

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

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

Woensdag

02-04-2025

Namiddag

Mercredi

02-04-2025

Après-midi

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 56 0000/000	Parlementair stuk van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document parlementaire de la 56 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	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)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigeleukerig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Bestellingen :	Commandes :
Natieplein 2	Place de la Nation 2
1008 Brussel	1008 Bruxelles
Tel. : 02/549 81 60	Tél. : 02/549 81 60
www.dekamer.be	www.lachambre.be
e-mail : publicaties@dekamer.be	e-mail : publications@lachambre.be

INHOUD

Actualiteitsdebat over het AM30-contract en toegevoegde vragen van	1
- Franky Demon aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toewijzing van het AM30-contract aan het Spaanse CAF" (56003485C)	1
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De gesprekken tussen Alstom en de NMBS" (56003623C)	1
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De activiteiten van CAF in de illegale Israëlische nederzettingen" (56003697C)	1
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De activiteiten van CAF in de bezette Palestijnse gebieden" (56003962C)	1
Sprekers: Frank Troosters, Farah Jacquet, Staf Aerts, Niels Tas, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling	
Actualiteitsdebat over de staking bij de NMBS en toegevoegde vragen van	4
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stakingen bij de NMBS" (56003528C)	4
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De compensatie voor treinreizigers vanwege de stakingen bij de NMBS" (56003614C)	4
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stakingsgolf bij de NMBS" (56003817C)	4
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Compensaties voor de treinreizigers omwille van de spoorstakingen" (56003795C)	4
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanvallen op het stakingsrecht" (56003790C)	4
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stakingscompensatie voor de treinreizigers" (56003975C)	4
Sprekers: Farah Jacquet, Dimitri Legasse, Staf Aerts, Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling	
Actualiteitsdebat over de sluiting van stopplaatsen en toegevoegde vragen van	8
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het sluiten van stopplaatsen" (56002494C)	8
- Éric Thiébaud aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De	8

SOMMAIRE

Débat d'actualité sur le contrat AM30 et questions jointes de	1
- Franky Demon à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'attribution du contrat des AM30 à la société espagnole CAF" (56003485C)	1
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les pourparlers entre Alstom et la SNCB" (56003623C)	1
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les activités de CAF dans les colonies israéliennes illégales" (56003697C)	1
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les activités de la firme CAF dans les territoires palestiniens occupés" (56003962C)	1
Orateurs: Frank Troosters, Farah Jacquet, Staf Aerts, Niels Tas, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Débat d'actualité sur la grève de la SNCB et questions jointes de	4
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les grèves à la SNCB" (56003528C)	4
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La compensation accordée aux usagers du rail en raison des grèves à la SNCB" (56003614C)	4
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les mouvements de grève à la SNCB" (56003817C)	4
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les compensations pour les voyageurs ferroviaires liées aux grèves sur le rail" (56003795C)	4
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les attaques contre le droit de grève" (56003790C)	4
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La compensation pour les voyageurs ferroviaires en cas de grève" (56003975C)	4
Orateurs: Farah Jacquet, Dimitri Legasse, Staf Aerts, Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Débat d'actualité sur la fermeture d'arrêts de train et questions jointes de	8
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La fermeture d'arrêts de train" (56002494C)	8
- Éric Thiébaud à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La menace de	8

dreigende afschaffing van het station Hainin" (56003518C)

- Sophie Thémont aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De dreigende afschaffing van de stopplaatsen Sclessin en Leman" (56003520C) 8
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De afschaffing van stopplaatsen in Waals-Brabant" (56003521C) 8
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De impact van de hervormingen op de openbare dienstverlening bij het spoor" (56003947C) 8
- Marie Meunier aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De sluiting van de stopplaats Masnuy-Saint-Pierre" (56003976C) 9
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het voornemen van de regering om stations te schrappen" (56003977C) 9
- Francesca Van Belleghem aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De NMBS-haltes Bambrugge en Aalst-Kerrebroek" (56003725C) 9

Sprekers: Farah Jacquet, Sophie Thémont, Éric Thiébaut, Dimitri Legasse, Sarah Schlitz, Marie Meunier, Francesca Van Belleghem, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Samengevoegde vragen van

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het sociaal overleg bij het spoor" (56002498C) 14
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het hr-beleid in drievoud" (56003956C) 14
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het einde van het statuut van het spoorwegpersoneel" (56003946C) 15

Sprekers: Farah Jacquet, Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Samengevoegde vragen van

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De besparingen bij het spoor" (56002499C) 16
- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De evolutie van de NMBS-begroting" (56002855C) 16
- Sophie Thémont aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De evolutie van de NMBS-begroting" (56003450C) 16
- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De resultaten van de NMBS in 2024 en de werkgelegenheidsvooruitzichten" (56003968C) 16

Sprekers: Farah Jacquet, Hugues Bayet,

suppression de l'arrêt en gare de Hainin" (56003518C)

- Sophie Thémont à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La menace de suppression des arrêts de Sclessin et Leman" (56003520C) 8
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La fermeture de points d'arrêts en Brabant wallon" (56003521C) 8
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'impact des réformes sur le service public ferroviaire" (56003947C) 8
- Marie Meunier à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La fermeture du point d'arrêt de Masnuy-Saint-Pierre" (56003976C) 9
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La volonté du gouvernement de supprimer des gares" (56003977C) 9
- Francesca Van Belleghem à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les arrêts de la SNCB à Bambrugge et Alost-Kerrebroek" (56003725C) 9

Orateurs: Farah Jacquet, Sophie Thémont, Éric Thiébaut, Dimitri Legasse, Sarah Schlitz, Marie Meunier, Francesca Van Belleghem, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Questions jointes de

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La concertation sociale dans le rail" (56002498C) 14
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La triple gestion des ressources humaines" (56003956C) 14
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La fin du statut des cheminots" (56003946C) 15

Orateurs: Farah Jacquet, Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Questions jointes de

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les économies dans le rail" (56002499C) 16
- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'évolution du budget de la SNCB" (56002855C) 16
- Sophie Thémont à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'évolution du budget de la SNCB" (56003450C) 16
- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les résultats 2024 de la SNCB et les perspectives d'emploi" (56003968C) 16

Orateurs: Farah Jacquet, Hugues Bayet,

Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

- | | | | |
|--|----|---|----|
| <p>Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De consultancykosten bij het spoor" (56003453C)</p> <p><i>Sprekers:</i> Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</p> | 19 | <p>Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les frais de consultance dans le rail" (56003453C)</p> <p><i>Orateurs:</i> Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</p> | 19 |
| <p>Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De salariswagens bij het spoor" (56003464C)</p> <p><i>Sprekers:</i> Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</p> | 20 | <p>Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les voitures-salaires dans le rail" (56003464C)</p> <p><i>Orateurs:</i> Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</p> | 20 |
| <p>Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De onregelmatigheden bij Infrabel" (56003468C)</p> <p><i>Sprekers:</i> Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</p> | 21 | <p>Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les irrégularités chez Infrabel" (56003468C)</p> <p><i>Orateurs:</i> Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</p> | 21 |
| <p>Samengevoegde vragen van</p> <p>- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het stopzetten van het X-account door de NMBS" (56003595C)</p> <p>- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De beslissing van de NMBS om X te verlaten" (56003603C)</p> <p>- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De beslissing van de NMBS om X te verlaten" (56003620C)</p> <p><i>Sprekers:</i> Dorien Cuylaerts, Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</p> | 23 | <p>Questions jointes de</p> <p>- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suppression du compte X de la SNCB" (56003595C)</p> <p>- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'annonce que la SNCB quitte X" (56003603C)</p> <p>- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'annonce par la SNCB de son départ de la plateforme X" (56003620C)</p> <p><i>Orateurs:</i> Dorien Cuylaerts, Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</p> | 23 |
| <p>Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De straffeloosheid van bestuurders van bedrijfswagens bij GAS-boetes" (56003539C)</p> <p><i>Sprekers:</i> Staf Aerts, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</p> | 24 | <p>Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'impunité dont bénéficient les conducteurs de véhicules de société en cas d'amende SAC" (56003539C)</p> <p><i>Orateurs:</i> Staf Aerts, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</p> | 24 |
| <p>Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De sluiting van loketten" (56003606C)</p> <p><i>Sprekers:</i> Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</p> | 25 | <p>Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La fermeture de guichets" (56003606C)</p> <p><i>Orateurs:</i> Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</p> | 25 |

Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stationsparking in Harelbeke" (56003616C)	26	Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le parking de la gare à Harelbeke" (56003616C)	26
Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling		Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Train World" (56003618C)	27	Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Train World" (56003618C)	27
Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling		Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Samengevoegde vragen van	29	Questions jointes de	29
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De problemen met de tegels in het station Hasselt" (56003624C)	29	- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les dalles défectueuses à la gare de Hasselt" (56003624C)	29
- Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het station van Hasselt" (56003627C)	29	- Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La gare de Hasselt" (56003627C)	29
Sprekers: Frank Troosters, Wouter Raskin, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling		Orateurs: Frank Troosters, Wouter Raskin, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Samengevoegde vragen van	30	Questions jointes de	30
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanhoudende problemen op de treinverbinding van het Waasland naar Brussel" (56003625C)	30	- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les problèmes persistants sur la liaison ferroviaire entre le Pays de Waes et Bruxelles" (56003625C)	30
- Alexander Van Hoecke aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het verdwijnen van de rechtstreekse treinverbinding tussen het Waasland en Brussel vanaf 15 december" (56003919C)	30	- Alexander Van Hoecke à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La fin de la liaison ferroviaire directe entre le Pays de Waes et Bruxelles depuis le 15 décembre" (56003919C)	30
Sprekers: Frank Troosters, Alexander Van Hoecke, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling		Orateurs: Frank Troosters, Alexander Van Hoecke, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het brevet yachtmán en yachtnavigator" (56003723C)	32	Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les brevets de yachtmán et de navigateur de yacht" (56003723C)	32
Sprekers: Wouter Raskin, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling		Orateurs: Wouter Raskin, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het naleven van de taalwetgeving door de NMBS" (56003743C)	32	Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le respect de la législation linguistique par la SNCB" (56003743C)	32
Sprekers: Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling		Orateurs: Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	

Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De onrechtmatige toegang tot spoorinfrastructuur" (56003744C) <i>Sprekers: Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke</i> , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling	33	Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'accès illicite aux infrastructures ferroviaires" (56003744C) <i>Orateurs: Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke</i> , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	33
Samengevoegde vragen van - Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Spoorlijn 20" (56003758C) - Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De IJzeren Rijn" (56003759C) - Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De Limburgse spoordossiers" (56003820C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Wouter Raskin, Jean-Luc Crucke</i> , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling	33 33 34 34	Questions jointes de - Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La ligne ferroviaire 20" (56003758C) - Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le Rhin de fer" (56003759C) - Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les dossiers ferroviaires limbourgeois" (56003820C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Wouter Raskin, Jean-Luc Crucke</i> , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	33 33 34 34
Vraag van Stefaan Van Hecke aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De sluiting van de wachtzaal van het station Merelbeke" (56003760C) <i>Sprekers: Stefaan Van Hecke</i> , voorzitter van de Ecolo-Groen-fractie, <i>Jean-Luc Crucke</i> , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling	35	Question de Stefaan Van Hecke à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La fermeture de la salle des pas perdus de la gare de Merelbeke" (56003760C) <i>Orateurs: Stefaan Van Hecke</i> , président du groupe Ecolo-Groen, <i>Jean-Luc Crucke</i> , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	35
Samengevoegde vragen van - Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het actieplan van Infrabel tegen spoorlopers en incidenten bij overwegen" (56003785C) - Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De Warning Box van Infrabel" (56003807C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke</i> , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling	36 36 36	Questions jointes de - Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le plan d'action Infrabel contre les intrusions sur les voies et les accidents aux passages à niveau" (56003785C) - Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La Warning Box d'Infrabel" (56003807C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke</i> , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	36 36 36
Samengevoegde vragen van - Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanpassing van de stationsomgeving in Tielen" (56003808C) - Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het station van Tielen" (56003886C) - Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De veroordeling van de NMBS door het Brusselse hof van beroep" (56003974C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke</i> , minister van Mobiliteit,	37 37 37 37	Questions jointes de - Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'aménagement des abords de la gare de Tielen" (56003808C) - Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La gare de Tielen" (56003886C) - Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La condamnation de la SNCB par la cour d'appel de Bruxelles" (56003974C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke</i> , ministre de la Mobilité, du	37 37 37 37

Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling		Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het station Kortrijk" (56003809C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</i>	39	Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La gare de Courtrai" (56003809C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</i>	39
Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het invoeren van geïntegreerde tarieven voor het openbaar vervoer" (56003914C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</i>	39	Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'instauration de tarifs intégrés pour les transports en commun" (56003914C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</i>	39
Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het invoeren van City Passzones" (56003915C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</i>	40	Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La création de zones City Pass" (56003915C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</i>	40
Samengevoegde vragen van - Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het personeelsbestand en de veiligheid bij het spoor" (56003948C) - Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het gevaar voor een personeelstekort" (56003952C) <i>Sprekers: Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</i>	40 40 40	Questions jointes de - Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les effectifs et la sécurité ferroviaire" (56003948C) - Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le risque de pénurie de personnel" (56003952C) <i>Orateurs: Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</i>	40 40 40
Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De afschaffing van de preferentiële tantièmes" (56003949C) <i>Sprekers: Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</i>	41	Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La fin des tantièmes préférentiels" (56003949C) <i>Orateurs: Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</i>	41
Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het gevaar voor sociale afbraak" (56003950C) <i>Sprekers: Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</i>	42	Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le risque de démantèlement social" (56003950C) <i>Orateurs: Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</i>	42
Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De veiligheid bij de spoorwegen en een mogelijk hoog personeelsverloop" (56003954C) <i>Sprekers: Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke,</i>	42	Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La sécurité ferroviaire et l'instabilité du personnel" (56003954C) <i>Orateurs: Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke,</i>	42

minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

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

43

Sprekers: **Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

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

43

Orateurs: **Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 02 APRIL 2025

Namiddag

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

du

MERCREDI 02 AVRIL 2025

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.25 uur en voorgezeten door de heer Frank Troosters.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 25 par M. Frank Troosters, président.

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

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

01 Actualiteitsdebat over het AM30-contract en toegevoegde vragen van

- Franky Demon aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toewijzing van het AM30-contract aan het Spaanse CAF" (56003485C)

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De gesprekken tussen Alstom en de NMBS" (56003623C)

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De activiteiten van CAF in de illegale Israëlische nederzettingen" (56003697C)

- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De activiteiten van CAF in de bezette Palestijnse gebieden" (56003962C)

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

- Franky Demon à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'attribution du contrat des AM30 à la société espagnole CAF" (56003485C)

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les pourparlers entre Alstom et la SNCB" (56003623C)

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les activités de CAF dans les colonies israéliennes illégales" (56003697C)

- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les activités de la firme CAF dans les territoires palestiniens occupés" (56003962C)

01.01 Frank Troosters (VB): Voor de bestelling van AM30-treinstellen gaat de voorkeur uit naar het Spaanse CAF. Intussen hebben Alstom en het Duitse Siemens een procedure opgestart bij de Raad van State.

01.01 Frank Troosters (VB): Le constructeur espagnol CAF est privilégié pour la commande d'automotrices AM30. Entre-temps, Alstom et le groupe allemand Siemens ont entamé une procédure devant le Conseil d'État.

Waarom heeft Alstom niet meer uitleg gekregen over de beslissingsprocedure? Wat is de stand van zaken?

Pourquoi Alstom n'a-t-elle pas obtenu davantage d'explications sur la procédure de décision? Où en est ce dossier?

01.02 Farah Jacquet (PVDA-PTB): De NMBS heeft de bouw van de nieuwe AM30-treinstellen aan CAF gegund, ten nadele van Alstom en de Belgische productiesites. CAF is actief in de illegale Israëlische nederzettingen en verlengt de tramlijn die ze met

01.02 Farah Jacquet (PVDA-PTB): La SNCB a choisi l'entreprise CAF pour construire les nouveaux trains AM30, au détriment d'Alstom et des sites de production belges. CAF travaille dans les colonies israéliennes illégales et construit l'extension du tram

West-Jeruzalem verbindt, in strijd met de arresten van het Internationaal Gerechtshof.

reliant celles-ci à Jérusalem-Ouest, en infraction avec les arrêts de la CIJ.

Volgens de BDS-beweging zou de NMBS door dit contract aan CAF toe te kennen medeplichtig worden aan de illegale bezetting en het Israëliëse apartheidsregime.

Selon le mouvement BDS, en attribuant ce contrat à CAF, la SNCB deviendrait complice de l'occupation illégale et du régime d'apartheid d'Israël.

Hoe verklaart u het gebrek aan waakzaamheid van de NMBS-bestuurders? Zult u, gelet op de ethische verantwoordelijkheid van de NMBS, de gunning van dit miljardencontract heroverwegen? U hebt verklaard dat de raad van bestuur milieucriteria had kunnen opnemen om de lokale productie te bevoorrechten. Kunt u dit toelichten? Waarom heeft men voor een anonieme analyse van de offertes gekozen, wat eerder uitzonderlijk is bij overheidsopdrachten?

Comment expliquez-vous le manque de vigilance des administrateurs de la SNCB? Vu la responsabilité éthique de la SNCB, reconsidérerez-vous l'attribution de ce contrat de plusieurs milliards? Vous avez dit que le CA aurait pu inclure des critères environnementaux pour privilégier la production locale. Pourriez-vous en dire plus? Pourquoi avoir opté pour une analyse anonyme des offres, ce qui ne serait pas la règle dans les marchés publics?

01.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Het Spaanse CAF is betrokken bij een project in de bezette Palestijnse gebieden, die door het internationaal recht als illegaal worden beschouwd. Bovendien staat in het openbaardienstcontract dat alle leveranciers van de NMBS een gedragscode moeten naleven, waarin onder meer staat dat ze de mensenrechten en alle internationaal geldende wetten respecteren.

01.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): La société espagnole CAF participe à un projet mené dans les territoires palestiniens occupés, considérés comme illégaux par le droit international. En outre, le contrat de service public prévoit que tous les fournisseurs de la SNCB sont tenus de respecter un code de conduite, qui stipule notamment qu'ils respectent les droits humains et l'ensemble des lois en vigueur au niveau international.

Hoe zult u ervoor zorgen dat die gedragscode wordt nageleefd bij de toewijzing van het contract voor 600 treinstellen?

Comment veillerez-vous au respect de ce code de conduite lors de l'attribution du contrat prévoyant la construction de 600 rames?

01.04 Niels Tas (Vooruit): Dat de NMBS een contract van 3 miljard euro zou toewijzen aan een onderneming die meewerkt aan de verbinding van een tramrailnetwerk tussen Jeruzalem en de bezette Westelijke Jordaanoever, draagt bij aan de schending van het internationaal recht. Wij kunnen zoiets dan ook niet zomaar laten passeren.

01.04 Niels Tas (Vooruit): L'éventuelle attribution d'un contrat de 3 milliards d'euros à une entreprise collaborant à la liaison d'un réseau de tramways entre Jérusalem et la Cisjordanie occupée contribue à la violation du droit international. Nous ne pouvons donc nous contenter de laisser passer une telle chose.

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

Quelles initiatives prendrez-vous pour éviter que la Belgique se rende complice de ces violations?

01.05 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): In dit stadium werd CAF nog niet als leverancier geselecteerd. In het kader van de lopende procedure werd het bedrijf als voorkeursbieder aangesteld. Er loopt een geschil bij de Raad van State, maar er werd nog geen leverancier aangewezen.

01.05 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): À ce stade, CAF n'a pas été choisi comme fournisseur. Dans la procédure en cours, la société a été désignée comme soumissionnaire préférentielle. Il y a un contentieux devant le Conseil d'État mais aucun fournisseur n'a été désigné à ce jour.

(Nederlands) De raad van bestuur heeft de gunningsmethode, de aanbestedingsstrategie en de voorgestelde criteria voor de selectie van kandidaten unaniem goedgekeurd. De toenmalige minister van Mobiliteit is ook niet in beroep gegaan tegen de beslissing.

(En néerlandais) Le conseil d'administration avait approuvé à l'unanimité la méthode d'attribution du marché, la stratégie d'appel d'offres et les critères proposés pour la sélection des candidats. Le ministre de la Mobilité de l'époque n'a pas non plus introduit de recours contre la décision.

De enige afspraak die Alstom op 14 januari 2025 vroeg aan de CEO van de NMBS, had betrekking op de opvolging van het M7-project en de aankoop van locomotieven. Het bedrijf gaf expliciet aan niet te willen praten over de offerte. De vergadering werd vastgelegd op 7 maart, maar om te vermijden dat gesprekken over lopende projecten en over het AM30-project door elkaar zouden lopen, is die vergadering enkele weken uitgesteld.

Wat het AM30-project betreft, heeft de NMBS schriftelijk gereageerd op de opmerkingen van de advocaten van Alstom. De NMBS bereidt haar antwoord voor in de beroepsprocedure bij de Raad van State.

(Frans) Overeenkomstig de wet van 17 juni 2016 inzake overheidsopdrachten heeft de NMBS de betrouwbaarheid van de inschrijvers moeten verifiëren. De volgende aspecten werden gecontroleerd: de afwezigheid van veroordelingen voor corruptie, fraude, kinderarbeid en andere vormen van mensenhandel; het ontbreken van fiscale of sociale schulden; de naleving van verplichtingen op het vlak van milieu-, sociaal en arbeidsrecht; de afwezigheid van ernstige beroepsfouten; de afwezigheid van belangenconflicten en concurrentieverstorende praktijken.

De NMBS heeft dus gecontroleerd of de overheidsopdracht betreffende de aankoop van AM30-treinstellen aan de inschrijvers kon worden gegund. Vóór de eigenlijke gunning zal de geselecteerde inschrijver opnieuw moeten bevestigen dat er geen uitsluitingsgronden zijn. De NMBS heeft zich derhalve aan de wetgeving inzake de overheidsopdrachten gehouden.

(Nederlands) België onderhoudt diplomatieke betrekkingen met de Staat Israël en bij mijn weten geldt er geen sanctieregeling. Bovendien hebben de drie bedrijven die een offerte hebben ingediend voor het AM30-dossier, activiteiten in de bezette gebieden.

(Frans) Vanuit juridisch oogpunt zou de NMBS CAF in geval van ernstige beroepsfouten van de plaatsingsprocedure moeten uitsluiten. Volgens het Hof van Justitie van de EU omvat het begrip ernstige beroepsfout elk onrechtmatig gedrag dat een impact op de professionele geloofwaardigheid van de operator heeft.

