, le gouvernement fédéral et les Régions s'efforcent de définir un cadre commun pour résoudre cette problématique. Au terme de dix réunions avec les quatre gouvernements, nous avons abouti à un texte prometteur reprenant des principes communs et une méthode de travail plus inclusive. Hélas, l'un des intervenants s'est rétracté au dernier moment. C'est regrettable mais nous continuerons à travailler ensemble.

federale regering en de gewesten op mijn initiatief een gemeenschappelijk kader uit te werken om de problematiek aan te pakken. Na tien vergaderingen met de vier regeringen lag er een veelbelovende tekst op tafel met gemeenschappelijke principes en een meer inclusieve werkmethode. Helaas heeft een van de betrokkenen zich op het laatste moment teruggetrokken. Dat is jammer, maar we blijven samen verder werken.

Dans l'intervalle, je planche sur de nouvelles mesures opérationnelles pour réduire le plus rapidement possible les nuisances subies par la population, entre autres au travers d'une amélioration de la procédure de décollage et d'atterrissage et de la fixation de nouvelles règles pour les avions qui utilisent les infrastructures de Brussels Airport. Les avions plus anciens et plus bruyants devront désormais atterrir ailleurs. Nous voulons écarter ce type d'appareils, surtout dans les créneaux horaires les plus sensibles. Pour l'adaptation des prix facturés aux compagnies aériennes, il est également tenu compte des nouvelles normes et du moment du décollage ou de l'atterrissage.

Intussen bereid ik andere operationele maatregelen voor om de overlast voor de bevolking zo snel mogelijk te verlichten, onder meer door een verbetering van de start- en landingsprocedure en het opstellen van nieuwe regels voor vliegtuigen die gebruikmaken van Brussels Airport. Oudere, meer lawaaiige vliegtuigen zullen voortaan elders moeten landen. Zeker op gevoelige tijdstippen willen we zulke toestellen weren. Ook bij het aanpassen van de prijzen voor de luchtvaartmaatschappijen wordt rekening gehouden met nieuwe normen en het tijdstip van landen of opstijgen.

Mon objectif consiste au fond à améliorer la situation de tous les habitants qui vivent sous les routes aériennes, y compris à proximité de Louvain.

Uiteindelijk is het mijn doel de situatie voor alle bewoners onder de vliegroutes te verbeteren, ook in de omgeving van Leuven.

L'étude d'Envisa ne se penche pas sur la trajectoire Louvain Tout Droit, car le gouvernement flamand n'a demandé aucune information à son sujet. La mission d'Envisa consistait, en effet, à étudier les scénarios présentés par les gouvernements.

De studie van Envisa besteedt geen aandacht aan de route Leuven Rechtdoor omdat de Vlaamse regering daarover niets heeft gevraagd. Envisa had immers de opdracht de scenario's te bestuderen die door de regeringen werden voorgelegd.

08.04 **Karin Jiroflée** (Vooruit): Les cinq communes situées sur la trajectoire Louvain Tout Droit supportent, depuis des années déjà, les nuisances inhérentes à l'atterrissage des avions et, depuis 2014, elles subissent également tous les décollages des avions. Visiblement, aucun gouvernement ne semble s'en soucier, pas même le gouvernement flamand.

08.04 **Karin Jiroflée** (Vooruit): De vijf gemeenten op de route Leuven Rechtdoor torsen al jaren de lasten van dalende vliegtuigen en sinds 2014 krijgen ze daarbovenop ook nog eens alle opstijgende vliegtuigen te verwerken. Maar blijkbaar ligt geen enkele regering daar wakker van, zelfs niet de Vlaamse.

Les bourgmestres des communes touchées ont adressé au ministre un courrier, qui a également été signé par l'ensemble des députés concernés, dans lequel ils dénoncent une nouvelle fois cette situation injuste. Jusqu'à présent, les auteurs de cette lettre n'ont reçu qu'un accusé de réception. J'insiste pour que le ministre se penche réellement sur ce problème pour que les diverses communes de la même Région bénéficient également d'une dispersion équitable.

De burgemeesters van de getroffen gemeenten hebben een brief gestuurd aan de minister. Die brief werd ook ondertekend door alle betrokken Kamerleden. Daarin wordt deze onrechtvaardige situatie nogmaals aangekaart, maar voorlopig hebben we alleen een ontvangstmelding ontvangen. Ik dring erop aan dat de minister zich écht eens buigt over deze problematiek, zodat er ook voor de verschillende gemeenten binnen hetzelfde gewest een rechtvaardige spreiding komt.

08.05 **Katleen Bury** (VB): Il semble que les

08.05 **Katleen Bury** (VB): De verschillende

différents gouvernements aient déjà organisé dix réunions en toute discrétion. Pourquoi le Parlement ne pourrait-il pas apporter sa contribution dans ce dossier? Pouvons-nous consulter le texte en question? Celui-ci serait déjà à un stade de développement très avancé.

