

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

du

MERCREDI 17 JANVIER 2024

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 17 JANUARI 2024

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 22 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

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

Le **président**: Monsieur le ministre, chers collègues, M. Josy Arens, Mme Vanessa Matz et Mme Chanelle Bonaventure sont excusés.

01 Débat d'actualité sur la diminution des horaires d'ouverture des guichets et questions jointes de

- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La restriction des horaires d'ouverture des 3 derniers guichets SNCB de la province du Luxembourg" (55040772C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réduction des horaires d'ouverture des guichets de gare" (55040775C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouvelles fermetures de guichets à la SNCB" (55040784C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan "Présence en gare"" (55040796C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les horaires d'ouverture des guichets" (55040808C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture étendue des guichets et la limitation des horaires d'ouverture à la SNCB" (55040824C)
- Vanessa Matz à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réduction des horaires d'ouverture des guichets de gare" (55040844C)

01 Actualiteitsdebat over de beperkte openingsuren van de loketten en toegevoegde vragen van

- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beperkte openingsuren van de laatste drie NMBS-loketten in de provincie Luxemburg" (55040772C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beperkte openingsuren van stationsloketten" (55040775C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verdere sluiting van loketten bij de NMBS" (55040784C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het plan 'Menselijke aanwezigheid in de stations'" (55040796C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De openingsuren van de loketten" (55040808C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verdere sluiting van de loketten en beperking van de openingsuren bij de NMBS" (55040824C)
- Vanessa Matz aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beperkte openingsuren van stationsloketten" (55040844C)

01.01 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je vous remercie pour ce débat que j'ai effectivement initié.

Monsieur le ministre, vous avez devant vous un écolo, un parlementaire, un citoyen, un navetteur qui ne comprend plus. Comme cadeau de bienvenue lorsque vous êtes devenu ministre, le conseil d'administration de la SNCB, qui était composé différemment à l'époque, vous avait offert la fermeture de 30 % des guichets. Cela nous faisait déjà mal à l'époque.

En province de Luxembourg, il ne reste plus que trois guichets SNCB à Arlon, Libramont et Marloie. Cette situation est regrettable et injuste. C'est un guichet tous les quarante kilomètres pour la plus grande province de Belgique.

Pendant cette législature, vous vous êtes battu pour faire du rail la colonne vertébrale de notre mobilité. Vous avez conclu avec la SNCB un contrat qui ne s'appelle plus "contrat de gestion", mais "contrat de service public" ou, comme j'aime le dire, "contrat de service au public", et ce, pour renforcer le service que la SNCB doit apporter aux navetteurs et aux autres voyageurs.

Alors lorsque j'apprends que les horaires d'ouverture des guichets restants se trouvent rabotés, je ne comprends plus!

Monsieur le ministre, pourriez-vous rappeler à la SNCB qu'elle est garante d'un service public, et donc d'un service au public? À tout le public, y compris celui qui ne manie pas le digital, celui qui préfère le contact humain, celui qui ne s'y retrouve pas dans les tarifs multiples et aimerait donc pouvoir poser une simple question à un être humain.

Pour se justifier, la SNCB ne manque pas d'humour. Elle nous dit: "L'adaptation des heures d'ouverture fait suite à la forte augmentation des ventes digitales." Fatalement, lorsqu'on fait disparaître les alternatives, il faut bien acheter ses billets quelque part!

Je reviens à la province de Luxembourg. La fermeture des guichets de Marloie les après-midis et les week-ends, de Libramont les week-ends, et la restriction des horaires à Arlon vont avoir un impact sur les étudiants, les touristes et les navetteurs. Les membres du personnel de gare sont également inquiets: quelles garanties pour leur avenir face à cette tendance au rabotage?

Monsieur le ministre, quel soutien sera-t-il apporté aux voyageurs, à partir du 1^{er} mars, face à la restriction des horaires des guichets? Une présence en gare est-elle garantie, et à quel point?

Que pouvez-vous faire pour endiguer ce détricotage du service public organisé par la SNCB?

01.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u had, nadat u ingestemd had met de definitieve sluiting in 2021 van 44 loketten bij de NMBS, beloofd dat er onder uw ministerschap geen loketten meer zouden worden opgedoekt, een kwestie die wij herhaaldelijk aankaartten en waartegen er op het terrein veel actiegevoerd werd. Amper twee jaar later kondigt de NMBS opnieuw een afbraak van de dienstverlening aan: ze schroeft de openingsuren van meer dan 50 loketten in stations terug. Vanaf 1 maart zal de dienstverlening in meer dan de helft van de stations waar er nog een loket is, worden ingekrompen. Dat is eens te meer een besparing op kap van de zwaksten.