Ik zie echter niet in hoe het uitvoeren van de activiteiten waar u naar verwijst een onrechtmatig gedrag zou vormen. Wat de anonimiteit betreft, werd

Le seul accord qu'Alstom a demandé au CEO de la SNCB le 14 janvier 2025 concernait le suivi du projet M7 et l'achat de locomotives. L'entreprise a explicitement indiqué ne pas vouloir discuter de l'offre. La réunion a été fixée au 7 mars, mais elle a été reportée de quelques semaines pour éviter que les discussions sur des projets en cours et les discussions sur le projet des AM30 ne s'entremêlent.

En ce qui concerne le projet des AM30, la SNCB a réagi par écrit aux observations des avocats d'Alstom. Elle prépare sa réponse dans la procédure de recours devant le Conseil d'État.

(En français) En vertu de la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics, la SNCB a dû s'assurer de la fiabilité des soumissionnaires. Les aspects suivants ont été vérifiés: l'absence de condamnation pour corruption, fraude, travail des enfants et d'autres formes de traite des êtres humains; l'absence de dette fiscale ou sociale; le respect des obligations dans les domaines du droit environnemental, social et du travail; l'absence de fautes professionnelles graves; l'absence de conflits d'intérêts et de pratiques anticoncurrentielles.

La SNCB a dès lors vérifié que le marché AM30 pouvait être attribué aux soumissionnaires. Avant l'attribution effective, le soumissionnaire retenu devra à nouveau confirmer qu'il n'existe aucun motif d'exclusion. La SNCB a dès lors respecté la législation relative aux marchés publics.

(En néerlandais) La Belgique entretient des relations diplomatiques avec l'État d'Israël et aucun régime de sanction ne s'applique à ma connaissance. En outre, les trois entreprises qui ont déposé une offre pour le dossier AM30 exercent des activités dans les territoires occupés.

(En français) D'un point de vue juridique, la SNCB devrait exclure CAF de la procédure de passation en cas de faute professionnelle grave. Selon la Cour de justice de l'UE, la notion de faute professionnelle grave couvre tout comportement fautif qui a une incidence sur la crédibilité professionnelle de l'opérateur.

Or, je ne vois pas en quoi le fait d'avoir des activités que vous mentionnez constituerait un comportement fautif. Concernant l'anonymité, l'identité du

de identiteit van de voorkeursbieder en de hangende inschrijvers wel degelijk aan de raad van bestuur meegedeeld.

01.06 Frank Troosters (VB): De communicatie tussen Alstom en de NMBS lijkt mij toch een beetje vreemd en stroef te verlopen.

01.07 Farah Jacquet (PVDA-PTB): In maart heb ik u gezegd dat we de werknemers hebben om dit te weten en de middelen om het te doen.

In plaats van de tewerkstelling te garanderen hebt u verkozen zich niet met de overheidsopdracht te bemoeien. Door het contract aan CAF toe te kennen zou de NMBS zich medeplichtig maken aan het apartheidsregime dat Israël tegen het Palestijns volk opgezet heeft. Dit is ethisch en moreel fout. Aangezien het bedrijf medeplichtig is aan apartheid, is dit een geval van overmacht.

01.08 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Wat er momenteel in Gaza gebeurt, is verschrikkelijk. Helaas reageert de internationale gemeenschap absoluut niet krachtig genoeg. De nederzettingen in Palestijns gebied, op de Westelijke Jordaanoever, zijn illegaal en toch hoor ik u niets zeggen over het naleven van internationale wetten. In het openbaardienstcontract hebben we afspraken gemaakt met de NMBS over maatschappelijk verantwoord ondernemen, waarbij huidige en toekomstige leveranciers zich moeten houden aan het internationaal recht. Hoe kunnen we het CAF een betrouwbare partner noemen, gezien de betrokkenheid van dit bedrijf in illegaal bezette gebieden?

Het incident is gesloten.

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

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

soumissionnaire privilégié et des soumissionnaires en attente a bien été communiquée au conseil d'administration.

01.06 Frank Troosters (VB): La communication entre Alstom et la SNCB me semble se dérouler de façon quelque peu singulière et laborieuse.

01.07 Farah Jacquet (PVDA-PTB): En mars, je vous disais que nous avons les travailleurs pour le savoir et les outils pour le faire.

Plutôt que garantir l'emploi, vous avez préféré ne pas interférer dans le marché public. Accorder le contrat à CAF rendrait la SNCB complice du régime d'apartheid d'Israël sur le peuple palestinien. La faute est éthique et morale. L'entreprise étant complice d'apartheid, on est dans un cas de force majeure.

01.08 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Ce qui se passe actuellement à Gaza est horrible. La communauté internationale ne réagit malheureusement pas assez fermement. Les colonies en territoire palestinien, en Cisjordanie, sont illégales et pourtant je n'entends pas un mot de votre part sur le respect des lois internationales. Dans le contrat de service public, nous avons conclu des accords avec la SNCB concernant la responsabilité sociétale. Ces accords prévoient que les fournisseurs actuels et futurs doivent respecter le droit international. Comment pouvons-nous considérer CAF comme un partenaire fiable, étant donné ses activités dans des territoires illégalement occupés?

L'incident est clos.

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

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

Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stakingscompensatie voor de treinreizigers" (56003975C)

02.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Op 31 maart hebben duizenden werknemers het werk neergelegd om te protesteren tegen het bezuinigingsbeleid van de regering. Staken is een grondrecht. In 2018 hebben de stakingen de regering-Michel doen afzien van haar plannen voor een pensioen met punten. Met de komende stakingen zullen we de hold-up op de pensioenen en de sociale afbraak tegenhouden.

Stakingen zijn een van de belangrijkste hefboomen voor de werknemers om hun arbeidsomstandigheden te verbeteren, die de regering nu aanvalt. Het regeerakkoord voorziet in een minimale dienstverlening op het spoor. Op 19 en 20 maart antwoordde u dat men de lijnen beter moest verdelen in functie van het werkwillige personeel, dat het stakingsrecht geen absoluut recht is, dat de huidige stakingen een ongeoorloofde inmenging vormen voor de NMBS en dat de jurisprudentie toestaat dat het stakingsrecht ingeperkt wordt om andere rechten te vrijwaren.

Kunt u garanderen dat het personeel niet gerekwireerd zal worden tijdens spoorstakingen, en wat verstaat u onder misbruik van het stakingsrecht? Wat hebt u HR Rail gevraagd?

02.02 Dimitri Legasse (PS): Gisteren heb ik gelezen dat de regering van mening veranderd is over een reeks besparingen bij het spoor, maar dat was een slechte aprilgrap!

Hoe staat het met uw plannen om met de vakbonden te onderhandelen terwijl zij verschillende stakingsaanzeggingen hebben ingediend? Vijf van die vakbonden, waaronder de kleine die u onlangs nog verguisd hebt, hebben zich verenigd om een aantal 24 urenstakingen te houden: op 8, 15, 22 en 29 april. Dat is heel wat voor de pendelaars! Daaruit blijkt echter ook dat het gemeenschappelijk vakbondsfront zijn hakken in het zand zet tegen de regeringsplannen.

Wat gebeurt er met het tijdpad dat u samen met de vakbonden hebt vastgelegd? Als dat aangehouden wordt, zult u dan het gemeenschappelijk front uitnodigen, met inbegrip van de 'kleine' vakbonden, die zich volgens u niet aan de verzoeningsregels houden? Wanneer zult u overlegvergaderingen beleggen waarbij u ook de minister van Pensioenen betreft? Zult u naar de rechter stappen om de stakingsbewegingen te breken?

02.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Spoorstakingen

Climat et Transition environnementale) sur "La compensation pour les voyageurs ferroviaires en cas de grève" (56003975C)

02.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Ce 31 mars, des milliers de travailleurs se sont mis en grève pour dire stop à l'austérité gouvernementale. La grève est un droit fondamental. En 2018, elle a fait reculer le gouvernement Michel sur les pensions à points. Avec les prochaines grèves, nous éviterons le *hold up* sur les pensions et la casse sociale.

La grève est un des principaux leviers des travailleurs pour améliorer leurs conditions de travail que le gouvernement attaque. En effet, sur le rail, l'accord gouvernemental prévoit le service garanti; les 19 et 20 mars, vous me répondiez qu'il fallait mieux répartir les lignes en fonction du personnel disponible, que le droit de grève n'est pas absolu, que les grèves actuelles sont une ingérence illicite pour la SNCB et que la jurisprudence autorise à limiter le droit de grève pour préserver d'autres droits.

Garantisiez-vous qu'on ne réquisitionnera pas le personnel durant les grèves ferroviaires et qu'entendez-vous par abus de l'outil de grève? Qu'avez-vous demandé à HR Rail?

02.02 Dimitri Legasse (PS): J'ai lu hier que le gouvernement avait changé d'avis par rapport à une série d'économies sur le réseau ferroviaire. Mais c'était le 1^{er} avril et c'était donc un mauvais canular!

Qu'en est-il de vos intentions de négocier avec les syndicats alors que ceux-ci ont déposé plusieurs préavis de grève? On apprend que cinq d'entre eux, dont les petits que vous vilipendiez récemment, se sont réunis en front commun pour plusieurs grèves de 24 heures: les 8, 15, 22 et 29 avril. C'est beaucoup pour les navetteurs! Mais cela montre aussi la détermination des syndicats, en front commun, face aux projets du gouvernement.

Qu'advient-il du calendrier que vous aviez fixé avec les syndicats? Si ce calendrier est maintenu, inviterez-vous le front commun, y compris les "petits" qui, selon vous, ne respectent pas les règles de conciliation? Quand organiserez-vous des réunions en mobilisant le ministre des Pensions? Irez-vous en justice afin de casser les mouvements de grève?

02.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Les voyageurs

hebben een gigantische impact op de treinreizigers. Bent u bereid hen een compensatie aan te bieden, liefst zonder dat zij eerst allerlei formulieren moeten invullen?

Blijkbaar heeft de NMBS zelf al aangekondigd dat compensaties niet mogelijk zijn. Net zoals bij de gewone dienstverlening zou dat pas kunnen als een trein meer dan een uur vertraging heeft. Maar wat doet men dan met al die treinen die niet reden? Als u een geste zou kunnen doen, zou dat het vertrouwen van de treinreizigers kunnen herstellen.

02.04 Frank Troosters (VB): *Heeft de NMBS plannen om treinreizigers die werden getroffen door de talrijke spoorstakingen een compensatie aan te bieden? Zo neen, waarom niet? Acht de NMBS een commerciële geste om haar gedeukte imago op te waarderen dan niet nodig?*

02.05 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): Sinds het aantreden van de regering worden de spoorwegen geteisterd door stakingen waarvan duizenden burgers de dupe zijn. Aanleiding voor de stakingen zijn in het regeerakkoord aangekondigde maatregelen, die het resultaat zijn van democratische onderhandelingen en de wil van de meerderheid weerspiegelen.

(Nederlands) Bij een staking stellen de NMBS en Infrabel op basis van de werkontenties van het betrokken personeel een alternatieve treindienst op, waarover vooraf wordt gecommuniceerd via alle NMBS-informatiekanalen. Het compensatiesysteem is hetzelfde als het systeem dat wordt gebruikt op normale dagen. Daarbij wordt gekeken naar eventuele vertragingen van treinen ten opzichte van de aangekondigde alternatieve dienstregeling.

Wat het klimaat betreft, blijft de NMBS een sleutelrol spelen. De regering heeft de doelstellingen uit het openbaredienstcontract van de NMBS bevestigd.

(Frans) Voor sommige bezorgdheden kan men begrip opbrengen, maar die moeten worden behandeld in het kader van een respectvolle en constructieve sociale dialoog. Ik ben zeer gehecht aan het sociaal overleg, maar met representatieve partners die getuigen van verantwoordelijkheidszin. Daarom heb ik een dialoog aangevat met ACOD Spoor, ACV-Transcom en het VSOA, die als enige in het nationaal paritair comité zetelen.

(Nederlands) Onze gesprekken verlopen constructief en we hebben al afspraken gemaakt over belangrijke punten. Ik zal echter niet in detail

ferroviaires sont fortement impactés par les grèves sur le rail. Êtes-vous disposé à leur offrir une compensation, de préférence sans qu'ils aient d'abord à remplir toutes sortes de formulaires?

Apparemment, la SNCB a déjà annoncé elle-même qu'aucune compensation n'est possible. Comme dans le cadre de l'offre de services normale, une compensation ne peut être accordée que si un train a plus d'une heure de retard. Mais que fait-on alors de tous ces trains qui n'ont pas circulé? Si vous pouviez faire un geste, cela permettrait de restaurer la confiance des voyageurs.

02.04 Frank Troosters (VB): *La SNCB projette-t-elle d'offrir une compensation aux voyageurs qui ont été affectés par les nombreuses grèves des chemins de fer? Dans la négative, pourquoi? La SNCB n'estime-t-elle pas nécessaire d'accorder un geste commercial afin de redorer son image écornée?*

02.05 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): Depuis la prise de fonctions du gouvernement, le secteur ferroviaire est secoué par des grèves qui pénalisent des milliers de citoyens. Elles ont leur origine dans des mesures émanant de l'accord de gouvernement, fruit de négociations démocratiques et reflétant une volonté majoritaire.

(En néerlandais) En cas de grève, la SNCB et Infrabel conçoivent un plan de transport de substitution sur la base des intentions de travail du personnel concerné. La SNCB communique ce plan au préalable par le biais de tous ses canaux d'information. Le système de compensation appliqué est le même tous les jours, grève ou non. Dans ce cadre, les retards éventuels pris en compte sont calculés par rapport à l'horaire adapté annoncé.

La SNCB continue de jouer un rôle clé sur le plan du climat. Le gouvernement a confirmé les objectifs figurant dans le contrat de service public de la SNCB.

(En français) Certaines préoccupations sont compréhensibles, mais doivent se traiter dans le cadre d'un dialogue social respectueux et constructif. Je suis très attaché à la concertation sociale, mais avec des partenaires responsables et représentatifs. C'est pourquoi j'ai entamé un dialogue avec la CGSP Cheminots, la CSC-Transcom et la SLFP, seuls à siéger à la commission nationale paritaire.

(En néerlandais) Nos discussions sont constructives et nous nous sommes déjà mis d'accord sur des points importants. Toutefois, je ne donnerai pas

communiceren zolang de onderhandelingen lopen.

d'avantage de détails à ce sujet tant que les négociations sont en cours.

Ik heb HR Rail de opdracht gegeven om bij nieuwe stakingsaanvragen alle juridische mogelijkheden te bestuderen om misbruik van het stakingsrecht tegen te gaan. De vakbonden kunnen in voorkomend geval de genomen beslissing voor de rechter aanvechten.

J'ai chargé HR Rail d'examiner toutes les options juridiques pour les nouveaux préavis de grève afin de lutter contre l'abus du droit de grève. Les syndicats peuvent, le cas échéant, contester la décision prise devant le juge.

(Frans) Op vrijdag 4 april staat er een vergadering met de vakbonden gepland en nadien zal er om de twee weken zo een bijeenkomst plaatsvinden. Een van de eisen betreft het pensioen van het spoorpersoneel. Dat dossier ressorteert onder de minister van Pensioenen. Minister Jambon heeft me bevestigd dat hij het regeerakkoord zal uitvoeren, niet meer en niet minder. Hij blijft echter bereid om overgangsmaatregelen te overwegen. Hij heeft de vakbonden dus de hand gereikt.

(En français) Une rencontre avec les syndicats est prévue ce vendredi 4 avril et par la suite, tous les quinze jours. L'un des points de revendication concerne les pensions des cheminots. Ce dossier relève de la responsabilité du ministre des Pensions. M. Jambon m'a confirmé qu'il appliquerait l'accord du gouvernement, rien que l'accord. Il reste toutefois ouvert à des dispositions transitoires. Il a donc tendu la main aux syndicats.

De eerder geplande stakingen worden dus niet geherkwalificeerd, maar ik hoop dat de onderhandelingen snel tot een positief resultaat zullen leiden. Wat de financiering betreft, verwijs ik naar het antwoord dat ik eerder gegeven heb over de bezuinigingen op het spoor en op de begroting van de NMBS.

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

Ten slotte is het idee van een 'Sorry Pass' interessant, maar de NMBS is een autonoom overheidsbedrijf en alleen het bedrijf zelf kan zulke beslissingen nemen. Persoonlijk hecht ik meer belang aan een uitgebreidere gegarandeerde dienstverlening op het hele grondgebied. Ik zal vragen dat er een verslag opgesteld wordt over de manier waarop een en ander verlopen is om via onderhandelingen een uitgebreidere gegarandeerde dienstverlening tot stand te brengen.

Enfin, l'idée du Sorry Pass est intéressante mais la SNCB est une entreprise publique autonome qui seule peut prendre ce type de décision. À titre personnel, je suis plus soucieux d'un service garanti plus important sur l'ensemble du territoire. Je solliciterai un rapport sur la manière dont les choses se sont passées, afin de négocier un service garanti plus large.

02.06 Farah Jacquet (PVDA-PTB): U bent voorstander van sociaal overleg, maar het is ook belangrijk om u in de situatie van het spoorwegpersoneel in te leven.

02.06 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Vous privilégiez la concertation sociale mais il est également important de vous mettre à la place des travailleurs du rail.

Ik weet niet of u zich bewust bent van de omvang van de maatregelen die er tegen het spoorwegpersoneel genomen worden. Het is ongezien! In feite slaan sommige van deze maatregelen helemaal nergens op.

Je ne sais si vous mesurez l'ampleur des mesures qui visent les travailleurs du rail. C'est du jamais-vu! Certaines de ces mesures manquent d'ailleurs de sens.

Staken vergt veel moed en vastberadenheid, vooral als dat inhoudt dat men aan het eind van de maand een groot deel van het loon moet inleveren.

Faire grève demande beaucoup courage et de détermination, surtout quand cela signifie renoncer à une part importante de son salaire en fin de mois.

Aangezien ik zelf bij het spoor gewerkt heb, weet ik dat er nu om begrijpelijke redenen gestaakt wordt. De staking wordt niet enkel gevoerd om persoonlijke belangen, maar ook om de belangen van de klanten

Ayant été cheminote à l'origine, je sais que les raisons de cette grève sont compréhensibles. La grève n'est pas menée uniquement pour défendre des intérêts personnels, mais aussi pour les

van de NMBS te verdedigen.

02.07 Dimitri Legasse (PS): Duizenden pendelaars hebben problemen ondervonden, maar momenteel komen ook duizenden werknemers in de problemen door wat er wordt voorbereid.

U bent voorstander van overleg, maar het is selectief overleg. En u handhaaft het tijdpad!

U behoudt zich het recht voor om eventueel naar de rechter te stappen. U wacht kennelijk op een verslag zodat u eventueel beter gewapend zou zijn om dat te doen. Ik neem er nota van dat u bereid blijft om overleg te plegen. Ik hoop dat dit resultaten zal opleveren.

02.08 Staf Aerts (Ecolo-Groen): U verwijst naar de standaardcompensaties, maar de alternatieve treindienst is veel beperkter qua aanbod. Reizigers kopen een abonnement voor een normale treindienst. Wanneer die dienst niet ideaal is, zou een geste gedaan kunnen worden. En wat doet u met treinen die niet rijden? Het huidige probleem werd niet veroorzaakt door de NMBS, maar door de beslissingen van de regering. Daarom verwacht ik van die regering een compensatie.

02.09 Frank Troosters (VB): Ik ben ontgoocheld dat men geen commerciële geste wil doen voor treinreizigers die zo vaak met stakingsdagen worden geconfronteerd.

Het incident is gesloten.

03 Actualiteitsdebat over de sluiting van stopplaatsen en toegevoegde vragen van
 - Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het sluiten van stopplaatsen" (56002494C)
 - Éric Thiébaud aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De dreigende afschaffing van het station Hainin" (56003518C)
 - Sophie Thémont aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De dreigende afschaffing van de stopplaatsen Sclessin en Leman" (56003520C)
 - Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De afschaffing van stopplaatsen in Waals-Brabant" (56003521C)
 - Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De impact van de hervormingen op de openbare dienstverlening bij het spoor" (56003947C)

voyageurs de la SNCB.

02.07 Dimitri Legasse (PS): Des milliers de navetteurs ont été perturbés, mais des milliers de travailleurs sont actuellement perturbés par ce qui se prépare.

Vous êtes adepte de la concertation, mais c'est une concertation sélective. Et vous maintenez le calendrier!

Pour ce qui est d'estimer en justice, vous vous réservez le droit de l'envisager. Apparemment, vous attendez un rapport pour mieux pouvoir le faire le cas échéant. Je note que vous restez ouvert à la concertation. J'espère que vous aboutirez.

02.08 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Vous citez les compensations standard, mais l'offre en cas de service de train de remplacement est nettement plus limitée. Les voyageurs achètent un abonnement pour bénéficier d'un service de train "normal". Lorsque le service offert n'est pas idéal, un geste pourrait être accordé. Et que prévoit-on pour les trains qui ne circulent pas? Le problème actuel n'a pas été causé par la SNCB, mais par les décisions du gouvernement. C'est pourquoi j'attends une compensation de la part de ce gouvernement.

02.09 Frank Troosters (VB): Je suis déçu qu'on ne veuille faire aucun geste commercial en faveur des voyageurs qui sont si souvent confrontés à des journées de grève.

L'incident est clos.

03 Débat d'actualité sur la fermeture d'arrêts de train et questions jointes de
 - Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "La fermeture d'arrêts de train" (56002494C)
 - Éric Thiébaud à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "La menace de suppression de l'arrêt en gare de Hainin" (56003518C)
 - Sophie Thémont à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "La menace de suppression des arrêts de Sclessin et Leman" (56003520C)
 - Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "La fermeture de points d'arrêts en Brabant wallon" (56003521C)
 - Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "L'impact des réformes sur le service public ferroviaire" (56003947C)

- Marie Meunier aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De sluiting van de stopplaats Masnuy-Saint-Pierre" (56003976C)
 - Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het voornemen van de regering om stations te schrappen" (56003977C)
 - Francesca Van Belleghem aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De NMBS-haltes Bambrugge en Aalst-Kerrebroek" (56003725C)

- Marie Meunier à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La fermeture du point d'arrêt de Masnuy-Saint-Pierre" (56003976C)
 - Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La volonté du gouvernement de supprimer des gares" (56003977C)
 - Francesca Van Belleghem à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les arrêts de la SNCB à Bambrugge et Alost-Kerrebroek" (56003725C)

03.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Volgens het regeerakkoord kunnen stopplaatsen waar weinig reizigers op- of afstappen gesloten worden.

Welke criteria worden er daarvoor gehanteerd? Welke stopplaatsen dreigen er geschrapt te worden? Met wie zult u overleggen? Wanneer zult u een beslissing nemen?