Le ministre énumère plusieurs mesures envisageables pour réduire les nuisances sonores pour les riverains. L'objectif consiste-t-il à traiter tous les aspects dans le cadre d'un méga-accord ou sera-t-il possible de conclure des accords sur des éléments partiels?

Pouvons-nous déjà interdire certains avions bruyants à l'aéroport?

Il ne devrait pas y avoir de différence dans les heures du matin et de la nuit entre Bruxelles et la Flandre. Un matin est un matin, une nuit est une nuit.

Il faut également prévoir des délais dans lesquels nous pouvons espérer obtenir des résultats tangibles.

L'incident est clos.

09 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'extension des conditions d'utilisation des écochèques au paiement d'un abonnement de train" (55029666C)

09.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Les partenaires sociaux ont choisi d'autoriser l'utilisation d'écochèques pour acheter des billets de train, mais pas des abonnements. L'argument est que les abonnements sont gérés par l'employeur, éventuellement avec un système de tiers payant. On perd ainsi de vue certains abonnements, tels que les abonnements scolaires.

Pourquoi ceux-ci ne peuvent-ils pas être payés avec des écochèques? Le ministre est-il prêt à demander aux partenaires sociaux de l'autoriser?

09.02 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: Je soutiens toute mesure encourageant le transfert modal vers le train et, par extension, tous les transports en commun. Je suis donc favorable à la possibilité de payer les abonnements de train avec des écochèques. Les partenaires sociaux ont exclu les abonnements pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail, d'une part, parce que tout le monde ne reçoit pas d'écochèques et, d'autre part, parce que cela conférerait un double avantage à certains, pour qui l'employeur paie déjà une partie

regeringen hebben kennelijk in alle discretie al tien vergaderingen samen gezeten. Waarom mag het Parlement zich daarover niet eens buigen? Kunnen wij inzage krijgen in de tekst die blijkbaar toch al in een vergevorderd stadium zat?

De minister somt een aantal maatregelen op om de geluidsoverlast voor de bewoners te verlichten. Is het de bedoeling om alle aspecten in een groot monsterakkoord te gieten of kunnen er ook deelakkoorden worden gesloten?

Kunnen we alvast bepaalde lawaaierige vliegtuigen op de luchthaven weren?

Er mag geen verschil in ochtend- en nachturen zijn tussen Brussel en Vlaanderen. Een ochtend is een ochtend, een nacht is een nacht.

Er moeten ook termijnen in het vooruitzicht worden gesteld waarop we concrete resultaten kunnen verwachten.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het uitbreiden van het gebruik van ecocheques tot de aankoop van een treinabonnement" (55029666C)

09.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): De sociale partners hebben ervoor gekozen ecocheques bruikbaar te maken om treintickets te kopen, maar niet om abonnementen te betalen. De redenering daarachter is dat abonnementen met de werkgever worden geregeld, al dan niet met een derde-betalerssysteem. Men verliest dan wel een aantal abonnementen, zoals de schoolabonnementen, uit het oog.

Waarom mogen die niet met ecocheques worden betaald? Is de minister bereid aan de sociale partners te vragen om dat toch toe te laten?

09.02 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: Ik steun elke maatregel die de modal shift naar de trein en bij uitbreiding naar het hele openbaar vervoer aanmoedigt. Ik ben dus ook voor de mogelijkheid om treinabonnementen te betalen met ecocheques. De sociale partners hebben abonnementen voor woon-werkverkeer uitgesloten omdat enerzijds niet iedereen ecocheques krijgt en omdat het anderzijds voor sommigen een dubbel voordeel zou zijn omdat hun werkgever hun abonnement al mee betaalt.

de l'abonnement.

Début avril, j'ai demandé au CNT d'examiner comment les écochèques pourraient être utilisés pour accélérer le transfert modal vers les transports en commun. En juin, le CNT a établi que la possibilité d'utiliser les écochèques pour acheter des abonnements de train nécessiterait un examen plus approfondi. Le Conseil se penchera sur la question à l'automne.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains" (55029730C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains à la SNCB" (55030012C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le malaise ferroviaire persistant dans le nord de la province d'Anvers" (55030316C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le problème des trains supprimés" (55030749C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La pénurie de personnel et la suppression de trains" (55030871C)

10.01 **Frank Troosters** (VB): Combien de trains ont été supprimés jusqu'à présent cette année? Combien d'accompagnateurs de train ont quitté la SNCB en 2022? Comment le ministre compte-t-il améliorer la ponctualité des trains? Combien de plaintes le ministre a-t-il reçues concernant des trains entièrement ou partiellement supprimés?

10.02 **Jef Van den Bergh** (cd&v): *En raison du manque de personnel, la SNCB était contrainte d'adapter son offre de services, mais l'arrivée de nouveaux collaborateurs devait résoudre les problèmes. Cependant, les problèmes s'éternisent.*

Quand les navetteurs pourront-ils espérer que les trains circulent à nouveau selon un horaire complet?