03.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): L'accord de gouvernement indique que des arrêts de train pourraient être fermés faute de fréquentation.

Quels sont les critères de fréquentation? Quels sont les arrêts potentiellement supprimés? Avec qui allez-vous vous concerter? Quand prendrez-vous une décision?

03.02 Sophie Thémont (PS): We vernamen opnieuw via de pers dat er afspraken bestaan die niet in de regeringsverklaring opgenomen zijn. De lijst met treinstopplaatsen die met afschaffing bedreigd worden, lijkt sterk op de lijst die de NMBS-directie al in 2023 opgemaakt had. Opnieuw moet Wallonië het ontgelden: 17 Waalse stopplaatsen worden bedreigd tegen 3 Vlaamse. De regio Luik wordt niet gespaard, want daar zouden de stopplaatsen Sclessin en Leman verdwijnen.

03.02 Sophie Thémont (PS): Nous avons à nouveau appris dans la presse l'existence d'accords qui ne figurent pas dans la déclaration gouvernementale. La liste d'arrêts de train menacés de fermeture ressemble fort à celle que la direction de la SNCB avait déjà dressée en 2023. C'est à nouveau la Wallonie qui trinque: dix-sept arrêts wallons menacés pour trois flamands. La région liégeoise n'est pas épargnée, avec les arrêts de Sclessin et de Leman.

Toen de Waalse regering de voorbije zomer besliste om de tramlijn niet door te trekken, werd als argument aangevoerd dat er al treinstopplaatsen bestonden, wat dan dubbelop zou zijn. In 2023 schoof de vivaldiregering de bewuste lijst trouwens terzijde en verzetten de Franstalige bestuurders zich tegen dit plan, dat ertoe strekt 250 miljoen euro te besparen. Dit plan zal doorgevoerd worden ten nadele van de pendelaars die de voorkeur geven aan een milieuvriendelijk vervoersmiddel. Het is onrechtvaardig en onverdedigbaar, en komt enkel tegemoet aan budgettaire doelstellingen.

Lorsque le gouvernement wallon a décidé l'été dernier de ne pas étendre la ligne de tram, l'argument du double emploi avec des gares a été avancé. En 2023, la Vivaldi a écarté cette liste et des administrateurs francophones se sont opposés à ce plan, qui répond à l'objectif de réaliser 250 millions d'euros d'économies. Ce projet va se faire au détriment des navetteurs qui privilégient un moyen de transport public respectueux de l'environnement. Injuste et injustifiable, il ne répond qu'à des objectifs budgétaires.

Zult u zich tegen dit plan verzetten? Zullen de stopplaatsen Sclessin en Leman afgeschaft worden?

Allez-vous vous opposer à ce projet? Les points d'arrêts de Sclessin et de Leman seront-ils supprimés?

03.03 Éric Thiébaud (PS): Gelukkig werd het plan om 23 stations te sluiten in 2023 afgewezen door de bestuurders van de NMBS. Volgens het regeerakkoord van de arizonacoalitie kunnen er in ons land echter stopplaatsen bijkomen en gesloten worden, maar eigenlijk betreft het vooral Wallonië. Als criterium hanteert men de reizigersaantallen.

03.03 Éric Thiébaud (PS): En 2023, le projet de fermer 23 gares fut heureusement refusé par les administrateurs de la SNCB. Mais l'accord du gouvernement Arizona prévoit la possibilité de fermer – et d'ouvrir – de nouveaux points d'arrêt dans le pays, ou plutôt en Wallonie. Le critère retenu est le nombre de passagers.

In mijn gemeente zou de stopplaats Hainin gesloten kunnen worden. Die stopplaats bestaat al zowat 130 jaar, en dagelijks stappen er 70 pendelaars op, wat neerkomt op 17 % van de 400 gezinnen. Sommige inwoners hebben zich in Hainin gevestigd omdat er een station is. Wat is het nut van een sluiting? Als de trein er blijft voorbijrijden, wat wint men erbij door hem er niet te laten stoppen? Vanuit economisch oogpunt heeft een dergelijke maatregel geen zin. Hij zorgt er alleen voor dat 70 personen node hun auto moeten nemen.

Bovendien werden er net banken geïnstalleerd aan de stopplaats en werden alle elektriciteitskasten vervangen. Ik zal me tegen deze onzinnige maatregel verzetten en u zult petitie van burgers ontvangen. Ik hoop dat u hun gezond verstand zult volgen.

03.04 Dimitri Legasse (PS): Tijdens de plenaire vergadering van vorige donderdag hebt u niet ontkend dat er beslist werd om 20 NMBS-stopplaatsen, waarvan er 17 in Wallonië liggen, af te schaffen. U hanteert het aantal reizigers per dag als criterium, zonder ook maar enigszins rekening te houden met de werkelijkheid op het terrein. Zo worden in Waals-Brabant 12 van de 28 stations door minder dan 300 reizigers per dag gebruikt. Er zijn ook aanzienlijke seizoensgebonden schommelingen. De stopplaats Bierges-Walibi heeft bijvoorbeeld een reizigersaantal dat varieert tussen minder dan 100 en meer dan 1.500 per dag.

Bevestigt u dat er in Waals-Brabant, een provincie met een gering openbaarvervoeraanbod, geen enkele stopplaats afgeschaft zal worden? Op grond van welke redenen werd ervoor gekozen om de 17 stopplaatsen waarvan de sluiting bekendgemaakt werd, af te schaffen? Is die keuze definitief? Zullen er nog meer stopplaatsen afgeschaft worden om de bezuiniging van 250 miljoen euro die de NMBS opgelegd gekregen heeft, te realiseren?

03.05 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): De werknemers uit de spoorwegsector maken zich niet alleen zorgen over hun pensioen, maar ook over de aanvallen van de regering. Maandag hebben ze me gevraagd of u van plan bent de impact van de arizonamaatregelen op de kwaliteit van de dienstverlening in de landelijke gebieden te onderzoeken. De regering schildert de spoorwegmedewerkers en de ambtenaren af als profiteurs, terwijl ze zich in feite inzetten om een kwaliteitsvolle dienstverlening aan de gebruikers te verstrekken. De spoorwegmedewerkers maken zich zorgen over de dienstverlening aan de reizigers in de landelijke gebieden.

Dans ma commune, on pourrait fermer l'arrêt de Hainin, qui existe depuis pratiquement 130 ans, et où montent chaque jour 70 navetteurs, soit 17 % des 400 ménages. Des habitants se sont installés à Hainin en raison de la présence d'une gare. Quelle est l'intérêt de la fermer? Si le train continue d'y passer, que gagne-t-on à l'empêcher de s'y arrêter? Économiquement, cela n'a pas de sens, et cela contraindra 70 personnes à prendre leur voiture.

En outre, l'arrêt vient d'être doté de bancs et tous les coffrets électriques ont été remplacés. Je m'opposerai à cette ineptie et vous recevrez des pétitions de citoyens. J'espère que vous soutiendrez leur bon sens populaire.

03.04 Dimitri Legasse (PS): Lors de la séance plénière de jeudi dernier, vous n'avez pas démenti la décision de fermer 20 points d'arrêt de la SNCB, dont 17 en Wallonie. Vous prenez comme critère le nombre de voyageurs par jour, sans aucune considération pour la réalité de terrain. Ainsi, en Brabant wallon, 12 des 28 gares comptent moins de 300 voyageurs par jour. Il y a aussi de fortes variations saisonnières, par exemple à l'arrêt de Bierges-Walibi, qui compte entre moins de 100 montées et plus de 1 500 par jour.

Confirmez-vous qu'aucun arrêt ne sera supprimé en Brabant wallon, province pauvre en transports en commun? Qu'est-ce qui a justifié le choix des 17 suppressions annoncées? Ce choix est-il définitif? Verra-t-on ce nombre réévalué à la hausse pour atteindre les 250 millions d'euros d'économies à charge de la SNCB?

03.05 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Les cheminots s'inquiètent pour leur pension mais aussi des attaques de votre gouvernement. Lundi, ils m'ont demandé de vous interroger pour savoir si vous envisagez d'étudier l'impact des mesures Arizona sur la qualité du service rendu dans les zones rurales. Votre gouvernement présente les cheminots et les fonctionnaires comme des profiteurs, alors qu'ils sont investis pour rendre un service de qualité aux usagers. Les travailleurs du rail s'inquiètent pour les voyageurs en milieu rural.

Volgens welke criteria zal het potentieel van een station gemeten worden? Wie krijgt de opdracht om deze evaluatie uit te voeren? Zal er een overheidsopdracht uitgeschreven worden?

03.06 Marie Meunier (PS): Volgens persberichten zou er een lijst bestaan van 20 stopplaatsen die met sluiting bedreigd zijn: 17 in Wallonië en 3 in Vlaanderen. Dat plan, dat ten koste zal gaan van de pendelaars die de trein boven de auto verkiezen, is onrechtvaardig en onverdedigbaar voor al wie opkomt voor de mobiliteit.

Zult u zich tegen een dergelijk plan verzetten? Staat de halte Masnuy-Saint-Pierre ook op die lijst?

03.07 Francesca Van Belleghem (VB): Zullen de stations Bambrugge en Aalst-Kerrebroek, twee haltes van het zogenaamde scholierentreintje, sluiten?

03.08 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): Volgens het regeerakkoord moet elke wijziging van de spoordiensten op een coherente manier doorgevoerd worden, rekening houdend met verschillende criteria in het openbaredienstcontract van de NMBS. In het regeerakkoord wordt dat contract bevestigd, net als het performantiecontract met Infrabel en de meerjareninvesteringsplannen.

De NMBS kan haar treinaanbod aanpassen door in bepaalde stations al dan niet een treindienst te verzekeren op basis van kostenbatenanalyses waarbij commerciële en technische parameters in aanmerking genomen worden. Dat gaat over veel meer dan de dagelijkse reizigersaantallen, waarnaar steeds weer verwezen wordt. Wat mij betreft, zijn er dus geen dogma's voor het openen of sluiten van stations.

Ik streef naar een efficiënt spoorwegnet dat aan de noden van de bevolking tegemoetkomt en dat gestoeld is op een mobiliteitsecosysteem waarin het openbaar vervoer centraal staat, zodat iedereen zich vlot kan verplaatsen. Ik zal overleg plegen met mijn collega's van de gewesten. De treindienst in de stations wordt enkel aangepast als de reizigers kunnen gebruikmaken van een alternatief vervoersmiddel.

We moeten voortgaan op de ingeslagen weg van de intermodale tarifiering, zodat reizigers die verschillende openbaarvervoersmiddelen gebruiken niet gestraft worden.

Er moet vooruitgang geboekt worden op het stuk van een intermodale tariefbepaling, zodat reizigers die verschillende openbaarvervoersmiddelen nemen niet

Quels critères seront appliqués pour déterminer le potentiel d'une gare? Qui sera mandaté pour réaliser cette évaluation? Un marché public va-t-il être lancé?

03.06 Marie Meunier (PS): La presse évoque l'existence d'une liste de 20 arrêts de trains menacés de fermeture: 17 en Wallonie pour trois en Flandre. Ce projet, qui se fera au détriment des navetteurs qui prennent le train plutôt que la voiture, est injuste et injustifiable pour les défenseurs de la mobilité.

Allez-vous vous opposer à un tel projet? La gare de Masnuy-Saint-Pierre est-elle visée?

03.07 Francesca Van Belleghem (VB): Les gares de Bambrugge et d'Alost-Kerrebroek, deux arrêts du "petit train des écoliers", seront-elles fermées?

03.08 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): Selon l'accord de gouvernement, il faut traiter toute modification des services ferroviaires de façon cohérente en tenant compte de différents critères figurant dans le contrat de service public de la SNCB. L'accord de gouvernement confirme ce contrat, le contrat de performance conclu avec Infrabel et les plans pluriannuels d'investissement.

La SNCB peut adapter son offre en adoptant la desserte des gares, sur base d'analyses coût-bénéfice intégrant des paramètres commerciaux et techniques. On est loin du nombre de navetteurs par jour systématiquement évoqué. Je ne fais donc pas un dogme de la fermeture et de l'ouverture de gares.

Je souhaite un réseau efficace répondant aux besoins de la population et reposant sur un écosystème de mobilité publique des transports publics pour se déplacer facilement. Je me concerterai avec mes collègues régionaux. On modifiera la desserte ferroviaire s'il y a une alternative pour se déplacer.

Il faut progresser dans la tarification intermodale pour ne pas pénaliser l'usage de différents transports publics.

Il faut engranger des progrès en matière de tarification intermodale, pour éviter de pénaliser le voyageur qui emprunte différents transports publics.

benadeeld worden.

Wat de stopplaatsen betreft, zijn alle conclusies voorbarig. Men is nog maar net begonnen met het opstellen van het volgende vervoersplan 2026-2029. Ik zal erop toezien dat de evoluties die de jongste jaren vastgesteld werden, erin opgenomen worden. In bepaalde stations is het aantal reizigers aanzienlijk toegenomen. Tijdens de interministeriële conferentie van de ministers van Mobiliteit op 25 maart zijn we het erover eens geworden dat het belangrijk is dat de lokale actoren betrokken worden bij elk plan om een stopplaats af te schaffen, en dat er voor elke afgeschafte stopplaats een intermodaal alternatief voorhanden moet zijn. Ik geef die instructies door aan de NMBS, want dat zijn afspraken die door de vier ministers van Mobiliteit gemaakt werden.

De samenwerking met de lokale besturen is van primordiaal belang om het vervoeraanbod te coördineren en het bestaande aanbod te valoriseren. In een aanpak met een billijke verdeling van de bijkomende ontvangsten heeft iedereen er baat bij dat het openbaar vervoer geoptimaliseerd wordt. Ik zal in het buitenland, meer bepaald in Zwitserland, gaan kijken hoe zo een systeem werkt. Mijn visie omvat het hele openbaarvervoersysteem, want men moet een en ander globaal bekijken. De arizonacoalitie heeft zich ertoe verbonden de coördinatie met de gewesten te intensiveren. Wanneer die coördinatie volledig op punt zal staan, zal het mogelijk zijn om een antwoord te bieden op de efficiëntie- en doelmatigheidsvraagstukken inzake dienstverlening en openbaar vervoer.

De studies die in het openbardienstcontract vooropgesteld worden, zullen uitgevoerd worden. Als men op grond van de criteria in dat openbardienstcontract kan besluiten dat er bepaalde stopplaatsen geopend of gesloten moeten worden, zullen we dat in samenwerking met de gemeenten en de gewesten doen.

Wat alle door u vermelde stations betreft, zal ik erop toezien dat de hierboven opgesomde criteria die voor alle andere stations in het land gelden, billijk toegepast worden.

Er is geen sprake van dat er in het treinaanbod in de regio's gesnoeid zal worden. In het regeerakkoord staat dat er geen lijnen geschrapt zullen worden. Integendeel, de dienstverlening aan de reizigers moet aantrekkelijker gemaakt worden, door het aanbod tussen sneltreindiensten van het IC-type en fijnmazigere diensten van het S- of L-type beter te structureren.

En ce qui concerne les points d'arrêt, toute conclusion est prématurée. Le prochain plan de transport 2026-2029 n'est qu'au début de son élaboration. Je veillerai à intégrer les évolutions constatées ces dernières années. Certaines gares ont connu une augmentation notable de leur fréquentation. Lors de la conférence interministérielle des ministres de la Mobilité du 25 mars, nous nous sommes entendus sur l'importance de la concertation avec les acteurs locaux pour tout projet de fermeture d'arrêts et sur la nécessité d'une alternative intermodale pour tout arrêt supprimé. Je relaie ces instructions à la SNCB, puisque c'est un accord entre quatre ministres de la Mobilité.

La coopération avec les autorités locales est primordiale, pour coordonner l'offre de transport et valoriser l'offre existante. Dans une approche qui intègre une répartition équitable des recettes supplémentaires, chacun a intérêt à optimiser le transport public. Je vais me rendre à l'étranger pour voir comment cela fonctionne, notamment en Suisse. Ma vision concerne le transport public dans son ensemble, car il faut avoir une vue globale. La coalition Arizona s'est engagée à renforcer la coordination avec les régions. Lorsque cette coordination sera complète, il sera possible de répondre aux questions d'efficience et d'efficacité en matière de service et de transport public.

Les études prévues par le contrat de service public seront réalisées. Si les critères permettent de considérer qu'il faut ouvrir ou fermer certains arrêts, nous le ferons, en collaboration avec les communes et les régions.

Pour toutes les gares que vous évoquez, je serai attentif à la juste application des critères énoncés ci-dessus pour toutes les autres gares du pays.

Il n'est pas question de faire des coupes claires dans la desserte ferroviaire des territoires. L'accord de gouvernement précise qu'aucune ligne ne sera fermée. Au contraire, l'attrait du service aux voyageurs doit être amélioré, par une meilleure structuration de l'offre entre services rapides du type IC et services de desserte plus fine de type S ou L.

Bovenal zullen de besparingen gerealiseerd worden via efficiëntiewinsten in de bestaande voorzieningen. Dit is mogelijk, temeer daar de financiële resultaten van beide bedrijven beter zijn dan verwacht. Efficiëntiewinst is essentieel om de openbare dienst in stand te houden met het oog gericht op de onvermijdelijke liberalisering van de spoorwegen in 2032. We moeten ervoor zorgen dat de spoorwegen tegen het einde van de zittingsperiode tegen deze beslissende en moeilijke fase opgewassen zijn.

03.09 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Ik begrijp dat er nog maar weinig beslist werd. Hoe wilt u trouwens het aantal reizigers met 30 % doen toenemen als u tegelijk stopplaatsen schrapt? De kleine lijnen voeren immers reizigers aan naar de grote lijnen. Op de lijn van Zaventem naar Charleroi bijvoorbeeld stopt de trein in het kleine station Roux. Als die halte geschrapt wordt, worden de reizigers die daar op- of afstappen in de steek gelaten, zonder dat de commerciële snelheid en de stiptheid daarom echt verbeteren.

Nieuwe reizigers zal men aantrekken door het treinaanbod uit te breiden en de stiptheid te verbeteren, niet door het reizen met de trein moeilijker te maken voor wie op- of afstapt in een klein station. Waarom wordt een bepaalde categorie van treinreizigers benadeeld, en andere niet?

03.10 Éric Thiébaut (PS): U verwijst naar de studie naar de alternatieve vervoersmodi. Als men op het platteland een station sluit, is het alternatief de auto. Zo mist men het doel, namelijk het gebruik van het openbaar vervoer. In mijn regio zullen mensen de bus nemen als het station geschrapt wordt, wat de verkeersdruk zal doen toenemen.

U bevestigt dat er geen plannen zijn om lijnen te schrappen. Vele reizigers zijn bang dat lijnen met haltes in kleine stations afgeschaft zullen worden.

Ik blijf er vertrouwen in hebben, en zal blijven toezien op de evolutie van dit dossier.

03.11 Sophie Thémont (PS): Uw aankondiging dat u overleg zult plegen met de lokale besturen stelt me enigszins gerust, want voor mijn gemeente, Flémalle, zou er een zeer centraal gelegen punt verdwijnen.

De bus kan een alternatief vormen, maar aangezien de TEC onvoldoende middelen krijgt, is het onmogelijk om extra bussen in te leggen.

Als een gecombineerde mobiliteit trein-TEC uw doel is, nodig ik u uit uw gewestelijke collega's ertoe aan

Les économies seront surtout réalisées grâce à des gains d'efficacité dans les structures existantes. C'est possible, d'autant que les résultats financiers des deux entreprises ont été meilleurs que prévu. Les gains d'efficience sont essentiels pour pérenniser le service public en vue d'une inéluctable libéralisation du rail en 2032. D'ici la fin de la législature, le rail doit être en condition pour affronter cette étape décisive autant qu'ardue.

03.09 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Peu de choses ont déjà été décidées. En outre, comment augmenterez-vous le nombre de voyageurs de 30 % en fermant les points d'arrêt, parce que les petites lignes alimentent les grandes? Par exemple, si l'on prend la ligne qui relie Zaventem à Charleroi, le train s'arrête à la petite gare de Roux. Si on la supprime, les voyageurs qui y descendent seront en rade, sans que la vitesse commerciale et la ponctualité n'en soient vraiment améliorées.

C'est en augmentant l'offre de trains et en améliorant la ponctualité qu'on convaincra de nouveaux usagers et non en rendant la vie plus difficile à ceux qui empruntent les petites gares. Pourquoi punir une catégorie et pas d'autres?

03.10 Éric Thiébaut (PS): Vous évoquez l'étude des alternatives multimodales. En zone rurale, si on supprime une gare, l'alternative est la voiture et on rate donc l'objectif d'utilisation des transports en commun. Dans ma région, si l'on supprime la gare, il y aura des bus, ce qui augmentera la circulation routière.

Vous confirmez qu'aucune suppression de ligne n'est prévue. De nombreux voyageurs ont peur que des lignes qui desservent de petites gares soient supprimées.

Je reste confiant et surveillerai l'évolution de ce dossier.

03.11 Sophie Thémont (PS): Je suis un peu rassurée de vous entendre dire que vous allez consulter les autorités locales car pour la commune de Flémalle, il s'agirait de la suppression d'un point tout à fait central.

Il peut y avoir un mode alternatif avec les bus, mais le TEC étant sous-financé, il est impossible de prévoir des bus supplémentaires.

Si votre objectif est de mettre sur pied une mobilité combinée train-TEC, je vous invite à encourager vos

te moedigen de TEC te herfinancieren.

De gemeente Flémalle wordt bijzonder hard getroffen door de schaarste van het openbaar vervoer. Ik hoop echt dat u de lokale besturen zult raadplegen.

03.12 Dimitri Legasse (PS): Ik ben niet gerustgesteld, want er is wel degelijk sprake van het sluiten van stations en zagezegd ook van het bieden van een alternatief. Financieel verkeert het gewest in zwaar weer, wat dus betekent dat we geen enkele garantie hebben. Geen enkele lijn zal afgeschaft worden, maar wat de stopplaatsen of de stations betreft, geeft u geen garanties.

In het regeerakkoord worden er voor de NMBS gigantische besparingen in het vooruitzicht gesteld: het aanbod zal worden afgestemd op de werkelijke behoeften van de reizigers.

U zult dus verplicht zijn om stations en stopplaatsen af te schaffen.

03.13 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Het is nog steeds niet duidelijk over welke zones het gaat en welke methode men zal hanteren om te bepalen welke stopplaatsen er moeten sluiten.

Als minister kunt u die sluitingen tegenhouden. De besparingen ten belope van 680 miljoen euro in vijf jaar tijd moeten natuurlijk wel ergens doorgevoerd worden ...