10.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Au cours du premier semestre de 2022, près de 22 000 trains ont été supprimés.*

Comment la situation a-t-elle évolué? Quelles lignes ont été les plus touchées? Quels sont les résultats concrets des mesures annoncées? Quelles actions le ministre et la SNCB entreprennent-ils?

Begin april heb ik de NAR gevraagd te onderzoeken hoe ecocheques kunnen worden ingezet om de modal shift naar het openbaar vervoer te versnellen. In juni heeft de NAR gesteld dat het onderzoek naar het gebruik van ecocheques voor de aankoop van treinabonnementen een grondiger onderzoek zal vergen. De raad zal zich daar in het najaar over buigen.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Afgeschafte treinen" (55029730C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afgeschafte treinen bij de NMBS" (55030012C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanslepende treinmalaise in het noorden van de provincie Antwerpen" (55030316C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problematiek van afgeschafte treinen" (55030749C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het personeelstekort en de afgeschafte treinen" (55030871C)

10.01 **Frank Troosters** (VB): Hoeveel afgeschafte treinen waren er tot nog toe dit jaar? Hoe groot is de uitstroom van treinbegeleiders in 2022? Hoe wil de minister de treinen stipter laten rijden? Hoeveel klachten ontving de minister over geheel of gedeeltelijk afgeschafte treinen?

10.02 **Jef Van den Bergh** (cd&v): *Door het personeelstekort moest de NMBS noodgedwongen haar dienstverlening bijstellen, maar de instroom van het nieuwe personeel zou de problemen oplossen. De problemen blijven echter aanslepen.*

Wanneer mogen de pendelaars een volledige dienstregeling verwachten?

10.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): *In de eerste helft van 2022 waren er bijna 22.000 afgeschafte treinen.*

Hoe is dat geëvolueerd? Welke lijnen werden het meest getroffen? Welke concrete resultaten leverden de aangekondigde maatregelen op? Welke acties ondernemen de minister en de

NMBS?

10.04 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Depuis le 23 mai, dix trains ont été supprimés pour une longue période en Campine, dans le Nord du Limbourg, à Anvers et dans sa périphérie, en raison d'un manque de personnel à bord des trains. L'arrivée de nouveaux accompagnateurs de trains n'a pas permis d'améliorer la situation en Campine et cela a même fait craindre un non-retour des trains d'heure de pointe vers Bruxelles. Cette crainte s'est finalement révélée infondée mais plusieurs autres liaisons ne sont toujours pas rétablies. Certains navetteurs doivent désormais attendre nettement plus longtemps ou ont à nouveau recours à la voiture.

Dans l'intervalle, combien d'accompagnateurs de trains sont-ils désormais actifs sur le terrain? Où sont-ils affectés? Quand la SNCB sera-t-elle en mesure de rétablir complètement l'offre de transport? Y a-t-il des suppressions inattendues en raison de la défection de membres du personnel de bord? À quelle fréquence? Cela se produit-il davantage qu'auparavant?

10.05 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: Les conducteurs et les accompagnateurs de trains sont indispensables pour que les trains puissent circuler en toute sécurité.

La SNCB voulait engager 1 300 personnes début 2022. Cet objectif n'était cependant pas suffisant étant donné le nombre de mises à la retraite et de départs volontaires.

La SNCB désire respecter son engagement de remplacer chaque membre du personnel dans les fonctions opérationnelles. Début septembre, plus de 1 250 nouveaux collaborateurs avaient déjà été engagés, dont 845 ont pris leurs fonctions. Parmi ceux-ci, 674 occupent des fonctions clés sur le plan opérationnel, telles qu'accompagnateur de train, sous-chef de gare et agent de sécurité chez Securail. Ces entrées en service vont soulager peu à peu la charge de travail. La SNCB prévoit que 400 personnes pourront encore rejoindre les effectifs cette année. Le recrutement d'accompagnateurs de train pour 2023 a déjà commencé. La capacité des formations ayant été élargie, les candidats peuvent entamer plus rapidement leur formation de base.

La SNCB parvient à engager assez aisément du personnel en dépit des tensions sur le marché du travail. Il est clair que les campagnes sont efficaces.

La SNCB travaille également en étroite

10.04 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Sinds 23 mei zijn er voor lange tijd tien treinen geschrapt in de Kempen, in Noord-Limburg en in en rond Antwerpen wegens een gebrek aan treinpersoneel. De instroom van nieuwe treinbegeleiders bracht in de Kempen geen soelaas en dat deed vrezen dat de piekuurtreinen naar Brussel niet meer zouden terugkomen. Die vrees bleek onterecht, maar toch zijn er nog een aantal verbindingen niet hersteld. Er zijn treinreizigers die nu veel langer moeten wachten of die terug naar de auto grijpen.

Hoeveel treinbegeleiders zijn er ondertussen naar het werkveld doorgestroomd? Waar worden ze ingezet? Wanneer zal de NMBS het vervoersaanbod volledig kunnen herstellen? Zijn er onverwachte afschaffingen omdat er boordpersoneel niet opduikt? Hoe vaak? Gebeurt het meer dan vroeger?