U gewaagt van alternatieve vervoersmiddelen waar de stopplaatsen gesloten worden. Het is absurd om stations, spoorwegen en treinen door bussen te vervangen.

De lasten worden andermaal doorgeschoven naar de gewesten en de gezinnen, die bij gebrek aan openbaar vervoer een auto zullen moeten aanschaffen.

Wij zullen dit dossier van nabij opvolgen, met name wat het volgende vervoersplan betreft.

03.14 Marie Meunier (PS): Uiteindelijk zal er toch een pijnlijke rekening moeten worden betaald.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het sociaal overleg bij het spoor" (56002498C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het hr-

homologues régionaux à refinancer le TEC.

La commune de Flémalle est particulièrement touchée par la pénurie de transports en commun. J'espère vraiment que vous consulterez les autorités locales.

03.12 Dimitri Legasse (PS): Je ne suis pas rassuré car il s'agit bien de fermer des gares et, prétendument, de garantir une alternative. La région est en difficulté financière, donc nous n'avons aucune garantie. Aucune ligne ne sera supprimée, mais pour les points d'arrêt ou les gares, vous ne donnez pas de garantie.

L'accord de gouvernement prévoit des économies massives pour la SNCB: il s'agit de répondre non pas à la demande, mais de rencontrer l'offre.

Vous serez donc obligé de supprimer des gares et des points d'arrêt.

03.13 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Le flou persiste par rapport aux zones concernées et à la méthode qui sera utilisée pour déterminer les points d'arrêt à fermer.

En tant que ministre, vous avez la possibilité d'intervenir pour que cela ne se produise pas. Ces économies à hauteur de 680 millions d'euros sur cinq ans devront bien être réalisées quelque part...

Vous nous parlez d'alternatives là où les points d'arrêt seront fermés. Remplacer des gares, des rails et des trains par des bus, c'est une aberration.

Les charges sont à nouveau reportées sur les régions et sur les ménages qui, pour remplacer le transport public, devront acheter un véhicule.

Nous suivrons ce dossier de près, notamment en ce qui concerne le prochain plan de transport.

03.14 Marie Meunier (PS): Au final, il y aura quand même une "douloureuse" à payer.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "La concertation sociale dans le rail" (56002498C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "La

beleid in drievoud" (56003956C)

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het einde van het statuut van het spoorwegpersoneel" (56003946C)

04.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): In het regeerakkoord wordt er voorzien in de harmonisering van het sociaal overleg bij het spoor met dat bij andere overheidsbedrijven.

Wat bent u precies van plan? Welke verbintenissen bent u met de vakbonden aangegaan? Garandeert u dat de raden van bestuur de sociale dialoog niet zullen omzeilen?

04.02 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): U kondigt aan dat de hr-taken tussen HR Rail, de NMBS en Infrabel verdeeld zullen worden.

Waarom versterkt men de kernopdracht van HR Rail niet, in plaats van het steeds meer interne hr-entiteiten op te richten?

Bevestigt u dat de aanwerving van statutair spoorpersoneel zal uitdoven?

Als het personeelsbeheer door de NMBS en Infrabel zal gebeuren, hoe garandeert u dan de eenvormigheid van de werkomstandigheden?

04.03 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): Ik houd me aan de maatregelen in het regeerakkoord, die voortvloeien uit onderhandelingen tussen democratisch verkozen partijen.

Het regeerakkoord voorziet in een wijziging van het maatschappelijk doel van HR Rail om de aanwerving en het beheer van het personeel aan de NMBS en Infrabel over te dragen en een en ander aan de specifieke behoeften van de spoorbedrijven aan te passen. Er wordt ook in andere vormen van rationalisering voorzien en de kwestie van de juridische werkgever van het spoorpersoneel zal onderzocht worden.

Nergens in het regeerakkoord staat er dat HR Rail of het statuut afgeschaft worden. Sommige taken worden zowel door de entiteiten als door HR Rail uitgevoerd, wat tot veel bijkomend overleg leidt. De hervorming van HR Rail kadert dus in een rationaliseringsoefening.

Aangezien het discretionaire processen betreft, kunnen de entiteiten beslissingen nemen met inachtneming van de reglementering. Ik onderzoek samen met HR Rail, de NMBS en Infrabel hoe we het regeerakkoord in de praktijk kunnen omzetten,

triple gestion des ressources humaines" (56003956C)

- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La fin du statut des cheminots" (56003946C)

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

Que prévoyez-vous? Quels engagements avez-vous pris avec les syndicats? Garantissez-vous que les conseils d'administration ne court-circuiteront pas le dialogue social?

04.02 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Vous annoncez la répartition de tâches RH entre HR Rail, la SNCB et Infrabel.

Pourquoi ne pas renforcer la mission centrale de HR Rail au lieu de multiplier les entités RH en interne?

Confirmez-vous la disparition progressive du recrutement sous statut des cheminots?

En cas de gestion du personnel par la SNCB et par Infrabel, comment garantissez-vous l'uniformité des conditions de travail?

04.03 Jean-Luc Crucke, ministre (*en français*): Je reste fidèle aux mesures de l'accord de coalition négocié par des partis élus démocratiquement.

Celui-ci indique une modification de l'objet social de HR Rail pour transférer à la SNCB et à Infrabel le recrutement et la gestion du personnel et s'adapter à leurs besoins spécifiques. Il indique d'autres rationalisations et l'examen de l'employeur légal du personnel.

Il n'envisage nulle part de supprimer HR Rail ou le statut. Certaines tâches sont exécutées par les entités et par HR Rail entraînant de nombreuses consultations supplémentaires. On transforme HR Rail pour rationaliser.

Ces processus étant discrétionnaires, les entités peuvent décider dans le respect de la réglementation. J'examine avec HR Rail, la SNCB et Infrabel la concrétisation de l'accord de gouvernement, mais il faut un peu de temps.

maar dat zal wat tijd vergen.

We plegen met de vakbonden en de drie bedrijven overleg over de modaliteiten inzake de overdracht van de taken en de vertegenwoordiging van de juridische werkgever. Er is geen sprake van dat we de sociale dialoog zouden willen kortsluiten.

Ik heb niet al uw vragen beantwoord, maar gelet op de verbintenis die ik tegenover de vakbonden in het kader van het overleg aangegaan ben, kan ik enkel communiceren over een globaal akkoord.

04.04 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Overeenkomstig het regeerakkoord zullen de raden van bestuur beslissingen kunnen nemen als er in het paritair comité geen consensus bereikt wordt. Dat is het einde van de sociale democratie in een van de grootste overheidsbedrijven van het land. Gelukkig loopt er overleg met de vakbonden. Maar er is geen garantie dat ze gehoord zullen worden.

04.05 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Het is positief dat deze gesprekken plaatsvinden en dat u naar een globaal akkoord streeft. Wij zullen er nauwlettend op toezien dat de rechten gehandhaafd worden en dat de grondbeginselen van het sociaal overleg gerespecteerd worden. Het zou onaanvaardbaar zijn indien op het einde van deze dialoog de regering toch nog haar zin zou doordrijven.

Wij betreuren de afschaffing van HR Rail, dat mobiliteit tussen de twee bedrijven mogelijk maakte.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

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

05.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Uw besparingen bij het spoor staan los van de verwachtingen van het spoorwegpersoneel, die eenvoudigweg vragen om op een waardige manier te kunnen werken, met voldoende personeel. Hoe hoog zullen die besparingen oplopen tegen 2029?

On se concerte avec les syndicats et les trois entreprises quant aux modalités de transfert des missions et de la représentation de l'employeur juridique. Il n'est pas question de court-circuiter le dialogue social.

Je n'ai pas répondu à toutes vos questions mais, vu mon engagement à l'égard des syndicats dans le cadre de la concertation, je ne peux communiquer que sur un accord global.

04.04 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Selon l'accord de gouvernement, les conseils d'administration pourront décider, faute de consensus en commission paritaire. C'est la fin de la démocratie sociale dans une grande entreprise publique du pays. Heureusement, des concertations sont en cours avec les syndicats. Mais rien ne garantit qu'ils seront entendus.

04.05 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Il est louable qu'il y ait ce dialogue et que vous attendiez un accord global. Nous serons attentifs au maintien des droits et au respect de la concertation sociale dans ses principes fondamentaux. Cela ne peut être un dialogue se résumant par un passage en force.

On regrette la suppression d'HR Rail qui permettait une mobilité entre les deux entreprises.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

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

05.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Vos économies dans le rail sont déconnectées des attentes des cheminots, qui demandent simplement à pouvoir travailler dignement avec suffisamment de personnel. À combien s'élèveront ces économies d'ici 2029? À 250 ou 675 millions d'euros?

Tot 250 of 675 miljoen euro?

De sociale protocolakkoorden inzake rekrutering zullen niet nageleefd worden, aangezien het treinaanbod uitgebreid zou worden.

Les protocoles d'accords sociaux en termes de recrutement ne seront pas respectés puisque l'offre de trains est censée augmenter.

Zal er bespaard worden op het budget voor de spoorwegexploitatie of voor investeringen? Over welk percentage gaat het dan?

Les économies viseront-elles le budget d'exploitation ou les investissements? Selon quel pourcentage?

U bent van plan om bevoegdheden van HR Rail over te dragen aan Infrabel en de NMBS. Kunt u garanderen dat er daarbij niemand ontslagen zal worden? Plant u nog andere rationalisering? Zo ja, welke? Welke besparingen kunt u doorvoeren door het personeelsbeleid te moderniseren?

Vous prévoyez de transférer des compétences d'HR Rail vers Infrabel et la SNCB. Garantisiez-vous qu'il n'y aura pas de licenciements? Prévoyez-vous d'autres rationalisations? Lesquelles? Quelles économies dégagerez-vous en modernisant la politique du personnel?

05.02 Hugues Bayet (PS): Wij kunnen ons vinden in de principes die in het regeerakkoord staan. De begrotingstabel is echter alarmerender: tegen 2029 zou er 250 (of 675) miljoen euro bespaard worden.

05.02 Hugues Bayet (PS): Nous pouvons souscrire aux principes énoncés dans l'accord de gouvernement. Cependant, le tableau budgétaire est plus interpellant: il prévoit une économie de 250 (ou 675) millions d'euros à l'horizon 2029.

Waarin bestaan die 'efficiëntiewinsten' waarover u het hebt? Hoe zult u ze jaar na jaar verhogen? Kunt u me zeggen welke routekaart u zult hanteren voor de periode van 2025 tot 2029, in de wetenschap dat het regeerakkoord toch het resultaat is van ampel beraad?

Quels sont ces "gains d'efficacité" que vous évoquez? Comment arriverez-vous à les augmenter chaque année? Après une si longue réflexion, quelle est votre feuille de route de 2025 à 2029?

Kunt u bevestigen dat er geen spoorlijnen gesloten worden? Kunt u garanderen dat er geen stopplaatsen geschrapt worden? Als de stopplaats Farciennes geschrapt wordt, hoe zult u dan daar raken om te komen zwemmen in het plaatselijke zwembad Siréna en wat moeten de tientallen werknemers doen die daar elke ochtend de trein nemen? Garandeert u dat er geen enkel station gesloten wordt? U moet het probleem aanpakken van de stations die al jarenlang leegstaan en verloederen. Kunt u garanderen dat er geen loketten gesloten worden?

Confirmez-vous qu'il n'y aura aucune fermeture de ligne? Garantisiez-vous qu'aucun arrêt ne sera supprimé? Si le point d'arrêt de Farciennes est supprimé, comment viendrez-vous nager à Siréna, et comment feront les dizaines de travailleurs tous les matins? Garantisiez-vous qu'aucune gare ne sera fermée? Il faudrait régler le problème des gares qui sont à l'abandon depuis des années. Garantisiez-vous qu'aucune suppression de guichets n'est envisagée?

Er is sprake van besparingen ten belope van 250 tot 675 miljoen euro, maar wat is nu het juiste bedrag? Ik ben op mijn hoede voor de impact die er zal zijn op de aanwervingen!

Entre 250 et 675 millions d'euros d'économies, quel est le bon montant? Je crains l'impact sur le recrutement!

Welke perspectieven biedt u op het stuk van de aanwervingen de komende jaren? Momenteel wordt de uitstroom nauwelijks gecompenseerd.

Quelles sont vos perspectives d'engagements les prochaines années? Actuellement, ils compensent à peine les départs.

05.03 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): In het regeerakkoord wordt er voorzien in een besparing van 250 miljoen euro in 2029. Het bedrag van 675 miljoen is niet verkeerd, want het is de optelsom van de inspanningen van de voorgaande jaren (50 miljoen in 2025, 100 miljoen in 2026, enz.), die

05.03 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): L'accord de gouvernement prévoit d'économiser 250 millions d'euros en 2029. Le montant de 675 millions n'est pas erroné car il cumule les efforts effectués les années précédentes (50 millions en 2025, 100 en 2026, etc.) et qui sont devenus

structureel geworden zijn.

Met betrekking tot de overdracht van bepaalde opdrachten van HR Rail naar de NMBS en Infrabel heb ik overleg willen plegen met de erkende vakbonden; de besprekingen zijn aan de gang. De NMBS en Infrabel zouden voor de selectie, de aanwerving en het beheer van het personeel instaan. HR Rail zal blijven bestaan om de andere taken te vervullen.

Het regeerakkoord is zeer duidelijk: er zal niet aan de verworven rechten en sociale voordelen van het huidige personeel geraakt worden. Er wordt momenteel in goede samenwerking met de overheidsbedrijven bekeken waarop er bespaard kan worden. We evalueren de meest efficiënte manier om dat doel te bereiken zonder de reizigers te benadelen en met aandacht voor het welzijn van werknemers. We zullen ook een gepast investeringsniveau aanhouden. We zouden die oefening vóór eind juni moeten afronden.

Ik ben van plan om met alle betrokken actoren overleg te plegen: HR Rail, de NMBS, Infrabel en de vakbonden, opdat we samen de voor- en nadelen van de verschillende scenario's kunnen afwegen.

Mijnheer Bayet, mevrouw Thémont, ik herhaal wederom dat er tijdens deze regeerperiode geen enkele lijn afgeschaft zal worden.

In het regeerakkoord wordt er naar de mogelijkheid verwezen om stopplaatsen te openen en te sluiten. De regering is niet van plan om loketten te sluiten.

Mijnheer Bayet, in 2024 werden 1.337 van de 1.300 vereiste aanwervingen uitgevoerd. Op 1 januari 2025 telde de NMBS 16.953 voltijdsequivalenten, een netto toename van ongeveer 100 werknemers in één jaar tijd. Tussen nu en eind 2025 zijn er nog 1.100 aanwervingen gepland, waaronder meer dan 400 treinbestuurders, 120 treinbegeleiders en 200 technici. De NMBS blijft een populaire werkgever.

05.04 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Er werd nog geen beslissing genomen, maar uw doel is flink te besparen. Dit strookt niet met wat de werknemers en de reizigers willen, en ook niet met de klimaatverandering. Net zoals in de film *Don't Look Up* kijken de regeringen liever de andere kant op en doen ze niets, terwijl alle wetenschappers waarschuwen dat er in de transitie geïnvesteerd moet worden. Ik betreur dat deze regering liever investeert in het voeren van oorlog dan in het redden van onze planeet.

structurels.

Concernant le transfert de certaines missions d'HR Rail vers la SNCB et Infrabel, j'ai souhaité me concerter avec les organisations syndicales reconnues; les discussions sont en cours. La SNCB et Infrabel recevraient les tâches de sélection, recrutement et gestion du personnel. HR Rail continuera à exister pour les autres missions.

L'accord est très clair: les réformes n'affecteront pas les droits acquis et les avantages sociaux du personnel en place. L'exercice d'identification des économies est en cours, en bonne collaboration avec les entreprises publiques. Nous évaluerons la manière la plus efficace d'atteindre l'objectif sans pénaliser les voyageurs, en veillant au bien-être des travailleurs et en maintenant un niveau approprié d'investissement. Nous devrions aboutir avant fin juin.

Je compte me concerter avec toutes les parties impliquées: HR Rail, la SNCB, Infrabel et les organisations syndicales, pour évaluer ensemble les avantages et inconvénients des différents scénarios possibles.

Monsieur Bayet, Madame Thémont, je le répète une nouvelle fois, aucune fermeture de lignes n'interviendra sous cette législation.

L'accord de gouvernement évoque la possibilité d'ouverture et de fermeture de points d'arrêt. Pour ce qui est de la fermeture de guichets, le gouvernement ne l'envisage pas.

Monsieur Bayet, en 2024, sur 1 300 recrutements nécessaires, 1 337 ont été effectués. Au 1^{er} janvier 2025, la SNCB comptait 16 953 équivalents temps plein, soit une hausse nette d'environ 100 employés en une année. D'ici à la fin 2025, 1 100 recrutements sont prévus, dont plus de 400 conducteurs, 120 accompagnateurs et 200 techniciens. L'engouement pour la SNCB ne se dément pas.

05.04 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Aucune décision n'a encore été prise mais votre objectif est de réaliser d'importantes économies. C'est en décalage avec ce que veulent les travailleurs et les usagers, avec aussi le dérèglement climatique. Comme dans le film *Don't Look Up*, nos gouvernements préfèrent regarder ailleurs et ne rien faire, quand tous les scientifiques alertent sur la nécessité d'investir dans la transition. Ce gouvernement préfère investir pour faire la guerre que pour sauver notre planète, je le regrette.

05.05 Hugues Bayet (PS): U zult dus wel degelijk 675 miljoen euro besparen op de NMBS, en ik vrees dat dat op de kap van het personeel zal gebeuren.

Door overall werknemers weg te bezuinigen en minder mensen aan te nemen zult u de werkzaamheidsgraad van 80 % niet bereiken! U zegt dat er 1.337 medewerkers werden aangeworven in 2024. Eerlijkheidshalve moet daar wel aan toegevoegd worden dat dat aan de vivaldiregering, en niet aan de arizonacoalitie te danken is. U stelt 1.100 aanwervingen in het vooruitzicht voor 2025. Dat zijn er 237 minder. En als de uitstroom in 2025 nog groter is dan in 2024, zullen die 1.100 aanwervingen niet volstaan om aan de personeelsbehoefte te beantwoorden, want het water staat hen nu al aan de lippen. Wanneer we de uitstroom voor 2025 zullen kennen, zullen we zien of u effectief genoeg middelen voor het personeel hebt uitgetrokken, of niet.

Het incident is gesloten.

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

06.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Een van de dingen die ontsporen bij het spoor zijn de consultancykosten. Er zou een nieuwe aanbesteding, voor een bedrag van 1 miljoen euro, uitgeschreven zijn voor de modernisering van het loonbeleid bij de spoorwegen.

Waarover gaat dit? Wat zijn de lopende consultancyopdrachten? Over welke bedragen gaat het?

Het regeerakkoord bepaalt dat er minder een beroep mag worden gedaan op consultancydiensten. In welke domeinen zult u consultancy verbieden dan wel toestaan? Zult u bepaalde opdrachten opnieuw intern laten uitvoeren?

06.02 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): Wat uw eerste vraag betreft, nodig ik u uit om het antwoord na te lezen dat ik op 12 maart 2025 aan mevrouw Cuylaerts gaf. De spoorwegen hebben een nieuw hr-beleid ontwikkeld om op een krappe arbeidsmarkt aantrekkelijk te kunnen zijn. Dankzij een vierjarige raamovereenkomst zal het mogelijk zijn om tot een betere weging van de functies te komen en nieuwe functiebeschrijvingen op te stellen.

De rol van de minister bestaat er niet in consultancyopdrachten te beperken in domeinen die

05.05 Hugues Bayet (PS): Vous allez donc bien faire 675 millions d'euros d'économies sur la SNCB et je crains que cela se produise sur le personnel.

Vous n'atteindrez pas 80 % de taux d'emploi en supprimant des travailleurs partout et en engageant moins! Vous parlez de 1 337 collaborateurs en 2024. Soyons honnêtes, ce n'était pas grâce à l'Arizona, mais à la Vivaldi! Vous annoncez 1 100 recrutements en 2025. Cela fait 237 en moins! Et s'il y a encore plus de départs en 2025 qu'en 2024, ces 1 100 recrutements sont clairement en-dessous des besoins, puisque dès à présent ils sont à la limite. Quand on connaîtra le nombre de départs actés pour 2025, on verra si vous avez réellement mis les moyens pour le personnel ou pas.

L'incident est clos.

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

06.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Parmi les choses qui déraillent sur le chemin de fer, il y a les frais de consultance. Un nouvel appel d'offres, d'un million d'euros, serait ouvert pour moderniser la politique salariale dans le rail.

De quoi s'agit-il? Quels sont les appels d'offres de consultance en cours? Pour quel montant?

L'accord de gouvernement prévoit de limiter la consultance. Dans quels domaines allez-vous l'interdire ou l'autoriser? Comptez-vous réinternaliser certaines missions?

06.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): Pour votre première question, je vous invite à consulter la réponse que j'ai apportée à Mme Cuylaerts le 12 mars 2025. Les chemins de fer ont mis en place une nouvelle politique HR pour être attractifs sur un marché de l'emploi tendu. Un contrat-cadre d'une durée de 4 ans permettra de mieux pondérer le poids des fonctions et d'établir de nouvelles descriptions de fonctions.

Le rôle du ministre n'est pas de limiter la consultance dans les domaines qui relèvent de l'autonomie de la

tot de autonomie van de NMBS behoren, noch om op te treden in de plaats van het management van een autonoom overheidsbedrijf. De NMBS besteedt bepaalde opdrachten uit aan externe dienstverleners om expertise te verwerven inzake niet-terugkerende taken, een onpartijdig advies te krijgen of strategieën te finetunen. Er moet mondjesmaat een beroep gedaan worden op consultancy, enkel wanneer het nodig is. Een nauwgezet beheer van consultancyopdrachten is een bron van besparingen. Ik zal daar alert op zijn.

06.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): U weigert tussenbeide te komen in de consultancyopdrachten van de NMBS. Multinationals strijken royale winsten op terwijl ze minder expertise hebben dan het spoorwegpersoneel. Zij willen de openbare dienstverlening ontmantelen om ze aan de privésector te verkopen. Door hun modernisering van het loonbeleid komt de financiering van onze sociale zekerheid in het gedrang. Ik vraag u om op uw standpunt terug te komen. Door paal en perk te stellen aan consultancy zou men besparingen kunnen realiseren.

Het incident is gesloten.

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

07.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Volgens *La Libre Belgique* blijft het aantal leasewagens die door de NMBS en Infrabel in het kader van de cafetariaplannen aangeboden worden, toenemen. Begin dit jaar zou dat aantal zelfs verdubbeld zijn. Die keuze van de spoordirecties doet vragen rijzen, zowel wat de milieu-impact betreft, als op het stuk van de financiering van onze sociale zekerheid.

Ook de vakbonden verzetten zich daartegen. Op 19 november jongleden werd de uitbreiding van de cafetariaplannen waarin de salarismwagens vervat zitten tot de 'gewone' kaderleden door de Raad van State vernietigd. De betrokken directies omzeilen dat arrest echter door aanhangsels bij de arbeidsovereenkomsten aan te bieden.

Welke acties onderneemt u om ervoor te zorgen dat de rechterlijke beslissingen nageleefd worden? Bevestigt u dat de raden van bestuur van Infrabel en van de NMBS de toekenning van salarismwagens niet toegestaan hebben?

07.02 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): Om op de arbeidsmarkt te kunnen concurreren moeten de spoorbedrijven een loonpakket kunnen aanbieden

SNCB ni de se substituer à la gestion d'une entreprise publique autonome. La SNCB confie des missions à des prestataires externes pour avoir de l'expertise sur des tâches non récurrentes, obtenir un avis impartial ou affiner des stratégies. La consultance doit être utilisée avec parcimonie lorsque c'est nécessaire. Une gestion consciencieuse de la consultance est source d'économie. J'y serai attentif.

06.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Vous refusez d'interférer dans les missions de consultance de la SNCB. Des multinationales empochent de juteux bénéfices alors qu'elles ont moins d'expertise que les travailleurs du rail. Elles veulent démanteler le service public pour le vendre au privé. Leurs politiques de modernisation salariale définancent notre sécurité sociale. Je vous demande de revoir votre position. Mettre fin à cette consultance permettrait de faire des économies.

L'incident est clos.

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

07.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): D'après *La Libre Belgique*, le nombre de voitures octroyées en leasing par la SNCB et Infrabel dans le cadre des plans cafétéria ne cesse d'augmenter, au point qu'il aurait doublé pour ce début d'année. Ce choix des directions pose question, tant au niveau de l'impact environnemental que du financement de notre sécurité sociale.

Les syndicats y sont également opposés. Le 19 novembre dernier, le Conseil d'État a annulé l'extension des plans cafétéria, dont font partie ces voitures-salaires, aux cadres ordinaires. Mais les directions concernées contournent l'arrêt et proposent à la place des avenants aux contrats de travail.

Que faites-vous pour vous assurer que les décisions de justice soient respectées? Confirmez-vous que les CA d'Infrabel et de la SNCB n'ont pas autorisé l'octroi de ces voitures-salaires?

07.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): Afin d'être compétitives sur le marché du travail, les entreprises ferroviaires doivent pouvoir offrir un

dat vergelijkbaar is met dat van andere werkgevers. In het arrest van de Raad van State van 19 november werden verschillende adviezen met betrekking tot de bezoldiging van contractuele medewerkers van klasse 7 vernietigd. Ik heb het arrest nog niet gelezen, maar zal dat alsnog doen.

package salarial comparable à celui d'autres employeurs. L'arrêt du Conseil d'État du 19 novembre a annulé divers avis relatifs à la rémunération des collaborateurs contractuels de classe 7. Je n'ai pas encore lu l'arrêt, mais le ferai.

Het doet echter geen afbreuk aan de wettigheid van de arbeidsovereenkomsten van de medewerkers. Omwille van de rechtszekerheid werd er hun een avenant bij hun overeenkomst aangeboden. Dit lijkt logisch. HR Rail heeft de nodige maatregelen genomen om te voldoen aan de wettelijke bepalingen die op het bedrijf van toepassing zijn.

Il ne porte cependant pas atteinte à la régularité des contrats de travail des collaborateurs. C'est par souci de sécurité juridique qu'un avenant à leur contrat leur a été proposé. Cela semble logique. HR Rail a pris les mesures nécessaires pour se conformer aux dispositions légales qui lui sont applicables.

07.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Helaas kennen we allen de strategieën van de spoorwegdirecties, die trachten het statuut, dat banen en aantrekkelijkheid garandeert, af te schaffen en te vervangen door contractueel personeel met veel minder aantrekkelijke cafetariaplannen. De beslissingen van de directies van Infrabel en de NMBS stroken niet met de wetgeving, omdat ze de sociale wetgeving, het sociaal overleg en de gerechtelijke uitspraken niet respecteren.

07.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Hélas, on connaît les stratégies des directions du rail, qui cherchent à casser les statuts assurant la garantie d'emploi et l'attractivité pour les remplacer par des contractuels avec des plans cafétéria beaucoup moins attractifs. Les décisions prises par les directions d'Infrabel et de la SNCB sont illégales, parce qu'elles ne respectent ni la législation sociale, ni la concertation sociale, ni les décisions de justice.

Als minister moet u de betrokken CEO's op het matje roepen. Een overheidsbedrijf wordt verondersteld het goede voorbeeld te geven. U moet een einde maken aan deze praktijken, en ik hoop dat u dat ook zult doen.

Comme ministre, vous devez remettre au pas les CEO concernés. Une entreprise publique est censée montrer l'exemple. Vous devez mettre fin à ces pratiques, et j'espère que vous le ferez.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

08.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): De praktijken en beslissingen van Infrabel doen steeds meer vragen rijzen. Het Centrum Integriteit concludeerde dat er sprake was van de onwettige verkoop van ongebruikte materialen en van onregelmatigheden bij de interne wervingsprocedures. Niettemin wil Infrabel de feiten niet bij het gerecht melden en werd de daders van de genoemde feiten blijkbaar geen sanctie opgelegd.

08.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Les pratiques et décisions d'Infrabel posent de plus en plus question. Malgré les conclusions du Centre d'intégrité, qui confirme la vente illégale de matériaux inutilisés et les irrégularités dans les procédures de recrutement interne, Infrabel ne souhaite pas dénoncer les faits à la justice et aucune sanction ne semble avoir été prise à l'encontre des auteurs.

Welke maatregelen zult u in dat verband nemen, in de wetenschap dat er niets verandert in het werkveld, de aanbevelingen van het Centrum Integriteit ten spijt? De twee klokkenluiders werden buitengezet, terwijl de personen die de inbreuken gepleegd hebben nog steeds bij Infrabel aan de slag zijn. Hoe kijkt u naar die situatie?

Quelles mesures comptez-vous prendre à cet égard, sachant que sur le terrain rien ne change, malgré les recommandations du Centre d'intégrité. Alors que les auteurs des infractions travaillent toujours chez Infrabel, les deux lanceurs d'alerte ont été poussés hors de l'entreprise. Quel regard portez-vous sur cette situation?

08.02 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): Het Centrum Integriteit heeft onderzoeken ingesteld naar

08.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): Le Centre d'intégrité a procédé à des investigations

een mogelijke aantasting van de ethische normen. Na een onderzoek en het verhoren van tientallen mensen heeft het centrum een rapport uitgebracht en aanbevelingen geformuleerd.

De infrastructuurbeheerder heeft die aanbevelingen geanalyseerd met het oog gericht op eventuele vervolging, en heeft corrigerende maatregelen ingevoerd: de herziening van de interne instructies inzake de overdracht van ongebruikt materiaal en een jaarlijkse conformiteitscontrole van de overdrachten, een gegarandeerde gelijke toegang tot profielposten met systematische controle op de naleving van de regels, en de organisatie van opleidingen voor personeelsleden die betrokken zijn bij de aanwervingen om een gelijke behandeling te waarborgen. Infrabel heeft de deontologische code van de jury's bijgewerkt zodat elk voorafgaand contact met de kandidaten voortaan verboden is, en heeft de sancties in geval van fraude door een jurylid aangescherpt.

Op 16 december 2024 heeft de federale Ombudsman vastgesteld dat Infrabel alle aanbevelingen ter harte genomen heeft.

Dit dossier werd dus afgesloten. De infrastructuurbeheerder heeft geen klacht ingediend tegen medewerkers die bij deze zaak betrokken waren, vermits er in het rapport van het Centrum Integriteit geen sprake was van malversaties maar wel van aantasting van ethische normen. Als het gerecht het nodig vindt om een procedure op te starten, zal Infrabel zijn volle medewerking verlenen.

De infrastructuurbeheerder heeft geen weet van beroepen die ingesteld werden in verband met dit dossier. De anonimiteit van klokkenluiders wordt beschermd door de desbetreffende wetgeving.

08.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): U mag hier dan wel als spreekbuis fungeren voor de mooie woorden van de directie, maar dat doet niets af aan het heersende gevoel van straffeloosheid. Sommige werknemers stellen een maffiasysteem aan de kaak. Hoewel het Centrum Integriteit bevestigt dat er sprake was van onregelmatigheden, wordt er geen actie ondernomen tegen de daders. Uitgerekend de klokkenluiders worden aan de deur gezet! Er worden nog andere gerechtelijke stappen ondernomen tegen de directie. Ondanks die signalen geeft deze regering meer macht aan de directie en zorgt ze ervoor dat de vakbonden minder gewicht in de schaal kunnen werpen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vraag nr. 56003509C van

dans le cadre d'un dossier de potentielle atteinte à l'éthique. Suite à une enquête et à l'audition de dizaines de personnes, il a remis un rapport et des recommandations.

Le gestionnaire d'infrastructure les a analysés pour entamer des poursuites, et a apporté des mesures correctrices: révision des instructions internes en matière de cession matérielle inutilisée et contrôle annuel de la conformité des cessions; garantie d'égalité d'accès aux postes à profil avec vérification systématique du respect des règles; organisation de formations pour le personnel impliqué dans les recrutements afin de garantir l'égalité de traitement. Infrabel a actualisé le code de déontologie des jurys pour interdire tout contact préalable avec les candidats, et renforcé les sanctions en cas de fraude d'un membre du jury.

Le Médiateur fédéral constatait, le 16 décembre 2024, qu'Infrabel avait entièrement mis en œuvre les recommandations.

Ce dossier a donc été clôturé. Aucune plainte n'a été déposée par le gestionnaire d'infrastructure à l'encontre de collaborateurs concernés, puisque le rapport du Centre d'intégrité n'évoquait pas de malversations, mais bien des atteintes à l'éthique. Si la justice estime nécessaire d'entreprendre une quelconque procédure, Infrabel y collaborerait pleinement.

Le gestionnaire d'infrastructure n'a pas connaissance de recours en lien avec ce dossier. La loi sur les lanceurs d'alerte protège leur anonymat.

08.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Malgré les beaux discours de la direction que vous relayez, un sentiment d'impunité règne. Certains travailleurs dénoncent un système mafieux. Le Centre d'intégrité confirme la présence d'irrégularités, mais aucune action n'est entreprise contre les auteurs. Ce sont les lanceurs d'alerte qui sont mis à la porte! D'autres actions en justice sont entreprises contre la direction. Malgré ces signaux, ce gouvernement donne davantage de pouvoir à la direction et réduit le poids des organisations syndicales.

L'incident est clos.

Le **président:** La question n° 56003509C de

mevrouw De Knop wordt uitgesteld. De vragen nrs. 56003514C van de heer Bayet en 56003539C van de heer Aerts vervallen. Vraag nr. 56003515C van mevrouw Dedonder wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

09 Samengevoegde vragen van

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

09.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): De NMBS heeft het socialemidiaplatform X verlaten omdat het niet langer bij haar waarden zou aansluiten. Nochtans was X een belangrijk informatiekanal voor de reizigers met 64.300 volgers. Bij storingen, afgeschafte treinen en vertragingen raadpleegden veel reizigers X om snel en rechtstreeks informatie te vinden.

Waarom precies heeft de NMBS X verlaten? Weet de NMBS hoeveel reizigers X gebruiken om informatie over storingen en vertragingen te raadplegen? Is het niet de taak van het bedrijf om via alle communicatiekanalen zoveel mogelijk reizigers te bereiken? Hoe past de beslissing binnen de communicatiestrategie van de NMBS?

09.02 Frank Troosters (VB): *De NMBS heeft zich teruggetrokken van X, omdat het communicatieplatform niet langer bij de waarden van het bedrijf zou aansluiten.*

Hoe beoordeelt de minister de beslissing? Over welke waarden gaat het? Welke concrete elementen gaven aanleiding tot de beslissing? Zal de minister iets ondernemen?

09.03 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Het openbaredienstcontract tussen de NMBS en de federale overheid vraagt de NMBS haar informatiekanalen te diversifiëren. Hoe het bedrijf dat doet, bepaalt het zelf en ik respecteer die autonomie, zoals het hoort.

De NMBS stelde een forse daling vast van het aantal reizigers dat X gebruikt om informatie realtime te vinden. Er zijn tal van andere

Mme De Knop est reportée. La question n° 56003514C de M. Bayet est supprimée, ainsi que la question n° 56003539C de M. Aerts. La question n° 56003515C de Mme Dedonder est transformée en question écrite.

09 Questions jointes de

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

09.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): La SNCB a quitté la plateforme de réseaux sociaux X au motif qu'elle ne correspondait plus à ses valeurs. Pourtant, X était un canal d'information important pour les voyageurs, avec 64 300 suiveurs. En cas de perturbations, de suppressions de train et de retards, de nombreux voyageurs consultaient X pour y trouver rapidement et directement des informations.

Pour quelle raison précise la SNCB a-t-elle quitté X? La SNCB sait-elle combien de voyageurs utilisent X pour s'informer des retards et des perturbations? Cette entreprise n'a-t-elle pas pour tâche d'atteindre le plus grand nombre possible de voyageurs par tous les canaux de communication? Comment cette décision s'inscrit-elle dans le cadre de la stratégie de communication de la SNCB?

09.02 Frank Troosters (VB): *La SNCB s'est retirée de la plateforme de communication X parce que celle-ci ne correspond plus, semble-t-il, aux valeurs de l'entreprise.*

Comment le ministre évalue-t-il cette décision? Quelles sont les valeurs en question? Quels éléments concrets ont motivé la décision? Le ministre prendra-t-il des initiatives?

09.03 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Dans le contrat de service public entre la SNCB et l'État fédéral, il est demandé à la SNCB de diversifier ses canaux d'information. L'entreprise décide elle-même de la manière dont elle s'y emploie et je respecte cette autonomie, comme il se doit.

La SNCB a constaté une nette baisse du nombre de voyageurs consultant X pour trouver des informations en temps réel. Il existe de nombreux

communicatiemiddelen. Het sociale netwerk X beantwoordt, naar het schijnt, niet langer aan de waarden die de NMBS promoot. Tijdens de recentste Raad van de EU hoorde ik een toespraak van een specialist over het zorgwekkende beleid van desinformatie op X. De NMBS zal blijven communiceren via de doeltreffendste kanalen en de NMBS contacteren kan via WhatsApp of via het contactformulier op de website van de NMBS. Ik ben overigens al lang op X vertrokken omdat ik de waarden van dat platform niet deel.

autres moyens de communication. Il semble que le réseau social X ne corresponde plus aux valeurs promues par la SNCB. Lors du dernier Conseil de l'UE, j'ai entendu un exposé donné par un spécialiste sur la politique inquiétante de désinformation menée par X. La SNCB continuera à assurer sa communication sur les canaux les plus efficaces. En outre, il est possible de prendre contact avec la SNCB par le biais de WhatsApp ou du formulaire disponible sur le site internet de la SNCB. Par ailleurs, j'ai déjà quitté le réseau X depuis longtemps car je ne partage pas les valeurs portées par cette plateforme.

09.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): Hoe wordt die daling van het gebruik van X vastgesteld? U verwijst naar het zorgwekkende beleid van X, maar het platform bood wel een directe lijn van de reizigers naar de NMBS. Dat de waarden van X niet stroken met die van de NMBS kan wel zijn, maar een geopolitieke beoordeling zou de reizigers niet mogen benadelen. Het doel moet zijn om reizigers zo goed mogelijk te informeren.

09.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): Comment cette diminution de l'utilisation de X est-elle constatée? Vous évoquez la politique préoccupante de X, mais la plateforme permettait aux voyageurs de contacter directement la SNCB. Il est possible que les valeurs de X ne correspondent pas à celles de la SNCB, mais des considérations géopolitiques ne devraient pas porter préjudice aux voyageurs. L'objectif doit être de les informer au mieux.

09.05 Frank Troosters (VB): U zegt niets over de waarden waar de NMBS het zo moeilijk mee heeft. Ik neem aan dat de NMBS en Infrabel niet aan desinformatie deden op X, dus wat is het probleem dan? Ik vind het een onbegrijpelijke beslissing. Uiteraard is het probleem dat de eigenaar van X Elon Musk is en dat die de rechterhand wordt genoemd van Donald Trump. Wat waarden betreft, is er in de NMBS nog wel wat werk aan de winkel en het bedrijf zou beter in eigen boezem kijken.

09.05 Frank Troosters (VB): Vous ne précisez pas les valeurs qui posent tant problème à la SNCB. Je présume que la SNCB et Infrabel ne se livraient pas à de la désinformation sur X. Dès lors, quel est le problème? Je trouve cette décision incompréhensible. Le problème réside évidemment dans l'identité du propriétaire de X, Elon Musk, qui est qualifié de bras droit de Donald Trump. Sur le plan des valeurs, la SNCB a beaucoup à faire et elle ferait mieux de balayer devant sa porte.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

10.01 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Door lacunes in de wetgeving kunnen bestuurders van bedrijfswagens ontsnappen aan GAS-boetes. Deze kunnen immers niet aan rechtspersonen opgelegd worden. Er is een termijn van 14 dagen om een GAS-boete uit te schrijven, maar bedrijven krijgen 15 dagen om de overtreder te identificeren en te informeren. Ook daardoor dreigen overtreders ongestraft te blijven. Dit is onrechtvaardig en legt druk op de verkeersveiligheid, want sommige bestuurders wanen zich daardoor onaantastbaar. In andere landen zijn bedrijven en leasingmaatschappijen wettelijk verplicht om de identiteit van een bestuurder door te geven.

10.01 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Profitant de lacunes législatives, des conducteurs de voitures de société peuvent échapper aux SAC. Ces amendes ne peuvent en effet pas être infligées aux personnes morales. Le délai pour verbaliser est de 14 jours, mais les entreprises disposent de 15 jours pour identifier le contrevenant et l'informer, ce qui constitue une autre cause possible d'impunité. Cette situation est injuste et influe sur la sécurité routière, dès lors que certains conducteurs se sentent intouchables. Dans d'autres pays, les entreprises et les sociétés de leasing sont tenues par la loi de transmettre l'identité du conducteur.

Plant u maatregelen om de straffeloosheid te beëindigen en de achterpoortjes te sluiten? Komen er interfederaal initiatieven ter zake?

Prévoyez-vous de prendre des mesures afin de mettre fin à l'impunité et de remédier aux failles? Des initiatives interfédérales seront-elles prises en la matière?

10.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Nederlands*): Er bestaat reeds een federaal sanctiemechanisme. Een rechtspersoon die de gegevens van de bestuurder niet tijdig doorgeeft, riskeert een minimumboete van 4.000 euro.

10.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en néerlandais*): Un mécanisme de sanction existe déjà à l'échelon fédéral. Une personne morale qui ne transmet pas les données d'un conducteur dans les délais risque une amende de minimum 4 000 euros.

Vlaanderen heeft een eigen systeem uitgewerkt, de zogenaamde GAS 5 in de wegverkeerswet, waarbij problemen rijzen met kentekenplaten op naam van rechtspersonen. Ook wordt het proces-verbaal niet rechtstreeks naar de overtreder gestuurd. Men zal dus op Vlaams niveau moeten evalueren hoe men de problematiek van de niet-tijdige identificatie van bestuurders wil aanpakken, indien de kentekenplaat op naam van een rechtspersoon is ingeschreven.

La Flandre a élaboré son propre système, le dispositif SAC 5, qu'elle a intégré dans la loi relative à la police de la circulation routière et qui pose des problèmes lorsqu'une plaque d'immatriculation est inscrite au nom d'une personne morale. Par ailleurs, ce système prévoit que le procès-verbal n'est pas envoyé directement au contrevenant. Il conviendra dès lors d'évaluer, à l'échelon flamand, la question de savoir comment résoudre le problème de la non-identification des conducteurs dans les délais lorsqu'un véhicule est immatriculé au nom d'une personne morale.

Voor de leasingmaatschappijen verzamelt Renta de gegevens van de gebruikelijke bestuurders. Rechtspersonen zijn niet verplicht om hiermee samen te werken, maar het kan voor hen voordelig zijn omdat ze via die weg sancties voor het niet tijdig doorgeven van de bestuurder kunnen vermijden.

Renta collecte les données des conducteurs habituels pour les sociétés de leasing. Les personnes morales peuvent avoir intérêt à alimenter cette base de données, même si cette coopération n'est pas obligatoire, étant donné qu'elles peuvent ainsi éviter les sanctions appliquées lorsque l'identité du conducteur n'a pas été communiquée dans les délais.

Sinds eind 2024 is er meermaals overlegd of de termijn van 14 dagen voor het verzenden van het afschrift van het proces-verbaal aan de overtreder, moet verlengd worden. Er zullen nog verdere gegevens worden opgevraagd om een volledig zicht te krijgen op de problemen. In die werkgroep zitten onder meer ook de gewesten. Een eventuele verlenging zal niet alle moeilijkheden met de GAS-boetes wegnemen. Onder meer zal de vraag blijven wie deze vraag tot identificatie zal behandelen. Mijn Vlaamse collega zal dit in overleg moeten evalueren.

Depuis fin 2024, plusieurs concertations ont été organisées sur la question de savoir si le délai de 14 jours pour l'envoi de la copie du procès-verbal au contrevenant ne devrait pas être prolongé. D'autres données seront demandées afin d'obtenir une vision complète des problèmes. Le groupe de travail comprend également des représentants des régions, entre autres. Une éventuelle prolongation n'éliminera pas toutes les difficultés liées aux amendes SAC. Ainsi, la question demeurera notamment de savoir qui traitera la demande d'identification. Mon homologue flamande devra évaluer ce dossier de manière concertée.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

11.01 **Farah Jacquet (PVDA-PTB):** *Kunt u garanderen dat u tijdens deze legislatuur de openingsuren van de loketten niet zult inperken en nergens loketten zult sluiten?*

11.01 **Farah Jacquet (PVDA-PTB):** *Pouvez-vous garantir que vous ne limiterez pas les horaires d'ouverture, et que vous ne fermerez aucun guichet durant cette législature?*

11.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Frans*): De NMBS heeft vrijheden en verantwoordelijkheden wat de werking van haar diensten betreft, en daaronder vallen ook de openingsuren van de loketten. Het openbardienstcontract bepaalt dat de NMBS verkoopinstrumenten ter beschikking stelt via gemakkelijk toegankelijke verkoopkanalen, een intuïtieve configuratie en passend advies. De NMBS beschikt over een ruim aanbod aan distributiekkanalen, dat verkoopmedewerkers in de stations, verkoopautomaten en digitale verkoopkanalen omvat.