10.05 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: Treinbestuurders en treinbegeleiders zijn noodzakelijk om een trein veilig te laten rijden.

De NMBS wilde 1.300 nieuwe personeelsleden aanwerven begin 2022. Dat volstond echter niet, door pensioneringen en vrijwillige vertrekkers.

De NMBS wil zich aan haar engagement houden om in de operationele functies iedereen te vervangen. Begin september waren er meer dan 1.250 nieuwe medewerkers gevonden, waarvan er 845 gestart zijn. Van die mensen werken er 674 in operationele kernfuncties, zoals treinbegeleider, onderstationchef en veiligheidsbediende bij Securail. Dit zal geleidelijk voor meer zuurstof zorgen. De NMBS verwacht dat er nog 400 personeelsleden kunnen starten dit jaar. De aanwerving van treinbegeleiders voor 2023 is ook al begonnen. De capaciteit van de opleidingen werd uitgebreid, waardoor sollicitanten sneller met hun fundamentele opleiding kunnen starten.

Ondanks de moeilijke arbeidsmarkt lopen de aanwervingen bij de NMBS vrij vlot. Het is duidelijk dat de campagnes renderen.

De NMBS werkt ook intens samen met de VDAB,

collaboration avec le VDAB, le Forem, Actiris et des bureaux de sélection. Elle étudie comment simplifier les procédures de sélection afin de recruter davantage d'agents. Une concertation avec les partenaires sociaux est en cours.

Le Forem, Actiris en selectiekantoren. Het bedrijf onderzoekt ook manieren om de selectieprocedures eenvoudiger te maken en om breder te rekruteren. Daarover loopt overleg met de sociale partners.

Le recrutement ne se déroule pas aussi bien dans toutes les régions. Ainsi, le dépôt de la SNCB d'Anvers, qui dessert entre autres la Campine, entre en concurrence avec le port en tant qu'employeur. Cela a toujours été le cas mais cela constitue un problème encore plus important dans les circonstances actuelles. Pour remédier à la pénurie de personnel dans cette région, la SNCB a déplacé temporairement du personnel travaillant dans d'autres régions, mais l'entreprise continue d'investir dans le recrutement afin de combler cette pénurie de manière structurelle. Sur son site internet, la SNCB communique le plus précisément possible à propos des mesures temporaires. Mes services et moi-même suivons cette situation de près et nous mettons tout en œuvre pour que les voyageurs puissent compter sur leur train.

Niet in alle regio's loopt het even goed. Het NMBS-depot in Antwerpen, dat onder meer de Kempen bedient, moet concurreren met de haven als werkgever. Dat is altijd zo geweest, maar het is in de huidige omstandigheden een nog groter probleem. Om in deze regio het personeelstekort op te vangen, heeft de NMBS personeel uit andere regio's tijdelijk verschoven, maar ondertussen blijft het bedrijf inzetten op rekrutering om het tekort structureel weg te werken. De NMBS communiceert op haar website zo precies mogelijk over de tijdelijke maatregelen. Mijn diensten en ik volgen de situatie op de voet en doen er alles aan opdat de reiziger op zijn trein kan rekenen.

10.06 **Frank Troosters** (VB): Mes questions sur les départs des accompagnateurs de train sont restées sans réponse. Je les réintroduirai donc par écrit.

10.06 **Frank Troosters** (VB): Mijn vragen over de uitstroom bleven onbeantwoord. Ik zal ze daarom schriftelijk indienen.

10.07 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Une fois de plus, je souhaite rappeler que la crise du coronavirus a ralenti tant les départs que les recrutements. Cela explique en partie cette année de suppressions structurelles de trains. Le problème se situe principalement dans la région d'Anvers, tant en Campine qu'entre Anvers et Bruxelles. La SNCB n'a pas été à la hauteur de ses ambitions et il est normal que les passagers se sentent abandonnés. Nous espérons que, grâce aux recrutements, nous pourrons bientôt évoluer vers une offre à part entière.

10.07 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Ik wil er nog eens aan herinneren dat de coronacrisis de uitstroom en de aanwervingen heeft afgeremd. Dat verklaart gedeeltelijk dit jaar van structureel geschrapte treinen. Het probleem situeert zich vooral in het Antwerpse, zowel in de Kempen als tussen Antwerpen en Brussel. De NMBS heeft haar ambities niet waargemaakt en het is normaal dat de reiziger zich in de steek gelaten voelt. Hopelijk kunnen we via de aanwervingen snel naar een volwaardig aanbod evolueren.

10.08 **Marianne Verhaert** (Open Vld): La liaison entre la Campine et le port est dramatique. Le fait que peu d'habitants de la Campine travaillent dans le port ne peut continuer de valoir d'excuse.

10.08 **Marianne Verhaert** (Open Vld): De verbinding tussen de Kempen en de haven is dramatisch. Dat er weinig mensen vanuit de Kempen in de haven werken, kan geen excuus blijven.