De NMBS kan de openingsuren van haar loketten vrij bepalen. Ze stelt in de drukkere stations van het land personeel ter beschikking van de reizigers, dat hen kan adviseren en vervoerbewijzen kan verkopen, hetzij via loketten, hetzij via mobiele assistentie. Na overleg met de minister kan de NMBS het aantal stations met loketten of mobiel personeel doen evolueren afhankelijk van de behoeften van de reizigers, het aantal door het verkooppersoneel uitgevoerde transacties, de bezettingsgraad bij het verkooppersoneel of het bestaan van alternatieve modaliteiten. De NMBS kan het aantal loketten en de openingsuren ervan aanpassen, op voorwaarde dat er rekening gehouden wordt met de belangen van de reizigers en de doeltreffendheid van de dienstverlening. Ik zal erop toezien dat er geen beslissingen genomen worden zonder dat deze criteria en de uitdagingen op het vlak van de digitale kloof in aanmerking genomen worden.

11.03 **Farah Jacquet** (PVDA-PTB): Reizigers die niet meekunnen in de digitale maatschappij hebben nood aan die menselijke aanwezigheid, die bovendien het veiligheidsgevoel vergroot.

Het incident is gesloten.

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

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

12.01 **Frank Troosters** (VB): *In Harelbeke willen het stadsbestuur, de provincie, De Lijn en de NMBS samen de stationsomgeving aanpakken.*

Klopt het dat de NMBS 20.000 euro zal investeren in de opmaak van het masterplan? Deelt de minister de visie dat een gratis parking aan het station de mensen zal aansporen om de trein te nemen? Wie

11.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en français*): La SNCB a des libertés et responsabilités pour faire fonctionner ses services, y compris les horaires d'ouverture des guichets. Le contrat de service public prévoit qu'elle met en place des outils de vente via des canaux de vente accessibles, une configuration intuitive et des conseils appropriés. Elle a une large offre de canaux de distribution, qui comprend la vente en gare, les automates et les canaux digitaux.

La SNCB a la liberté de fixer les horaires d'ouverture de ses guichets. Elle met à disposition des voyageurs le personnel à même de les conseiller et de vendre des titres de transport dans les gares fréquentées, soit au travers de guichets, soit avec une assistance mobile. Après concertation avec le ministre, elle peut faire évoluer le nombre de gares avec guichet ou personnel mobile en fonction des besoins des clients, du nombre de transactions effectuées, du taux d'occupation du personnel ou de l'existence de modalités alternatives. La SNCB peut ajuster les horaires d'ouverture et le nombre de guichets, à condition de respecter les intérêts des voyageurs et l'efficacité de ses services. Je veillerai à ce qu'aucune décision ne soit prise sans tenir compte de ces critères et des enjeux de fracture digitale.

11.03 **Farah Jacquet** (PVDA-PTB): Une présence humaine est indispensable pour les personnes souffrant de fracture numérique. Cela renforce aussi le sentiment de sécurité chez les usagers.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 56003613C et 56003615C de Mme De Knop sont reportées.

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

12.01 **Frank Troosters** (VB): *À Harelbeke, l'administration communale, la province, De Lijn et la SNCB souhaitent intervenir ensemble dans la gestion des abords de la gare.*

Est-il exact que la SNCB investira 20 000 euros dans l'établissement du plan directeur? Le ministre partage-t-il la vision selon laquelle un parking gratuit à proximité de la gare encouragera les personnes à

neemt daarover de beslissing, het stadsbestuur of de NMBS?

12.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (Nederlands): Op uw eerste vraag kan ik bevestigend antwoorden.

De ervaring leert ons dat bij het invoeren van een betalende autoparking een kwart van de treinreizigers overstapt op de fiets. Het doel van een betalende parking is dus om de modal shift te bevorderen. De aantrekkelijkheid van een station wordt in de eerste plaats bepaald door het treinaanbod en niet door het parkeerbeleid. De NMBS is de eigenaar van de parkings P1 en P2 en beslist in overleg met de lokale overheid of ze al dan niet betalend worden. Ik begrijp de moeilijkheden van reizigers die geen andere mogelijkheden hebben om zich naar het station te begeven en ben bereid een aanzet te geven tot overleg met de NMBS over een evaluatie van de tarieven.

12.03 **Frank Troosters** (VB): Daar zou ik al heel blij mee zijn.

Het Vlaams Belang is voorstander van gratis parkeren aan de stations voor wie een geldig vervoersbewijs heeft. In Harelbeke voeren de socialisten lokaal actie voor gratis parkeren, terwijl ze hier in de vorige legislatuur mee het kader hebben gecreëerd om te beletten dat er gratis parkings zouden komen. De Vlaamse minister van Wonen en Energie beweert dat de lokale overheden daarover kunnen beslissen, terwijl iedereen weet dat de NMBS daarover beslist. Ik begrijp dat allemaal niet goed.

Het incident is gesloten.

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

13.01 **Frank Troosters** (VB): Blijkbaar zijn er problemen in de vzw Train World, het treinmuseum van de NMBS in Schaarbeek.

Kunt u het vertrek van de voormalige directeur bevestigen en toelichten? Hoe wordt Train World financieel gecontroleerd? Waren er recent nog controles? Wat waren de conclusies? Wie zijn de huidige bestuurders? Wat zijn de gevolgen van het eventuele vertrek van de directeur inzake betalingsverkeer, zowel voor de bezoldiging van het personeel als voor de lonen en onkostennota's van externe partners, medewerkers en vrijwilligers?

prendre le train? Qui prend la décision à ce sujet, l'administration communale ou la SNCB?

12.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (en néerlandais): Je peux répondre à votre première question par l'affirmative.

L'expérience nous apprend que l'instauration d'un parking payant pour voitures convainc un quart des voyageurs à passer au vélo. L'objectif d'un parking payant est donc d'encourager le transfert modal. L'attractivité d'une gare est, en premier lieu, fonction de l'offre de trains et non de sa politique de stationnement. La SNCB est la propriétaire des parkings P1 et P2 et elle décidera en concertation avec les pouvoirs locaux de les rendre ou non payants. Je comprends les difficultés des voyageurs qui ne disposent pas d'autres moyens de se rendre à la gare, et je suis disposé à amorcer une concertation avec la SNCB sur une évaluation des tarifs.

12.03 **Frank Troosters** (VB): J'en serais déjà très heureux.

Le Vlaams Belang est favorable à la gratuité des parkings aux abords des gares pour les voyageurs munis d'un titre de transport valide. À Harelbeke, les socialistes mènent des actions à l'échelon local pour promouvoir la gratuité des parkings, alors même que lors de la précédente législature, ils ont créé ici même le cadre visant à éviter les parkings gratuits. J'ai du mal à comprendre que la ministre flamande du logement et de l'énergie prétende que les pouvoirs locaux peuvent prendre des décisions à ce sujet, alors que chacun sait que c'est la SNCB qui décide.

L'incident est clos.

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

13.01 **Frank Troosters** (VB): Des problèmes se posent indéniablement au sein de l'ASBL Train World, le musée du train de la SNCB à Schaarbeek.

Pouvez-vous confirmer et expliquer le départ de l'ancien directeur? Comment Train World est-il contrôlé financièrement? Des contrôles ont-ils été effectués récemment? Quelles conclusions en ont été tirées? Qui sont les administrateurs actuels? Quelles sont les conséquences du départ éventuel du directeur sur le plan des paiements, tant pour la rémunération du personnel que pour les salaires et les notes de défraiement de partenaires, de collaborateurs et de volontaires extérieurs?

Heeft de NMBS plannen om Train World af te stoten? Kunt u daarover meer kwijt?

13.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Nederlands*): Train World opende zijn deuren in september 2015 in Schaarbeek en heeft inmiddels al meer dan 1,2 miljoen bezoekers ontvangen. Er is een permanente collectie van de Belgische spoorweggeschiedenis en de toekomst ervan. Ook worden er prestigieuze tentoonstellingen georganiseerd.

Een van de missies van de NMBS is het behoud van het historische spoorwegpatrimonium van België. Door de ontbinding van de vzw Train World en de integratie van de activiteiten in de NMBS wil men het beheer nieuw leven inblazen en de aantrekkingskracht en efficiëntie verhogen. De werking van Train World wordt gegarandeerd in het openbardienstcontract. De geplande transformatie heeft geen impact op de tewerkstelling.

Sinds 1 april 2025 zijn alle activiteiten van Train World geïntegreerd in de werking van de NMBS. Voordien gebeurde de financiële controle op de activiteiten door de boekhoudkundige diensten van de NMBS en volgens de delegatiebevoegdheden van de vzw, die altijd werden uitgeoefend door NMBS-personeel. De raad van bestuur van Train World was verantwoordelijk voor het goedkeuren en opvolgen van de jaarrekeningen en de begroting. Train World was tevens onderworpen aan de externe controle van haar revisoren en aan de auditpolitiek van de NMBS. Alle aanbevelingen van de interne audits werden opgevolgd en uitgevoerd.

De directeur van Train World heeft de NMBS verlaten in 2024. De dagelijkse leiding werd overgenomen door het hoofd van Train World and Heritage, die ook de raad van bestuur voorzat.

De vzw Train World maakte gebruik van NMBS-personeel. Alle lonen werden dus zonder onderbreking doorbetaald door de NMBS. Alle betalingen van Train World vzw werden na het vertrek van de directeur gezamenlijk goedgekeurd door het hoofd van Train World and Heritage en de directeur-generaal Stations. De betalingen van alle facturen, onkostennota's enzovoort werden zonder onderbreking uitgevoerd.

13.03 **Frank Troosters** (VB): Ik heb gevraagd of er een interne controle is geweest en wat daarvan de conclusies waren. Ik zal die vraag opnieuw schriftelijk indienen. U zegt niet of de directeur vrijwillig dan wel gedwongen is vertrokken en wat het

La SNCB envisage-t-elle de se débarrasser de Train World? Pouvez-vous nous en dire plus?

13.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en néerlandais*): Train World a ouvert ses portes en septembre 2015 à Schaerbeek et a reçu à ce jour plus d'1,2 million de visiteurs. Il héberge une collection permanente axée sur l'histoire ferroviaire belge et sur l'avenir du rail belge. Des expositions prestigieuses y sont aussi organisées.

L'une des missions de la SNCB est le maintien du patrimoine historique ferroviaire de la Belgique. Le but de la dissolution de l'ASBL Train World et de l'intégration des activités dans le giron de la SNCB est double: insuffler une nouvelle énergie dans la gestion et augmenter l'attrait et l'efficacité. Le contrat de service public garantit le fonctionnement de Train World. La transformation programmée n'aura aucune incidence sur l'emploi.

Depuis le 1^{er} avril 2025, l'ensemble des activités de Train World sont intégrées au fonctionnement de la SNCB. Auparavant, le contrôle financier des activités était effectué par les services comptables de la SNCB et selon les compétences de l'ASBL en matière de délégation, qui ont toujours été exercées par le personnel de la SNCB. Le conseil d'administration de Train World était responsable de l'approbation et du suivi des comptes annuels et du budget. Train World était également soumis au contrôle externe de ses réviseurs et à la politique de la SNCB en matière d'audit. Toutes les recommandations figurant dans les audits internes ont été suivies et mises en œuvre.

Le directeur de Train World a quitté la SNCB en 2024. La direction quotidienne a été reprise par le directeur de Train World and Heritage, qui présidait également le conseil d'administration.

L'ASBL Train World employait du personnel de la SNCB. Tous les salaires ont donc été payés sans interruption par la SNCB. Après le départ du directeur, tous les paiements effectués par l'ASBL Train World ont été approuvés conjointement par le directeur de Train World and Heritage et le directeur général Gares. Les paiements de toutes les factures, notes de frais, etc. ont été effectués sans interruption.

13.03 **Frank Troosters** (VB): J'ai demandé si un contrôle avait été mené en interne, et quelles en avaient été les conclusions. Je vais réintroduire cette question par écrit. Vous n'avez pas précisé si le départ du directeur était volontaire ou forcé, ni le

motief voor zijn vertrek precies was.

Voorts zou er sprake van zijn om Train World binnen twee jaar af te stoten, maar ook daarover krijg ik geen antwoord. De NMBS is eens te meer heel goed in het ontwijken van vragen en daar ben ik allerminst gelukkig mee.

Het incident is gesloten.

14 Samengevoegde vragen van

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

- Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het station van Hasselt" (56003627C)

14.01 Frank Troosters (VB): Er zijn werken in het station van Hasselt. Heel veel tegels springen vrij snel kapot op een aantal perrons en in de tunnel. Er zijn waarschuwingen opgehangen die dan weer een tijdje ontbraken. Enerzijds wordt gecommuniceerd dat het zou gaan om een productiefout van de fabrikant, anderzijds lees ik in een bericht van de NMBS dat men het foute type tegels heeft gekozen. Wat is er precies aan de hand en wat zijn daarvan de gevolgen?

14.02 Wouter Raskin (N-VA): Op tal van plekken in het station van Hasselt zorgen losliggende tegels voor ronduit gevaarlijke situaties.

Waaraan is dit probleem precies te wijten? Welke oplossing wordt er gezocht? Welke invloed heeft dit op de kostprijs van de werken? Wie draait op voor de extra kosten? Kunt u ook een stand van zaken geven van het totale renovatieproject van het station van Hasselt? Wanneer zullen die werken definitief afgerond zijn?

14.03 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De problemen met de tegels zijn veroorzaakt door een fabricagefout in een of meerdere loten geleverde tegels. De tegels zonder fabricagefout worden gebruikt bij de verdere perronaanleg in Hasselt. Dit heeft geen impact op de kosten. De vervanging door de aannemer moet rond zijn tegen het einde van de werkzaamheden. De waarschuwingsschilden werden helaas vernield door vandalen en de NMBS vervangt deze.

Het renovatieproject bevindt zich in de laatste fase. Perrons 2 en 3 gaan in dienst op 7 april 2025. De resterende werkzaamheden worden afgerond na de zomer. Daarna zal het station volledig autonoom toegankelijk zijn voor personen met een beperkte

motif exact de son départ.

Par ailleurs, la cession de Train World serait envisagée dans un délai de deux ans, mais je n'ai pas obtenu de réponse à ce sujet non plus. Une fois de plus, la SNCB réussit savamment à éluder les questions, ce que je déplore fortement.

L'incident est clos.

14 Questions jointes de

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

- Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La gare de Hasselt" (56003627C)

14.01 Frank Troosters (VB): Des travaux sont en cours à la gare de Hasselt. De nombreuses dalles se brisent sur certains quais et dans le tunnel. Des avertissements ont été affichés mais ils avaient disparu pendant un certain temps. Il est indiqué d'une part qu'il s'agirait d'une erreur de production du fabricant, mais je lis par ailleurs dans un communiqué de la SNCB qu'on a commandé le mauvais type de dalles. Qu'en est-il exactement et quelles sont les conséquences?

14.02 Wouter Raskin (N-VA): À de nombreux endroits de la gare de Hasselt, des dalles descellées provoquent des situations carrément dangereuses.

À quoi ce problème est-il dû exactement? Quelle est la solution recherchée? Quelle en est l'incidence sur le coût des travaux? Qui supportera ces coûts supplémentaires? Pouvez-vous faire le point concernant le projet de rénovation totale de la gare de Hasselt? Quand ces travaux seront-ils achevés définitivement?

14.03 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Les problèmes liés aux dalles sont dus à une erreur de fabrication ayant affecté un ou plusieurs lots. Les dalles non défectueuses sont utilisées pour la suite de l'aménagement des quais de la gare de Hasselt. Ces problèmes n'auront aucune incidence sur les coûts. L'entrepreneur doit remplacer les dalles concernées d'ici la fin des travaux. Les affiches d'avertissement ont hélas été arrachées par des vandales et la SNCB s'emploie à les remplacer.

Le projet de rénovation en est à la dernière phase. Les quais 2 et 3 seront mis en service le 7 avril 2025. Les travaux seront définitivement achevés après l'été. La gare sera ensuite accessible de manière entièrement autonome pour les personnes à mobilité

mobiliteit.

14.04 Wouter Raskin (N-VA): Deze renovatie heeft veel voeten in de aarde gehad en was heel dringend nodig. Ik kijk uit naar de afronding ervan.

Het incident is gesloten.

15 Samengevoegde vragen van

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

15.01 Frank Troosters (VB): De onvrede over de schrapping van de rechtstreekse treinverbinding tussen het Waasland en Brussel houdt aan. De overstap in Dendermonde wordt al te vaak gemist.

Welke maatregelen neemt u om de problemen op te lossen? Komt er een vervroegde evaluatie over de knip van deze lijn? Zijn de problemen niet voldoende duidelijk om meteen tot actie over te gaan?

15.02 Alexander Van Hoecke (VB): In december 2024 werd de IC-trein tussen Sint-Niklaas en Brussel geknipt in Dendermonde, waar men slechts enkele minuten heeft om over te stappen. Wie de overstap mist, moet lang wachten op een volgende trein. De toestanden in het station van Dendermonde tijdens de spits zijn hallucinant, met honderden pendelaars die door een smalle gang worden geduwd. Bovendien gaan binnenkort de werken aan het station van start.

Het verzet tegen de knip van de lijn was van meet af aan groot. Ook het Vlaams Belang heeft actie gevoerd. Dat het Waasland, een regio van 300.000 inwoners, geen rechtstreekse verbinding meer heeft met Brussel, is hallucinant. De beslissing zal worden geëvalueerd, maar pas in december 2026 is een aanpassing mogelijk.

Ik heb u een schriftelijke vraag gesteld, maar een aantal aspecten bleef onbeantwoord. Op mijn vraag over de evaluatie antwoordde u dat zal worden gekeken naar de stiptheid en de evolutie van het aantal reizigers aan de hand van de verkoopcijfers. Dat geeft een vertekend beeld, want de meeste

réduite.

14.04 Wouter Raskin (N-VA): Cette rénovation, qui était très urgente, a connu de nombreuses difficultés. Je me réjouis d'assister à la fin des travaux.

L'incident est clos.

15 Questions jointes de

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

15.01 Frank Troosters (VB): Le mécontentement suscité par la suppression de la liaison ferroviaire directe entre le Pays de Waes et Bruxelles persiste. Trop souvent, la correspondance à Termonde n'est pas assurée.

Quelles mesures prenez-vous pour remédier aux problèmes? La scission de cette ligne fera-t-elle l'objet d'une évaluation anticipée? Les problèmes ne sont-ils pas suffisamment évidents pour passer à l'action dès à présent?

15.02 Alexander Van Hoecke (VB): La ligne directe entre Saint-Nicolas et Bruxelles a été supprimée en décembre 2024. Les voyageurs doivent désormais passer par Termonde, où ils ne disposent que de quelques minutes pour changer de train. Une correspondance ratée fait perdre énormément de temps parce que le train suivant n'est pas immédiat. Aux heures de pointe, on assiste à des situations invraisemblables: des centaines de navetteurs se pressent dans un tunnel étroit. En outre, les travaux de la gare vont bientôt commencer.

Dès le début, la suppression de la ligne a suscité une vive opposition. Le Vlaams Belang a également mené des actions. Il est effarant de constater que le Pays de Waes, une région de 300 000 habitants, n'aït plus de liaison directe avec Bruxelles. La décision sera évaluée, mais elle ne pourra pas être modifiée avant décembre 2026.

Je vous ai adressé une question écrite sur le sujet, mais plusieurs aspects sont demeurés sans réponse. À ma question concernant l'évaluation, vous avez répondu que la ponctualité et l'évolution du nombre de voyageurs seraient examinées sur la base des chiffres de vente. L'image que l'on

reizigers op die lijn hebben een abonnement.

obtiendra de la sorte sera faussée, étant donné que sur cette ligne, la plupart des voyageurs sont des abonnés.

Wanneer zullen de resultaten van de evaluatie er zijn? Heeft de NMBS input aan de lokale besturen gevraagd en daar daadwerkelijk rekening mee gehouden? Hebben de lokale besturen zich verzet tegen de beslissing tijdens de toelichting die hun werd gegeven? U zegt dat niet wordt gekeken naar de bevolking maar naar de infrastructuur. Hoe past dat binnen de visie dat de reiziger centraal moet staan?

Quand les résultats de l'évaluation seront-ils disponibles? La SNCB a-t-elle demandé l'avis des pouvoirs locaux et en a-t-elle effectivement tenu compte? Les pouvoirs locaux se sont-ils opposés à la décision lors de l'explication qui leur a été fournie? Vous dites que ce n'est pas la population mais l'infrastructure qui est prise en compte. Comment cela peut-il se concilier avec la vision selon laquelle le voyageur doit être au centre des préoccupations?

15.03 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Nederlands*): Mijn kabinet heeft op 20 maart een delegatie van het ACV ontmoet om het probleem beter te begrijpen. We hebben de NMBS daarvan op de hoogte gebracht.

15.03 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en néerlandais*): Le 20 mars, mon cabinet a rencontré une délégation de la CSC pour mieux comprendre le problème. Nous en avons informé la SNCB.

(*Frans*) De NMBS heeft geantwoord dat er op 14 april een afspraak zal plaatsvinden met het ACV en Infrabel.

(*En français*) La SNCB a répondu qu'un rendez-vous aura lieu avec l'ACV et Infrabel le 14 avril.

(*Nederlands*) Op die vergadering zullen mogelijke oplossingen worden bekeken. De NMBS en Infrabel zullen na zes maanden een analyse uitvoeren van de impact van de opsplitsing van de rechtstreekse IC-verbinding Brussel-Dendermonde-Sint-Niklaas. Die zal gericht zijn op stiptheidswinsten, de evolutie van het aantal reizigers, de bezettingsgraad van de treinen en het percentage geslaagde aansluitingen. De NMBS en Infrabel zullen hier lessen uit trekken. In afwachting gaat Infrabel na of de aansluitende treinen dichter bij elkaar kunnen worden gebracht en of er wachttijden kunnen worden ingevoerd.

(*En néerlandais*) Les solutions potentielles seront examinées lors de cette réunion. La SNCB et Infrabel procéderont après six mois à une analyse de l'impact de la scission de la liaison IC directe Bruxelles-Termonde-Saint-Nicolas. Celle-ci sera axée sur l'amélioration de la ponctualité, l'évolution du nombre de voyageurs, le taux d'occupation des trains et le pourcentage de correspondances réussies. La SNCB et Infrabel tireront les enseignements qui s'imposent. En attendant, Infrabel examine si les trains de correspondance peuvent être rapprochés et si des temps d'attente peuvent être introduits.