Nous devons nous attaquer aux vaches sacrées comme la DOO (*driver only operation*), c'est-à-dire des trains sans accompagnateur. D'autres pays européens nous précèdent dans cette voie.

We moeten heilige huisjes zoals de eenmansbediening aanpakken. Andere Europese landen gaan ons daarin voor.

10.09 **Tomas Roggeman** (N-VA): J'avais demandé – également par écrit – de simples chiffres et je ne les ai pas obtenus.

10.09 **Tomas Roggeman** (N-VA): Ik had – eveneens schriftelijk – eenvoudige cijfers gevraagd en heb die niet gekregen.

10.10 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: Je réponds toujours avec plaisir à toutes les

10.10 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: Ik antwoord altijd met veel plezier op alle vragen.

questions. Cependant, il arrive que je ne dispose pas encore de toutes les informations et que je doive donc attendre un peu avant de pouvoir répondre.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La procédure d'expropriation initiée par WoninGent" (55029732C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La procédure d'expropriation de WoninGent contre la SNCB" (55030912C)

11.01 **Frank Troosters** (VB): *La SNCB a mis en vente un des terrains de l'ancien atelier de Gentbrugge. Intéressée par le terrain, la société de logement social WoninGent craint de ne pas pouvoir suivre les enchères en cas de concurrence. Au lieu de remettre une offre, elle a dès lors lancé une procédure d'expropriation. Le terrain serait adapté à la construction de logements sociaux.*

Où en est ce dossier? Quel est le résultat d'une éventuelle concertation entre la SNCB et WoninGent? La procédure lancée par WoninGent a-t-elle un effet suspensif sur la vente? La SNCB va-t-elle prendre contact avec les autorités flamandes qui doivent potentiellement délivrer une autorisation à la société de logement social? Dans quelle mesure la SNCB estime-t-elle que la procédure d'expropriation lancée par WoninGent peut constituer un précédent?

11.02 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): WoninGent souhaite exproprier le Spoorwegbosje sur le site de l'arsenal à Gand pour y construire 60 logements sociaux. Pour pouvoir procéder à une expropriation, les sociétés de logement social doivent obtenir une autorisation du gouvernement flamand.

Une procédure d'expropriation a-t-elle déjà été lancée pour cette parcelle? Comment la direction de la SNCB y réagit-elle? Une société de logement social flamande peut-elle exproprier la SNCB? Le ministre proposera-t-il au Conseil des ministres d'approuver une expropriation? La SNCB fera-t-elle à nouveau passer l'intérêt commercial avant l'intérêt social en vendant la parcelle aux enchères à des promoteurs immobiliers privés?

11.03 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: La SNCB désire vendre deux parcelles situées à Gentbrugge à hauteur de la Hundelgemsesteenweg. Celles-ci se composent

Soms beschik ik echter nog niet over alle informatie en moet ik de vragen wat later beantwoorden.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onteigeningsprocedure van WoninGent" (55029732C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onteigeningsprocedure van WoninGent tegen de NMBS" (55030912C)

11.01 **Frank Troosters** (VB): *De NMBS heeft een stuk grond van een oude werkplaats in Gentbrugge te koop gezet. De sociale woonmaatschappij WoninGent heeft interesse in het terrein, maar vreest niet te kunnen opbieden tegen mogelijke concurrentie. Daarom start ze een onteigeningsprocedure op in plaats van zelf een bod te doen. Het terrein zou geschikt zijn voor het bouwen van sociale woningen.*

Welk is de stand van zaken in dit dossier? Wat is het resultaat van een eventueel overleg tussen de NMBS en WoninGent? Heeft de procedure die WoninGent opstartte, een opschortend karakter voor de verkoop? Zal de NMBS contact opnemen met de Vlaamse overheid die een eventuele machtiging aan de sociale woonmaatschappij moet verlenen? Welke precedentwaarde kent de NMBS toe aan de onteigeningsprocedure van WoninGent?

11.02 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): WoninGent wil het spoorwegbosje op de Gentse Arsenaalsite onteigenen om er tot 60 sociale woningen op te bouwen. Om te mogen onteigenen moeten sociale huisvestingsmaatschappijen een machtiging verkrijgen van de Vlaamse regering.

Is er reeds een onteigeningsprocedure opgestart voor die grond? Hoe reageert de NMBS-directie daarop? Kan een Vlaamse sociale huisvestingsmaatschappij de NMBS onteigenen? Zal de minister de ministerraad voorstellen een onteigening goed te keuren? Zal de NMBS opnieuw het commercieel belang boven het maatschappelijk belang plaatsen en de grond per opbod verkopen aan private projectontwikkelaars?

11.03 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: De NMBS wil twee percelen, gelegen in Gentbrugge ter hoogte van de Hundelgemsesteenweg, verkopen. De percelen bestaan uit een braakliggend gedeelte

d'une partie en friche (constructible) et d'une partie boisée.