De vroegere rechtstreekse verbinding was erg complex door de specifieke situatie in het station van Dendermonde. De wijziging had tot doel de stiptheid te verbeteren en dat is ook het geval. Reizigers uit het Waasland kunnen Brussel bereiken via een overstap in Antwerpen-Berchem of in Dendermonde. De overstap in Dendermonde kan echter niet altijd worden gehaald, maar dat probleem wordt nader bekeken. Sinds december 2024 kunnen reizigers op weekdagen opnieuw gebruikmaken van de rechtstreekse piekuurtrein tussen Sint-Niklaas, Lokeren, Gent-Dampoort en Brussel.

La liaison directe antérieure était très complexe en raison de la situation spécifique en gare de Termonde. La modification avait pour but d'améliorer la ponctualité et l'objectif est atteint. Les voyageurs du Pays de Waes peuvent atteindre Bruxelles par le biais d'une correspondance à Anvers-Berchem ou à Termonde. La correspondance à Termonde ne peut toutefois pas toujours être réalisée, mais ce problème est examiné plus avant. Depuis décembre 2024, en semaine, les usagers peuvent à nouveau emprunter le train de pointe direct entre Saint-Nicolas, Lokeren, Gand-Dampoort et Bruxelles.

15.04 **Alexander Van Hoecke** (VB): De invoering van wachttijden is een goed idee als kortetermijnoplossing. De perrons dicht bij elkaar brengen, zou al heel wat kunnen oplossen. Als de NMBS beweert dat de reiziger centraal staat, dan mag ze niet uitgaan van de infrastructuur. De uren van die ene rechtstreekse trein 's ochtends en 's avonds zijn voor veel mensen geen haalbare

15.04 **Alexander Van Hoecke** (VB): L'instauration de temps d'attente est une bonne idée de solution à brève échéance. Un rapprochement des quais résoudrait déjà bon nombre de problèmes. Si la SNCB prétend accorder une place centrale aux voyageurs, elle ne doit pas se fonder sur l'infrastructure. Les horaires de ce seul train direct le matin et le soir ne sont pas praticables pour de

kaart.

Het incident is gesloten.

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

16.01 Wouter Raskin (N-VA): Wie een brevet yachtmán wil behalen moet slagen voor een theoretisch en praktisch examen.

Overweegt u een vrijstelling voor het praktijkexamen voor wie een bewijs van voldoende ervaring kan leveren?

16.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Het brevet yachtmán is niet verplicht voor privégebruik op zee, maar wel voor commercieel gebruik. Met dit brevet kan men schipper zijn op tochten met betalende passagiers, ook buiten Belgische wateren, en optreden als examiner voor praktische examens. Gezien de ruime maritieme zone waarin dit brevet geldt en het commerciële karakter ervan, zijn de eindtermen van het praktijkexamen zeer uitgebreid. Daarom is het niet aangewezen om een vrijstelling voor dit examen te verlenen op basis van ervaring. Ervaring is sowieso een vereiste voor het commerciële gebruik op zee, maar ervaring alleen volstaat niet.

Het incident is gesloten.

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

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

17.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Een Vlaamse reiziger die een compensatieaanvraag indiende bij de NMBS, kreeg een gedeeltelijk in het Frans opgesteld antwoord.

Is dit een eenmalig incident of gaat het om een systematische schending van de taalwetgeving bij de NMBS? Welke maatregelen zult u nemen om dit te vermijden?

17.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Dit was een alleenstaand geval. Zoals elke publieke overheid is de NMBS onderworpen aan de wetten op

nombreux voyageurs.

L'incident est clos.

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

16.01 Wouter Raskin (N-VA): Pour obtenir un brevet de yachtmán, il convient de réussir un examen théorique et pratique.

Envisagez-vous de prévoir une exemption de l'examen pratique pour les personnes pouvant apporter la preuve qu'elles disposent d'une expérience suffisante?

16.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Le brevet de yachtmán n'est pas obligatoire pour une utilisation privée en mer. Il l'est en revanche pour une utilisation commerciale. Ce brevet permet d'être commandant de bord pour des sorties en mer avec des passagers payants, y compris en dehors des eaux territoriales belges, et de faire passer des examens pratiques. Étant donné la zone maritime étendue dans laquelle ce brevet est valide et le caractère commercial de ce dernier, les objectifs finaux de l'examen pratique sont très larges. Il n'est donc pas indiqué d'octroyer une exemption de cet examen sur la base de l'expérience des intéressés. Une certaine expérience est en tout état de cause requise pour toute utilisation commerciale en mer, mais elle ne suffit pas.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 56003735C de M. De Smet est reportée.

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

17.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): La réponse à une demande d'indemnisation introduite auprès de la SNCB par un voyageur flamand a partiellement été rédigée en français.

S'agit-il d'un incident isolé ou d'une violation systématique de la législation linguistique à la SNCB? Quelles mesures comptez-vous prendre pour éviter de telles infractions?

17.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Il s'agit d'un cas isolé. Comme tout organisme public, la SNCB est soumise aux lois sur l'emploi des

het gebruik van de talen in bestuurszaken. De NMBS kijkt na wat er in dit geval is misgelopen en heeft ondertussen haar excuses aangeboden.

17.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): De taalwetgeving garandeert onze burgers dat ze in hun eigen taal worden geholpen. Dat is geen detail. Het gaat over het respect voor de wetgeving en voor de reizigers. Ik ben blij dat er excuses werden geformuleerd en dat dit in de toekomst niet meer zal voorvallen.

Het incident is gesloten.

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

18.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Recent was er op YouTube een video te zien waarin jongeren het terrein van Schaarbeek-Vorming binnendringen.

Wordt er momenteel actief toezicht gehouden op verlaten spoorterreinen? Zijn er nog spoorlocaties die men onrechtmatig betreedt? Welke beveiligingsmaatregelen worden er genomen? Werkt u samen met de NMBS en Infrabel om jongeren bewust te maken van de risico's? De jongeren op de video zijn duidelijk herkenbaar. Worden er gerechtelijke stappen overwogen?

18.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De bescherming van de spoorweginfrastructuur wordt zeer ernstig genomen, maar dergelijke onrechtmatige betredingen zijn geen alleenstaand geval. Er worden wel degelijk beveiligings- en bewakingsmaatregelen genomen, via fysieke barrières, een verbeterde signalisatie en actief toezicht. Het is echter onmogelijk om het hele spoorwegnet volledig af te sluiten.

Er worden regelmatig gerichte sensibiliseringscampagnes gevoerd, onder meer in scholen en op digitale platformen. We mogen niet te veel ruchtbaarheid geven aan dit soort zaken, om copycats te vermijden. Ik heb geen precieze inlichtingen over de identiteit van de betrokkenen in deze video.

Het incident is gesloten.

19 Samengevoegde vragen van - Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Spoorlijn 20" (56003758C)

langues en matière administrative. La SNCB examine comment cette erreur a pu se produire et s'est entre-temps excusée.

17.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): La législation linguistique garantit à nos citoyens d'être servis dans leur propre langue. Ce n'est pas un détail. Il s'agit du respect de la législation et des voyageurs. Je suis heureuse d'entendre que des excuses ont été présentées et que cela ne se reproduira plus à l'avenir.

L'incident est clos.

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

18.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Récemment, on a pu voir sur YouTube une vidéo montrant des jeunes qui pénètrent sur le site de Schaerbeek-Formation.

Les sites ferroviaires abandonnés font-ils actuellement l'objet d'une surveillance active? Existe-t-il d'autres sites ferroviaires où des personnes pénètrent de manière irrégulière? Quelles mesures de sécurité sont prises? Collaborez-vous avec la SNCB et Infrabel pour sensibiliser les jeunes aux risques? Les jeunes dans la vidéo sont clairement reconnaissables. Des démarches judiciaires sont-elles envisagées?

18.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): La protection des infrastructures ferroviaires est prise très au sérieux, mais de telles pénétrations irrégulières ne sont pas des cas isolés. Des mesures de sécurisation et de surveillance sont prises sous la forme de barrières physiques, d'une signalisation améliorée et d'un contrôle actif. Cependant, il est impossible de bloquer complètement l'accès à l'ensemble du réseau ferroviaire.

Des campagnes de sensibilisation ciblées sont organisées à intervalles réguliers, entre autres dans les écoles et sur les médias sociaux. Nous devons parler le moins possible de ces choses pour éviter que des personnes mal intentionnées s'en inspirent pour faire pareil. Je n'ai pas d'informations précises au sujet de l'identité des personnes impliquées dans cette vidéo.

L'incident est clos.

19 Questions jointes de - Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La ligne ferroviaire 20" (56003758C)

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

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

19.01 Frank Troosters (VB): Gisteren was er overleg tussen Nederland en Vlaanderen over de IJzeren Rijn en spoorlijn 20. Wat is de stand van zaken?

19.01 Frank Troosters (VB): Une concertation entre les Pays-Bas et la Flandre au sujet du Rhin de fer et de la ligne 20 a eu lieu hier. Où en est-on?

19.02 Wouter Raskin (N-VA): Onlangs was er ook een interministeriële conferentie over dit thema. Ook ik kreeg graag een stand van zaken in verband met de IJzeren Rijn, de spoorverbinding 3RX en spoorlijn 20.

19.02 Wouter Raskin (N-VA): Une conférence interministérielle a en outre traité ce thème récemment. Là aussi, je voudrais savoir où on en est dans le dossier du Rhin de fer, de la liaison ferroviaire 3RX et de la ligne 20.

19.03 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): In Limburg liggen er drie belangrijke spoordossiers op tafel: 3RX, spoorlijn 20 en de spoorverbinding Hamont-Weert. Er vonden al interministeriële ontmoetingen plaats op de verschillende bestuursniveaus en er zijn er nog meer gepland. Tijdens een recente ontmoeting wees de Nederlandse minister erop dat de tegenstand vooral uit de provincies kwam. Mijn voorstel om – gelet op de geopolitieke context – ook de militaire mobiliteit mee in de discussie op te nemen, werd positief onthaald.

19.03 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Dans le Limbourg, trois dossiers ferroviaires importants sont sur la table: la liaison 3RX, la ligne 20 et la liaison Hamont-Weert. Des rencontres interministérielles aux différents niveaux de pouvoir ont déjà eu lieu et d'autres rencontres sont prévues. Lors d'une rencontre récente, le ministre néerlandais a indiqué que la résistance à ces projets émanait surtout des provinces. Ma proposition consistant – compte tenu du contexte géopolitique – à intégrer également dans ce débat la mobilité militaire a été bien accueillie.

In het regeerakkoord staat dat de onderhandelingen over de 3RX-verbinding opnieuw worden opgestart als onderdeel van de Europese infrastructuuragenda. Ik zal de komende weken eerst de nodige contacten leggen op nationaal niveau om het dossier opnieuw op de rails te krijgen. Daarna volgen gesprekken met Duitsland en Nederland.

Il est indiqué dans l'accord de gouvernement que les négociations sur la liaison 3RX seront relancées dans le cadre du programme européen pour les infrastructures. Dans les prochaines semaines, je prendrai d'abord les contacts nécessaires au niveau national afin de remettre le dossier sur les rails. Ensuite, des discussions seront menées avec l'Allemagne et les Pays-Bas.

Tijdens mijn gesprek met de Nederlandse secretaris-generaal kwam ook spoorlijn 20 ter sprake. Nederland zou het dossier opnieuw oppikken. Ik stelde voor om een werkbezoek te organiseren.

Il a également été question de la ligne 20 lors de mon entretien avec le secrétaire général néerlandais. Les Pays-Bas devraient reprendre le dossier. J'ai proposé d'organiser une visite de travail.

Over de Nederlandse studie van april 2023 over de spoorverbinding Hamont-Weert leverde Infrabel begin 2025 een second opinion af. Ik zal dit op korte termijn opnieuw opnemen met Infrabel alvorens Nederland erover in te lichten. Tijdens de interministeriële conferentie van 25 maart 2025 kwamen we met de regio's overeen om dit belangrijke dossier samen verder aan te pakken.

Début 2025, Infrabel a déjà rendu un deuxième avis sur l'étude néerlandaise d'avril 2023 relative à la liaison ferroviaire Hamont-Weert. Je m'en entretiendrai de nouveau prochainement avec Infrabel avant d'en informer les Pays-Bas. Lors de la conférence interministérielle du 25 mars 2025, nous avons convenu avec les régions de coopérer à la poursuite de cet important dossier.

19.04 Frank Troosters (VB): Het denkspoor om er een militair dossier van te maken, zullen wij steunen. Ik hoop dat er binnenkort knopen kunnen worden doorgemaakt.

19.04 Frank Troosters (VB): Nous soutiendrons la piste de réflexion visant à en faire un dossier militaire. J'espère que des décisions pourront être prises prochainement.

19.05 Wouter Raskin (N-VA): Uw engagement verheugt mij. De geopolitieke context kan een doorbraak betekenen. De kosten-batenverhouding is niet voor elke partner even comfortabel. Misschien kan een deel van de financiering door Europa betaald worden in het kader van een breed Europees defensieverhaal. Wat lijn 20 betreft, mag de Maasbrug zeker niet afgebroken worden. Misschien kunt u Nederland overtuigen met het argument van de Einsteintelecoop?

19.05 Wouter Raskin (N-VA): Je me réjouis de votre engagement. Le contexte géopolitique peut représenter une percée dans ce dossier. Le rapport coût/efficacité n'est pas aussi confortable pour chaque partenaire. Peut-être une partie du financement peut-elle être payée par l'Europe dans le cadre d'un vaste projet de défense européenne. S'agissant de la ligne 20, le pont sur la Meuse ne peut certainement pas être démolé. Peut-être pouvez-vous convaincre les Pays-Bas en recourant à l'argument du télescope Einstein?

19.06 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): We hebben het akkoord van Nederland gekregen om de Maasbrug in 2025 zeker niet af te breken. Samen met Vlaams minister De Ridder wil ik de situatie ter plaatse grondig bekijken.

19.06 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Nous avons obtenu des Pays-Bas qu'ils ne démolissent pas le pont sur la Meuse en 2025. Avec la ministre flamande De Ridder, je veux examiner en profondeur la situation sur le terrain.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

20.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Wegens veelvuldig vandalisme heeft de NMBS de wachtzaal van het station van Merelbeke definitief gesloten. Er wordt bekeken of er alternatieve wachtruimtes kunnen komen. Dit is niet erg klantvriendelijk, want het is de enige beschutte plaats.

20.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): À la suite de fréquents actes de vandalisme, la SNCB a fermé définitivement la salle d'attente de la gare de Merelbeke. On étudie la possibilité de créer des salles d'attente de rechange. Cette situation n'est pas très conviviale, car c'est le seul endroit où les usagers peuvent s'abriter.

Kunt u het vandalisme toelichten? Zijn er andere maatregelen overwogen alvorens tot sluiting over te gaan? Hoe zit het met de alternatieve wachtruimtes? Zijn er plannen om het stationsgebouw een nuttige herbestemming te geven?

Pouvez-vous commenter les actes de vandalisme? D'autres mesures ont-elles été envisagées avant de procéder à la fermeture de la salle d'attente? Qu'en est-il des salles d'attente de rechange? Est-il prévu de réaffecter le bâtiment de la gare?

20.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De NMBS heeft de burgemeester van Merelbeke hiervan op de hoogte gebracht. Er is herhaaldelijk schade en overlast vastgesteld. De exacte herstellingskosten variëren per incident. Er werd ook een camera geplaatst in de wachtzaal, de veiligheidsroutes van Securail werden verhoogd en de lokale politie werd ingeschakeld. De samenwerking tussen de NMBS en de politiediensten verloopt goed.

20.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): La SNCB en a informé le bourgmestre de Merelbeke. Des dégâts et des désagréments ont été constatés à plusieurs reprises. Les coûts exacts des réparations varient selon les incidents. Une caméra a également été installée dans la salle d'attente, les patrouilles de sécurisation de Securail ont été augmentées et la police locale a été mobilisée. La coopération entre la SNCB et les services de police fonctionne bien.

De NMBS onderzoekt momenteel de mogelijkheid om in een afgeschermd wachtzone dicht bij de perrons te voorzien. Daarnaast zullen geïnteresseerde partijen worden gecontacteerd over de herbestemming van het stationsgebouw.

La SNCB étudie actuellement la possibilité de prévoir une zone d'attente protégée plus proche des quais. Les parties intéressées seront par ailleurs contactées au sujet de la réaffectation du bâtiment de la gare.

20.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Werd de burgemeester vooraf of achteraf op de hoogte gebracht van de beslissing tot sluiting? Op de gemeenteraad gisteren werd immers meegedeeld dat niemand van iets wist. Een goede communicatie is nochtans essentieel. Het vandalisme is te betreuren, maar sluiting is de meest verregaande maatregel die men kan nemen. Er moet bekeken worden of andere maatregelen mogelijk zijn. Als het gebouw een herbestemming krijgt, zal er ook sociale controle zijn voor de wachtzaal. Dat is een oplossing op lange termijn. Op korte termijn moeten de NMBS, de lokale overheden en de politie opnieuw rond de tafel gaan om oplossingen te zoeken.

Het incident is gesloten.

21 Samengevoegde vragen van

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

21.01 Frank Troosters (VB): *De Warning Box van Infrabel is een relatief goedkoop, maar efficiënt alarmsysteem op basis van een infraroodsignaal dat in werking treedt wanneer personen toch trachten een gesloten spoorovergang over te steken. Het is geïntroduceerd in Wevelgem.*

Wat zijn de bevindingen? Op welke termijn kan het systeem op brede schaal worden uitgerold? Hoeveel zou dat kosten? Zijn er plannen in die zin?

21.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Dit extra veiligheidssysteem zorgt ervoor dat 50 % van de overtreders aan een spooroverweg op zijn stappen terugkeert en 30 % aan een stationsoverweg. De *Warning Box* illustreert nog maar eens de aandacht die Infrabel besteedt aan veiligheid. Infrabel wil in 2025 het systeem in tientallen stations installeren, waaronder Gent. Bij de keuze van de overwegen werd rekening gehouden met criteria zoals de voorgeschiedenis van ongevallen met zwakke weggebruikers ter hoogte van de overweg. Infrabel zal in de komende jaren hetzelfde doen bij de selectie van andere overwegen die een *Warning Box* krijgen.

21.03 Frank Troosters (VB): Dit is een zeer goede ontwikkeling. Het is heel erg nodig dat hierop wordt

20.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Le bourgmestre a-t-il été informé avant ou après la décision de fermeture? Il a en effet été dit au conseil communal d'hier que personne n'était au courant. Une bonne communication est pourtant essentielle. Le vandalisme est certes regrettable, mais la fermeture est la mesure la plus extrême que l'on puisse prendre. Il convient d'examiner si d'autres mesures sont envisageables. Le cas échéant, la réaffectation du bâtiment s'accompagnera d'un contrôle social concernant la salle des pas perdus. Il s'agit là d'une solution à long terme. À brève échéance, la SNCB, les autorités locales et la police doivent se remettre autour de la table afin de trouver des solutions.

L'incident est clos.

21 Questions jointes de

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

21.01 Frank Troosters (VB): *La 'Warning Box' d'Infrabel est un système d'alarme relativement bon marché mais efficace, basé sur un signal infrarouge qui se déclenche lorsque des personnes tentent de franchir un passage à niveau fermé. Cet outil a été installé à Wevelgem.*

Quels sont les résultats de l'utilisation de la Warning Box? Dans quel délai le système pourrait-il être déployé à grande échelle? Quel en serait le coût? Existe-t-il des projets qui vont dans ce sens-là?

21.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Grâce à ce système de sécurité supplémentaire, 50 % des contrevenants à un passage à niveau reviennent sur leurs pas, et 30 % à un passage à niveau d'une gare. La *Warning Box* est un nouvel exemple de l'attention qu'Infrabel porte à la sécurité. Infrabel envisage d'installer ce système dans des dizaines de gares, dont celle de Gand, dans le courant de 2025. Pour choisir les passages à niveau, Infrabel a tenu compte de critères tels que l'historique des accidents impliquant des usagers de la route faibles à la hauteur du passage à niveau en question. Infrabel fera de même dans les années à venir pour la sélection d'autres passages à niveau qui seront équipés d'une *Warning Box*.

21.03 Frank Troosters (VB): Ce développement est très positif. Il est en effet indispensable de

ingezet.

Het incident is gesloten.

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

22 **Samengevoegde vragen van**

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

22.01 **Frank Troosters (VB):** *Bij de aanpassingen in en rond het station van Tielen wordt helaas geen werk gemaakt van verhoogde perrons om mensen met een rolstoel of een kinderwagen gemakkelijker te laten instappen. Waarom niet?*

Het Brusselse hof van beroep heeft de NMBS veroordeeld in een zaak die een paralympiër had aangespannen wegens een overtreding van de antidiscriminatielwet omdat de man niet in staat werd gesteld om met een elektrische rolstoel de trein te nemen. Op straffe van een dwangsom moet de NMBS binnen de drie maanden zorgen voor de nodige hulpmiddelen en voorzien in assistentie. Zal zij dat effectief doen? Zal zij ook in andere stations maatregelen nemen?

22.02 **Dorien Cuylaerts (N-VA):** De gemeente Kasterlee investeert sterk in de vernieuwing van de stationsomgeving in Tielen. Opvallend genoeg wordt de spoorinfrastructuur zelf niet aangepast. De perrons blijven ontoegankelijk voor mensen met een beperking.

Volgens het openbaredienstcontract moet de NMBS 176 stations toegankelijk maken voor mensen met een beperkte mobiliteit tegen 2032. Is het dan geen gemiste kans dat het station van Tielen niet wordt aangepakt? Welke reden geeft de NMBS daarvoor? Voor wanneer zijn de aanpassingen aan het station gepland?

22.03 **Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands):** De NMBS is zich goed bewust van het belang van de

s'attaquer à ce problème.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 56003803C de M. Patrick Prévot est reportée.

22 **Questions jointes de**

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

22.01 **Frank Troosters (VB):** *Les travaux à la gare de Tielen et aux abords de celle-ci n'incluent hélas pas le rehaussement des quais. Cette intervention aurait permis de faciliter l'embarquement des personnes en fauteuil roulant ou des parents avec des poussettes. Pourquoi ne pas avoir prévu ce rehaussement?*

La cour d'appel de Bruxelles a condamné la SNCB dans le cadre d'un procès intenté par un athlète paralympique après que ce dernier a accusé la SNCB d'avoir enfreint la loi antidiscrimination parce qu'il ne lui était pas possible de prendre le train avec un fauteuil roulant électrique. La SNCB dispose d'un délai de trois mois pour mettre en place les équipements et l'assistance nécessaires, sous peine d'astreintes. Va-t-elle effectivement faire le nécessaire? Va-t-elle également prendre des mesures en ce sens dans d'autres gares?