À la demande de la SNCB, le collège des bourgmestre et échevins de la ville de Gand a spécifié le 3 mars 2022 le cadre d'aménagement du territoire dans lequel le site pouvait être développé. Ce cadre prévoit notamment l'obligation de réaliser un certain nombre de logements abordables et/ou sociaux. La partie boisée doit être préservée.

Le 3 juin 2022, la SNCB a lancé une procédure de vente avec consultation du marché qui a été prolongée jusqu'au 16 septembre 2022. Début juillet 2022, WoninGent a remis une offre sur la partie inoccupée des parcelles à l'exclusion du terrain boisé. La SNCB a répondu que cette offre ne pouvait être acceptée étant donné la procédure de vente en cours.

L'arrêté d'expropriation provisoire de WoninGent s'inscrit dans le cadre de la réalisation de son objectif stratégique, à savoir développer des bâtiments de logements sociaux à Gand. Cette procédure n'a pas de caractère suspensif.

La SNCB conteste la légalité de la procédure d'expropriation et a mis WoninGent en demeure d'y mettre fin. Je regrette qu'aucune solution amiable n'ait encore été trouvée. J'appelle les deux parties à la concertation.

11.04 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Une situation dans laquelle l'offre la plus élevée l'emporterait systématiquement dans le cas d'expropriations poserait des problèmes.

Le ministre prendra-t-il encore une initiative sur pied de l'article 159 de la loi portant réforme de certaines entreprises publiques économiques? Le ministre n'est-il pas également favorable aux logements sociaux? Il faut examiner plus en détail les possibilités, car les logements sociaux y sont indispensables.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit financier de Vias à la demande du ministre de la Mobilité" (55029737C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit de l'institut Vias" (55029759C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit à l'institut Vias" (55029938C)

– waarop kan worden gebouwd – en een bebost gedeelte.

Op vraag van de NMBS specificeerde het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent op 3 maart 2022 het ruimtelijke kader waarbinnen de site ontwikkeld kon worden. Het voorziet onder meer in een verplichting tot het realiseren van een aantal betaalbare en/of sociale woningen. Het beboste gedeelte moet behouden blijven.

De NMBS startte op 3 juni 2022 een verkoopprocedure met marktconsultatie, die werd verlengd tot 16 september 2022. Begin juli 2022 deed WoninGent een bod op het braakliggende gedeelte van de percelen, zonder het beboste gedeelte. De NMBS antwoordde daarop dat dit bod niet kon worden aanvaard gezien de lopende verkoopprocedure.

Het voorlopige onteigeningsbesluit van WoninGent kadert in de realisatie van haar beleidsdoelstelling om sociale woningbouw te realiseren in Gent. Deze procedure heeft geen opschortend karakter.

De NMBS betwist de wettigheid van de onteigeningsprocedure en heeft WoninGent in gebreke gesteld om de procedure stop te zetten. Ik betreur dat er nog geen minnelijke oplossing werd gevonden. Ik roep beide partijen op tot overleg.

11.04 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Het zal problemen geven als bij onteigeningen systematisch het hoogste bod het haalt.

Zal de minister nog een initiatief nemen volgens artikel 159 van de wet betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven? De minister is toch ook voorstander van sociale woningen? We moeten verder onderzoeken wat de mogelijkheden zijn, want sociale woningen zijn daar broodnodig.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiële doorlichting van Vias in opdracht van de minister van Mobiliteit" (55029737C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit van verkeersveiligheidsinstituut Vias" (55029759C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias" (55029938C)

12.01 **Frank Troosters** (VB): *Le ministre a commandé un audit sur le fonctionnement de l'institut de sécurité routière Vias.*

Quelle en est la raison? Le ministre peut-il expliquer plus en détail le fonctionnement de Vias, les changements récents dans son conseil d'administration et la structure de son actionnariat? Le ministre s'est-il déjà concerté avec Vias au sujet de ses observations?

12.02 **Wouter Raskin** (N-VA): L'institut Vias doit démontrer que sa comptabilité est en ordre et qu'il n'utilise pas de subventions pour des activités commerciales.

Vias était-il au courant du fait qu'il allait être audité? Quels constats ont donné lieu à l'organisation d'un audit? Comment celui-ci est-il organisé? Les comptes annuels sont déposés auprès de la Banque nationale et contrôlés par un réviseur de KPMG. Quelle est la valeur ajoutée de l'audit? Est-il vrai que Vias ne peut décider seul des projets qu'il met en œuvre, mais que le SPF doit également les approuver? En quoi le fonctionnement de Vias diffère-t-il de celui de l'ancien IBSR?

12.03 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): *Le ministre veut que Vias soit audité afin de vérifier si les activités commerciales sont suffisamment dissociées de la mission publique. Le cahier des charges de l'audit indique que la DG Transport routier et Sécurité routière ne dispose pas des compétences comptables nécessaires pour assurer le respect des accords financiers.*

Le ministre peut-il expliquer ce passage? Peut-il préciser les raisons de cet audit? Des mesures ont-elles déjà été prises pour améliorer le suivi de l'utilisation des subsides?

12.04 **Georges Gilkinet**, ministre *(en néerlandais)*: Vias est un institut de connaissance indépendant qui remplit les missions de service public définies dans son contrat de gestion et reçoit des subventions de l'État fédéral à cet effet. Les conventions annuelles sur les subventions peuvent être consultées auprès du secrétariat de la commission de la Mobilité. Je dois veiller à l'affectation correcte et intelligente de ces subventions; le SPF Mobilité est chargé du suivi.

Les activités de Vias sont très diverses. Vias est également une société privée qui développe des activités commerciales. À mon entrée en fonction, j'ai demandé de revoir les contrats pour renforcer

12.01 **Frank Troosters** (VB): *De minister heeft gevraagd de werking van het verkeersveiligheidsinstituut Vias door te lichten.*

Wat was daarvoor de aanleiding? Kan de minister de werking van Vias, de recente wijzigingen in de raad van bestuur en de aandeelhoudersstructuur toelichten? Heeft de minister al met Vias overlegd over zijn bedenkingen?

12.02 **Wouter Raskin** (N-VA): Vias moet aantonen dat de boekhouding in orde is en dat subsidies niet worden gebruikt voor commerciële activiteiten.

Wist Vias dat het zou worden doorgelicht? Wat was de aanleiding? Hoe wordt de audit georganiseerd? De jaarrekeningen worden neergelegd bij de Nationale Bank en worden door een bedrijfsrevisor van KPMG gecontroleerd. Wat is de meerwaarde van de audit? Klopt het dat Vias niet alleen kan beslissen over de projecten die het uitvoert, maar dat ook de FOD ze moet goedkeuren? Waarin verschilt de werking van Vias met die van het vroegere BIVV?

12.03 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): *De minister wil een audit laten uitvoeren bij Vias om na te gaan of de commerciële opdrachten wel voldoende gescheiden blijven van de openbare. In het bestek voor de audit staat dat het DG Wegvervoer en Verkeersveiligheid niet over de nodige boekhoudkundige vaardigheden beschikt om de naleving van financiële afspraken te verzekeren.*

Kan de minister die passage duiden? Kan hij de redenen voor de audit toelichten? Zijn er al maatregelen genomen om het toezicht op de aanwending van de subsidies te verbeteren?

12.04 Minister **Georges Gilkinet** *(Nederlands)*: Vias is een onafhankelijk kennisinstituut dat opdrachten van openbare dienst uitvoert die in zijn beheerscontract zijn vastgelegd en daarvoor subsidies van de federale overheid ontvangt. De jaarlijkse overeenkomsten over de subsidies kunnen bij het secretariaat van de commissie voor Mobiliteit worden geraadpleegd. Ik moet ervoor zorgen dat die subsidies correct en verstandig worden gebruikt en de FOD Mobiliteit staat in voor de opvolging.

De werkzaamheden van Vias zijn zeer uiteenlopend. Vias is ook een privémaatschappij die commerciële taken uitvoert. Bij mijn aantreden heb ik de overeenkomsten laten herbekijken om de

les contrôles du SPF et mieux définir les rapports obligatoires. J'ai également lancé un audit pour fournir au SPF des instruments lui permettant de réaliser ces contrôles et pour soutenir Vias conformément aux conditions des contrats. L'audit doit, d'une part, vérifier dans quelle mesure Vias applique les mécanismes de contrôle nécessaires pour distinguer les tâches bénéficiant de subsides des tâches commerciales et, d'autre part, formuler des recommandations visant à améliorer les rapports financiers au SPF. L'audit est réalisé dans un dialogue transparent avec Vias et le SPF Mobilité. Je considère cet audit comme un simple instrument de mesure de la bonne gouvernance et de l'utilisation adéquate et efficace de l'argent public. L'expertise de Vias (qui n'existe nulle part ailleurs) doit être mise à profit pour améliorer la sécurité routière.

controles door de FOD te versterken en de verplichte rapporteringen beter te definiëren. Ik heb ook een audit gelanceerd om de FOD instrumenten te geven om die controles te kunnen uitvoeren en om Vias te ondersteunen volgens de voorwaarden van de overeenkomsten. De audit moet enerzijds nagaan in welke mate Vias de nodige controlemechanismen toepast om de gesubsidieerde taken te onderscheiden van de commerciële taken en moet anderzijds aanbevelingen doen zodat de financiële rapportering aan de FOD verbeterd kan worden. De audit wordt uitgevoerd in een transparante dialoog met Vias en de FOD Mobiliteit. Ik zie deze audit als een eenvoudige maatstaf voor goed bestuur en goed en efficiënt gebruik van overheidsgeld. De expertise van Vias – die nergens anders bestaat – dient te worden ingezet voor meer verkeersveiligheid.