22.02 **Dorien Cuylaerts (N-VA):** La commune de Kasterlee investit massivement dans le renouvellement des abords de la gare de Tielen. Il est frappant de constater que l'infrastructure ferroviaire en elle-même ne sera pas adaptée. Les quais restent inaccessibles aux personnes à mobilité réduite.

Le contrat de service public oblige la SNCB à rendre 176 gares accessibles aux personnes à mobilité réduite d'ici 2032. N'est-ce pas une occasion manquée de ne pas avoir inclus la gare de Tielen dans la liste? Quelles sont les raisons invoquées par la SNCB à cet égard? Pour quand les adaptations à la gare de Tielen sont-elles prévues?

22.03 **Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais):** La SNCB est bien consciente de l'importance de

toegankelijkheid van haar stations. Het station van Tielen is in de meerjareninvesteringsplannen 2023-2032 evenwel niet opgenomen in de lijst met stations die volledig autonoom toegankelijk worden gemaakt.

De NMBS organiseert assistentie voor personen met een beperkte mobiliteit of alternatief vervoer in bijna 1 op 3 stations. In 138 stations is er assistentie voor personen in een rolstoel, tegenover 115 stations in 2023. In 162 stations is er assistentie voor personen die zonder opstaphulpmiddelen in de trein kunnen stappen, tegenover 142 in 2023.

In 2024 werd er 128.000 keer assistentie uitgevoerd. Het aantal stations waar assistentie mogelijk is, zal geleidelijk aan verhogen naarmate de infrastructuur wordt verbeterd en het rollend materieel wordt aangepast. Tegen 2030 moeten minstens 152 stations assistentie aanbieden voor rolstoelgebruikers. De assistentie voor reizigers zonder rolstoel wordt uitgebreid naar 237 stations. Het verschil ligt aan de toegankelijkheid van de infrastructuur en het feit dat een rolstoelbrug enkel mag worden gelegd onder toezicht van gecertificeerd veiligheidspersoneel. In 2023 heeft de NMBS in samenwerking met de doelgroep een app gelanceerd om assistentie aan te vragen.

De NMBS analyseert momenteel het arrest van het hof van beroep. Ik heb een kopie opgevraagd.

22.04 Frank Troosters (VB): De vorige minister wilde dat er in 2025 154 integraal toegankelijk stations zouden zijn. Omdat het beloofde geld uitbleef voor de jaren 2023 en 2024 werd een aantal projecten uitgesteld. De doelstelling van 176 stations tegen 2032 vind ik nogal zwak als er eind 2024 eigenlijk al 155 moesten zijn. Bij gebrek aan financiering werd het station van Waregem van de lijst gehaald. Als stations van de lijst kunnen worden gehaald, kunnen er ook op worden gezet, zoals dat van Tielen. De paralympiër in kwestie heeft dat station nodig voor zijn verplaatsingen. Na 10 jaar procederen is er nu een veroordeling door het hof van beroep. Ik hoop dat men nu eindelijk aan de slag gaat.

22.05 Dorien Cuylaerts (N-VA): Dit is een gemiste kans. Naar aanleiding van de werken die worden uitgevoerd, had men ook de perrons moeten aanpakken, zeker gelet op de uitspraak van het hof van beroep. Ik heb bovendien gehoord dat het station van Tielen wel over oprijplaten beschikt, maar niet over voldoende personeel om assistentie

disposer de gares accessibles. La gare de Tielen n'a cependant pas été incluse dans la liste des gares qui seront rendues accessibles de manière entièrement autonome dans le cadre des plans pluriannuels d'investissement 2023-2032.

La SNCB organise un service d'assistance aux personnes à mobilité réduite ou un transport alternatif dans près d'une gare sur trois. Dans 138 gares, une assistance est offerte aux personnes en fauteuil roulant, contre 115 gares en 2023. Dans 162 gares, une assistance est offerte aux personnes capables de monter dans le train sans dispositif d'aide à l'embarquement, contre 142 en 2023.

En 2024, une assistance a été apportée dans 128 000 cas. Le nombre de gares proposant une assistance augmentera progressivement au fur et à mesure de l'amélioration des infrastructures et de l'adaptation du matériel roulant. D'ici 2030, au moins 152 gares devront offrir une assistance aux utilisateurs de fauteuils roulants. L'assistance aux voyageurs sans fauteuil roulant sera étendue à 237 gares. La différence est due à l'accessibilité des infrastructures et au fait qu'une rampe pour fauteuil roulant ne peut être posée que sous la supervision d'un personnel de sécurité certifié. En 2023, la SNCB a lancé en collaboration avec le groupe cible une application permettant de demander une assistance.

La SNCB analyse actuellement l'arrêt de la cour d'appel, dont j'ai demandé une copie.

22.04 Frank Troosters (VB): Le ministre précédent souhaitait qu'en 2025, 154 gares soient intégralement accessibles. L'absence des fonds promis pour les années 2023 et 2024 a entraîné le report d'une série de projets. L'objectif visant à atteindre 176 gares intégralement accessibles d'ici 2032 est assez faible si, en réalité, il aurait déjà dû y en avoir 155 fin 2024. L'absence de financement a entraîné le retrait de la gare de Waregem de la liste. Si des gares peuvent être retirées de la liste, il est possible d'en ajouter, comme celle de Tielen. L'athlète paralympique en question a besoin de cette gare pour se déplacer. Après 10 ans de procédure, la cour d'appel a prononcé une condamnation. J'espère qu'à présent, l'on va enfin se mettre au travail.

22.05 Dorien Cuylaerts (N-VA): C'est une occasion manquée. Dans la foulée des travaux de réaménagement en cours, les quais auraient également dû être adaptés, compte tenu en particulier de l'arrêt de la cour d'appel. En outre, j'ai entendu dire que la gare de Tielen dispose bien de rampes, mais n'a pas assez de personnel pour

mogelijk te maken. In de stations van Herentals en Turnhout komt daarvoor iemand uit Antwerpen. Waarom kan dat niet voor Tielen?

Het incident is gesloten.

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

23.01 Frank Troosters (VB): *Vorig jaar was er veel protest tegen de sloopvergunning van het station in Kortrijk. De Raad voor Vergunningsbetwistingen (RVVB) heeft de vergunning intussen vernietigd. De Vlaamse regering krijgt nu drie maanden voor een nieuwe beslissing.*

Wat zijn de argumenten van de RVVB? Wat is de impact op het verdere verloop van het stationsproject in Kortrijk?

23.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De RVVB heeft de vergunning vernietigd omdat er onvoldoende gemotiveerd werd op het vlak van erfgoed. De Vlaamse overheid moet nu binnen een termijn van drie maanden een herstelbeslissing nemen. Dit heeft momenteel geen invloed op de projectplanning.

Het incident is gesloten.

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

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

24.01 Frank Troosters (VB): *Wat is de visie van de NMBS over het invoeren van een geïntegreerd tariefsysteem voor alle diensten van openbaar vervoer en over de oprichting van een onafhankelijke vervoersautoriteit die moet zorgen voor de integratie van de verschillende mobiliteitsdiensten?*

24.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Intermodaliteit is een prioriteit voor de NMBS. De vier CEO's van de Belgische openbaarvervoermaatschappijen werken samen rond vervoerplannen, intermodale stations en producten. Er bestaan al initiatieven zoals de

assurer un service d'assistance. Dans les gares de Herentals et de Turnhout, quelqu'un d'Anvers se rend sur site pour aider. Pourquoi n'est-il pas possible de procéder de la même manière à Tielen?

L'incident est clos.

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

23.01 Frank Troosters (VB): *L'année dernière, le permis de démolition de la gare de Courtrai a suscité une levée de boucliers. Le Raad voor Vergunningsbetwistingen (RVVB, Conseil flamand pour les contestations des autorisations) a depuis annulé le permis. Le gouvernement flamand dispose à présent d'un délai de trois mois pour prendre une nouvelle décision.*

Quels sont les arguments du RVVB? Quel est l'impact sur l'avancement du projet de la gare de Courtrai?

23.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Le Raad voor Vergunningsbetwistingen a annulé le permis parce qu'il était insuffisamment motivé dans ses aspects touchant le patrimoine. Le gouvernement flamand dispose à présent d'un délai de trois mois pour prendre une décision de réparation. Cette procédure n'a actuellement aucune incidence sur la planification du projet.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 56003811C de M. Patrick Prévot est reportée.

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

24.01 Frank Troosters (VB): *Quelle est la vision de la SNCB concernant l'introduction d'un système tarifaire intégré pour tous les services de transport en commun et concernant la création d'une autorité de transport indépendante chargée d'assurer l'intégration des différents services de mobilité?*

24.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): L'intermodalité est une priorité pour la SNCB. Les quatre CEO des sociétés de transport en commun belges collaborent en matière de plans de transport, de gares et de produits intermodaux. Des initiatives telles que le Brupass, le City Pass et le Youth

Brupass, City Pass en het Youth Holiday Combi. Toch botsen we bij tariefintegratie op verschillen in tariefstructuur en indexatiebeleid tussen de NMBS en de andere operatoren. De NMBS werkt met tarieven die gebaseerd zijn op het aantal afgelegde kilometers, terwijl de tarieven bij de andere operatoren meestal op forfaitaire basis werden vastgelegd. Ook de tarieven voor jongeren en het indexatiebeleid verschillen tussen de NMBS en de andere operatoren.

De NMBS focust nu op een uniek aankoopplatform voor tickets, zoals de verkoop van De Lijn-tickets via de NMBS-app. We onderzoeken ook waarom de City Pass weinig succes heeft in de vier grote steden buiten Brussel, al geloven we in het potentieel ervan. Als voogdijminister wil ik werken aan een uniformer intermodaal tariefsysteem, zodat overstappen tussen vervoersmodi geen straf wordt voor de reiziger. Samen met de gewesten wil ik de samenwerking tussen operatoren en overheden versterken.

Het incident is gesloten.

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

25.01 Frank Troosters (VB): *Het Raadgevend Comité van de Treinreizigers suggereert de invoering van City Passzones in Brugge, Leuven, Namen, Bergen en Hasselt. Dit bestaat al in Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi. Bestaan er plannen in die richting?*

25.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De huidige City Passzones kennen een beperkt succes. De focus ligt nu op een evaluatie. Er wordt nagegaan of het bestaande aanbod kan worden aangepast aan de reële noden van de reizigers. Een uitbreiding staat dus niet op het programma.

Het incident is gesloten.

26 Samengevoegde vragen van
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het personeelsbestand en de veiligheid bij het spoor" (56003948C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het gevaar voor een personeelstekort" (56003952C)

Holiday Combi existent déjà. Cependant, l'intégration tarifaire se heurte aux différences de structure tarifaire et de politique d'indexation entre la SNCB et les autres opérateurs. La SNCB pratique des tarifs basés sur le nombre de kilomètres parcourus, alors que les tarifs des autres opérateurs sont le plus souvent fixés de manière forfaitaire. Les tarifs pour les jeunes et la politique d'indexation diffèrent également entre la SNCB et les autres opérateurs.

La SNCB se concentre à présent sur une plateforme unique d'achat de billets, notamment avec la vente de billets De Lijn sur l'appli SNCB. Nous examinons également les raisons pour lesquelles le City Pass a rencontré peu de succès dans les quatre grandes villes en dehors de Bruxelles, alors que nous croyons en son potentiel. En tant que ministre de tutelle, je souhaite œuvrer en faveur d'un système de tarification intermodale plus uniforme, afin que le passage d'un mode de transport à l'autre ne constitue pas une pénalisation pour les voyageurs. Avec les régions, je veux renforcer la coopération entre les opérateurs et les autorités.

L'incident est clos.

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

25.01 Frank Troosters (VB): *Le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires propose la création de zones City Pass à Bruges, Louvain, Namur, Mons et Hasselt. Ces zones existent déjà à Anvers, Gand, Liège et Charleroi. Existe-t-il des projets en ce sens?*

25.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Les zones City Pass actuelles rencontrent un succès limité. On se concentre à présent sur l'évaluation de ce dispositif afin de vérifier si l'offre existante peut être adaptée aux besoins réels des voyageurs. Une extension de ces zones n'est donc pas à l'ordre du jour.

L'incident est clos.

26 Questions jointes de
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les effectifs et la sécurité ferroviaire" (56003948C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le risque de pénurie de personnel" (56003952C)

26.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Als er niet langer statutairen aangenomen worden en er gewerkt wordt met contractuele werknemers, hoe garandeert u dan de veiligheid van het spoornet en het behoud van de interne technische knowhow bij de NMBS en Infrabel?

Werken bij het spoor is niet aantrekkelijk genoeg en het is moeilijk om bepaalde profielen waarnaar er zeer veel vraag is, te vinden. Hoeveel personeelsleden zullen de spoorbedrijven vroeger verlaten door de maatregelen van de arizonacoalitie? Welke impact zal dat hebben op de continuïteit van de openbare dienstverlening? Werknemers van de NMBS verlaten het bedrijf en stappen over naar sectoren met betere arbeidsvoorwaarden, en gaan bijvoorbeeld bij Lineas aan de slag. Hebt u vastgesteld dat er massaal personeel opstapt bij de NMBS en Infrabel?

26.02 Minister Jean-Luc Crucke (*Frans*): Het is nog te vroeg om de impact van de hervorming op de toestroom van kandidaten te meten.

Onze selecties verlopen goed en er zijn veel geïnteresseerde kandidaten. We passen onze praktijken aan om concurrentieel te blijven op de arbeidsmarkt. Ik heb de cijfers meegedeeld in mijn antwoord op de vraag van de heer Bayet. Er wordt noch een gebrek aan interesse, noch een vermindering van de vraag vastgesteld.

26.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Mijn informatie dateert van zeer kort geleden. Gelet op de toenemende onvrede bij de NMBS zullen we de situatie op de voet blijven volgen.

Het incident is gesloten.

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

27.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): U bent van plan om de preferentiële tantièmes voor het spoorwegpersoneel af te schaffen. Bevestigt u dat dit betekent dat sommige beambten tot 67 jaar zullen moeten werken, zelfs degenen die een zwaar beroep hebben, die 's nachts werken of in een ploegensysteem van 3x8 werken?

27.02 Minister Jean-Luc Crucke (*Frans*): Een van de eisen van de vakbonden heeft inderdaad betrekking op de pensioenen van het spoorwegpersoneel.

Dat dossier valt onder de minister van Pensioenen,

26.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): En l'absence d'embauches sous statut et avec le recours aux contractuels, comment garantirez-vous la sécurité du réseau ferroviaire et la pérennité du savoir-faire technique interne à la SNCB et à Infrabel?

Le métier de cheminot manque d'attractivité et il est difficile de trouver des profils très recherchés. Combien d'agents quitteront le rail en anticipant leur départ à cause des mesures de l'Arizona? Quel en sera l'impact sur la continuité du service public? Des travailleurs de la SNCB quittent la SNCB pour aller vers des secteurs plus favorables, dont Lineas. Avez-vous remarqué en interne des départs massifs de la SNCB et d'Infrabel?

26.02 Jean-Luc Crucke, ministre (*en français*): Il est trop tôt pour mesurer l'impact de la réforme sur l'afflux de candidats.

Nos sélections se déroulent bien et il y a beaucoup de candidats intéressés. Nous ajustons nos pratiques pour rester compétitifs sur le marché du travail. J'ai cité les chiffres dans ma réponse à M. Bayet. On ne constate aucune désaffection ni diminution de la demande.

26.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Mes informations étaient toutes récentes. On suivra la situation de près vu le mécontentement grandissant à la SNCB.

L'incident est clos.

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

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

27.02 Jean-Luc Crucke, ministre (*en français*): L'un des points de revendication des syndicats concerne effectivement les pensions des cheminots.

Ce dossier ressortit au ministre des Pensions, qui

die me bevestigd heeft dat hij het regeerakkoord zou toepassen, niets meer en niets minder. Hij heeft gepreciseerd dat hij openstaat voor overgangsbepalingen, dat wil zeggen onderhandelingen over de modaliteiten.

Hij heeft dus de hand uitgestoken naar de vakbonden en mij voorgesteld om een gezamenlijk overlegproces op te starten. Als ik daar een bijdrage aan kan leveren, sta ik ter beschikking.

27.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Het sociaal overleg is inderdaad de oplossing in dit soort dossiers. Het is essentieel dat het proces gevolgd wordt en dat alle partijen gehoord worden.

Ik ben bezorgd over het feit dat de NMBS de zwaarte van het beroep niet in aanmerking neemt. Minister Jambon heeft gezegd dat hij de zwaarte niet zou meenemen in de pensioenberekeningen. Dat is zorgwekkend voor al degenen die een zwaar beroep uitgeoefend hebben en die dachten dat ze voor eindeloopbaanregelingen in aanmerking zouden komen.

Anderzijds, wanneer men fysiek op is en hard heeft gewerkt voor het algemeen belang, is het frustrerend en deprimerend om daar geen erkenning voor te krijgen. Ik hoop dat eenieder gerespecteerd zal worden in die onderhandelingen.

Het incident is gesloten.

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

28.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Vreest u niet dat de geleidelijke uitholling van de sociale rechten van het spoorpersoneel een aantrekkelijkheids crisis, een grote uitstroom en een algemene verslechtering van de openbare dienstverlening bij het spoor in de hand zal werken?

28.02 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): Op dit moment zien we op het stuk van het aanbod en de vraag geen variatie waaruit zou blijken dat er enige invloed is. Zoals u gezegd hebt, is uw informatie vrij recent. Ik zal die evolutie dus aandachtig blijven volgen.

Het incident is gesloten.

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

m'a confirmé qu'il appliquerait l'accord de gouvernement et rien que l'accord. Il a précisé qu'il restait ouvert à des dispositions transitoires, c'est-à-dire à des négociations sur les modalités.

Il a donc tendu la main aux syndicats et m'a proposé d'entamer un processus de concertation commun. Si je peux y contribuer, je me tiens à disposition.

27.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): En effet, la concertation sociale est la clé dans ce type de dossier. Il est essentiel que le processus soit respecté et que toutes les parties soient entendues.

Je suis préoccupée par la non-prise en compte de la pénibilité par la SNCB. Le ministre Jambon a affirmé qu'il renonçait à intégrer la pénibilité dans le calcul des pensions. C'est très inquiétant pour tous ceux qui ont effectué des métiers pénibles et qui s'attendaient à bénéficier d'aménagements de fin de carrière.

D'autre part, quand on est physiquement à bout et qu'on a beaucoup donné pour le collectif, ne pas avoir cette reconnaissance est frustrant et déprimant. J'espère que chacun sera respecté dans cette négociation.

L'incident est clos.

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

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

28.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): À ce stade, on ne constate pas, sur le plan de l'offre et de la demande, de variation qui laisse penser qu'il y ait une quelconque influence. Comme vous l'avez précisé, vos renseignements sont assez récents. Je suivrai donc attentivement cette évolution.

L'incident est clos.

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

29.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Dit onderwerp baart het spoorwegpersoneel grote zorgen. Dreigt de afschaffing van de statuten niet te leiden tot een mogelijk groot personeelsverloop, dat op lange termijn schadelijk is voor de veiligheid bij de spoorwegen?

Wanneer men over statutaire ambtenaren kan beschikken, is het mogelijk om personeelsleden op te leiden die vervolgens uitgroeien tot uitermate gekwalificeerde beroepsbeoefenaars die gemotiveerd zijn om die functie te blijven uitoefenen.

Hebt u hierover een mening?

29.02 Minister Jean-Luc Crucke (*Frans*): Over de maatregelen waarnaar u verwijst, wordt er onderhandeld met de vakbonden. Het is dus geen uitgemaakte zaak dat het statuut zal verdwijnen, al is het wel de bedoeling om in de richting van een contractuele tewerkstelling te evolueren.

Wij zijn met de vakbonden en de vertegenwoordigers van de betrokken overheidsbedrijven – en hun drie CEO's – overeengekomen om niet te communiceren over de onderhandelingen en zo elke onjuiste of onvolledige interpretatie te voorkomen. Momenteel worden er akkoorden gesloten, maar het zijn slechts deelakkoorden waarin nog niet alle uitdagingen aangepakt worden. We moeten nog verschillende weken verder onderhandelen.

Het incident is gesloten.

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

30.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Weet u dat de werknemers die drie diensten van telkens acht uur presteren en het rijdend personeel het hardst getroffen zullen worden? Vindt u dat eerlijk?

30.02 Minister Jean-Luc Crucke (*Frans*): Ik heb die vraag al beantwoord. Ik verwijs u dan ook naar mijn antwoord, temeer daar het onderwerp in wezen onder de bevoegdheid van de minister van Pensioenen valt.

30.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Als minister van Mobiliteit bent u bij die onderhandelingen betrokken. Ik hoop dat u de eisen van het spoorwegpersoneel aan de onderhandelingstafel ter sprake zult brengen. Hun ongerustheid is reëel.

29.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Ce sujet préoccupe très fortement les cheminots. La suppression des statuts ne risque-t-elle pas de générer une instabilité du personnel, préjudiciable à la sécurité ferroviaire à long terme?

Avoir des agents statutaires permet de former un personnel qui devient, par la suite, très qualifié pour le métier et motivé à rester dans la fonction.

Avez-vous un avis à ce sujet?

29.02 Jean-Luc Crucke, ministre (*en français*): Les mesures que vous évoquez font l'objet de négociations avec les organisations syndicales. Il n'y a donc pas de disparition affirmée du statut, même s'il y a une volonté d'aller vers de l'emploi contractuel.

Nous avons convenu, avec les syndicats et les représentants des entreprises publiques – y compris les trois CEO – de ne pas communiquer sur les négociations afin d'éviter toute interprétation erronée ou partielle. Des accords sont en train d'être conclus, mais ils restent partiels et ne couvrent pas l'ensemble des enjeux. Plusieurs semaines de négociations sont encore nécessaires.

L'incident est clos.

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

30.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Savez-vous que les agents en régime 3x8 ou le personnel roulant seront les plus touchés? Trouvez-vous cette situation équitable?

30.02 Jean-Luc Crucke, ministre (*en français*): J'ai déjà répondu à cette question. Je me réfère donc à ma réponse, d'autant que le sujet relève essentiellement des compétences du ministre des Pensions.

30.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): En tant que ministre de la Mobiliteit, vous êtes associé à ces négociations. J'espère que vous serez en mesure d'amener les revendications des cheminots à la table des négociations. Leurs inquiétudes sont réelles.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten
om 17.55 uur.*

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