12.05 **Frank Troosters** (VB): La réponse du ministre ne m'a guère éclairé. Je ne comprends toujours pas pourquoi il n'est pas possible de régler ce dossier d'un commun accord et pourquoi un contrôle externe est nécessaire. Ne peut-on pas envisager des ajustements? Par ailleurs, je n'ai obtenu aucune réponse à ma question de savoir comment ces éléments seraient susceptibles de mettre en danger la suite de la collaboration entre le SPF Mobilité et Vias.

12.05 **Frank Troosters** (VB): Ik ben eigenlijk niet veel wijzer geworden. Ik snap nog altijd niet waarom de zaken niet in onderling overleg kunnen verlopen en er externe controle nodig is. Er kan dan toch worden bijgestuurd? En op mijn vraag hoe een en ander de verdere samenwerking tussen de FOD Mobiliteit en Vias institute onder druk zou kunnen zetten, kreeg ik helaas geen antwoord.

12.06 **Wouter Raskin** (N-VA): Je reste également sur ma faim dans une certaine mesure. Pourquoi se limiter à la période comptable 2021? Je n'ai pas obtenu de réponse à mes questions sur l'institut Vias. N'oublions pas que lorsque l'IBSR a cessé d'exister, l'organisation est devenue autonome à la demande du politique. Alors que son successeur, Vias institute, est une société privée, j'ai tout de même l'impression que le ministre le traite comme une de ses administrations. Je me demande à quel agenda caché répond cette attitude.

12.06 **Wouter Raskin** (N-VA): Ook ik blijf enigszins op mijn honger. Waarom blijft de scope beperkt tot de boekhoudperiode 2021? Ik kreeg geen antwoorden op mijn vragen rond het Vias Institute. Toen het BIVV ophield te bestaan, werd de organisatie nota bene op vraag van de politiek verzelfstandigd. De opvolger, Vias institute, is een privébedrijf en toch heb ik de indruk dat de minister het behandelt als een van zijn administraties. Ik vraag me af welke agenda daarachter schuilt.

12.07 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Les derniers mots de M. Raskin m'effraient quelque peu. N'est-il pas évident de s'assurer que les moyens soient bien utilisés dès lors qu'on donne des millions d'euros d'argent public à une entreprise privée? Le lancement d'un audit sous cette perspective comptable relève d'un acte de bonne gestion, à mon estime. J'ai également compris que le ministre avait déjà pris plusieurs mesures au début de la législature pour préciser certaines définitions. J'attends avec impatience le résultat de l'audit en espérant qu'il permettra d'éclaircir et d'améliorer la coopération avec Vias, au profit de la sécurité routière.

12.07 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Ik schrik een beetje van die laatste woorden van de heer Raskin. Het is toch evident dat men zeker wil zijn dat de middelen goed worden besteed als men miljoenen euro belastinggeld geeft aan een privébedrijf? Ik vind het een daad van goed bestuur dat een audit is opgestart met die boekhoudkundige invalshoek. Ik heb ook begrepen dat de minister bij het begin van de regeerperiode al een aantal maatregelen heeft genomen om bepaalde definiëringen scherp te stellen. Ik kijk uit naar het resultaat van de audit en hoop dat die de samenwerking met Vias kan verhelderen en verbeteren, ten bate van de verkeersveiligheid.

12.08 **Wouter Raskin** (N-VA): M. Vandenbroucke me cite nommément. Le ministre a expliqué pour quelles raisons il souhaitait réaliser l'audit. Je comprends l'angle d'approche et je soutiens évidemment l'utilisation adéquate de fonds publics.

12.09 **Frank Troosters** (VB): Je ne suis pas opposé à un audit, mais je trouve étrange qu'on demande à un organisme externe de contrôler une organisation qu'on subventionne et avec laquelle on conclut des contrats de gestion. Cela ne me rassure pas du tout.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n°s 55030050C et 55030713C de M. Van den Bergh sont transformées en questions écrites.

Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Je propose de transformer ma question n° 55029888C en question écrite.

Josy Arens (Les Engagés): Je propose de transformer mes questions n°s 55029930C, 55029931C et 55029932C en questions écrites.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 39.

12.08 **Wouter Raskin** (N-VA): De heer Vandenbroucke noemt mijn naam. De minister heeft uiteengezet waarom hij die audit wil uitvoeren. Ik begrijp die insteek en uiteraard steun ik het goede gebruik van overheidsmiddelen.

12.09 **Frank Troosters** (VB): Ik ben niet tegen een audit, maar ik vind het een vreemd dat men aan een extern orgaan moet vragen om de controle uit te oefenen op een organisatie die men subsidieert en waarmee men beheerscontracten afsluit. Dat stelt me helemaal niet gerust.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55030050C en 55030713C van de heer Van den Bergh worden omgezet in schriftelijke vragen.

Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Ik stel voor dat mijn vraag nr. 55029888C omgezet wordt in een schriftelijke vraag.

Josy Arens (Les Engagés): Ik stel voor mijn vragen nrs. 55029930C, 55029931C en 55029932C in schriftelijke vragen om te zetten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.39 uur.