Toen het nieuws bekend raakte, kreeg ik meteen heel verontrustende berichtjes, ook van loketbedienden. Zij vragen of u wel weet waar u mee bezig bent. Loketmedewerkers doen meer dan tickets verkopen: zij sturen reizigers naar het juiste perron, wijzen de vervangbussen aan, grijpen in bij wateroverlast in een station, helpen bij het gebruik van de NMBS-app of treden op als vertaler-tolk.

Kortom, wij kunnen niet leven met de beslissing om opnieuw te besparen op de dienstverlening, die al zo sterk is achteruitgegaan sinds u op post bent. Het lijkt wel of de vivaldiregering de NMBS bewust laat verloederen.

Hoeveel stations zullen precies worden geraakt door het nieuwe besparingsplan? Wie heeft wat wanneer beslist?

Gaat u akkoord met de extra loketsluitingen en op welke criteria is die beslissing gebaseerd?

Kregen de sociale partners inspraak bij de beslissing? Werden zij geconsulteerd?

Hoe evalueert u de eerdere sluiting van 44 loketten van de NMBS?

01.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, net zoals de collega's was ik verrast door het nieuws met betrekking tot de openingsuren van de loketten dat ons vorige week bereikte. U hebt immers bij het sluiten van het beheerscontract vrij expliciet gesteld dat er in 2024 geen loketten meer zouden worden gesloten. U kunt natuurlijk opwerpen dat er met de vermindering van de openingsuren sensu stricto geen loketten worden gesloten. Dat gaat alleszins in tegen de geest van de afspraak die u toen aan het Parlement hebt gecommuniceerd.

Ik kan begrijpen dat men, zeker met het oog op een noodzakelijke efficiëntieverbetering bij de spoorwegmaatschappij, evalueert of de schaarse middelen wel het efficiëntst met de meeste winst voor de reizigers worden besteed als men loketbediendes inzet voor de verkoop van treintickets. Ik kan mij indenken dat menselijke aanwezigheid belangrijk blijft. Ik denk aan een loketfunctie waar men hulp of informatie over bepaalde diensten kan vragen en die dus ruimer is dan louter de ticketverkoop. Is het dan wel verstandig om de menselijke aanwezigheid te verminderen, zeker in grote stations, die 's avonds al een verlaten indruk geven, waar mensen zich niet altijd even veilig voelen en onzekerder zijn over waar ze precies naartoe moeten? Menselijke aanwezigheid is toch cruciaal en het verbaast mij dan ook dat de inzet van loketbediendes niet in een klein landelijk, maar in een groot station als Gent Sint-Pieters afgebouwd wordt.

Kunt u de maatregel toelichten en verduidelijken in hoeverre die overeenkomt met de bepalingen in de openbardienstcontracten?

01.04 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, mijn verbazing was iets minder groot bij het vernemen van het nieuws. Toen wij het hadden over de beheersovereenkomst, merkte ik al op dat de tekst zodanig opgevat kon worden dat de sluiting van meer loketten niet expliciet werd uitgesloten.

De situatie werd al geschetst. De NMBS bouwt de dienstverlening in meer dan de helft van de loketten verder af en verantwoordt dat met de gestegen digitale ticketverkoop en dus de verminderde verkoop van de papieren tickets aan de loketten.

Ligt de inkrimping van de openingsuren van de loketten in lijn met de visie die u als minister van Mobiliteit hebt op de dienstverlening die de treinreizigers moet worden aangeboden?

Zal de beslissing van de NMBS helpen om de ambitie meer reizigers op de trein waar te maken? Zo ja, op welke wijze?

Ligt de beslissing van de NMBS in lijn met de afspraken die gemaakt werden in de beheersovereenkomst? Ik ben benieuwd naar uw ideeën daaromtrent.

Welke effecten zal de aanpassing van de openingsuren van de loketten hebben op het personeel? Zal dat voor verschuivingen en/of natuurlijke of andere afvloeiingen zorgen? Zo ja, welke garanties bestaan daarover en waar en hoe zal dat gebeuren?

Bent u van oordeel dat de aangeboden ticketservice van de NMBS voldoende is afgestemd op de zogeheten sociaal zwakkeren en digibeten in onze samenleving?

01.05 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, alles komt terug, ook het debat over de zin en onzin van loketten. In 2021 hebben wij hier gediscussieerd over de sluiting van loketten in 44 stations. De NMBS is nu van plan om in 92 stations de loketuren te beperken. Ik heb de lijst gekregen. Ook de drukste stations ontsnappen er niet aan, zoals Gent-Sint-Pieters, het drukste station van Vlaanderen. In Gent-Dampoort, u misschien minder bekend, maar ook bij de 5 % drukste stations in Vlaanderen, gaan de loketten in het weekend dicht om 15.15 uur, en dat in een grootstad, alstublieft.

De NMBS geeft als reden dat er steeds meer tickets digitaal worden verkocht. Ik kan begrijpen dat men zich dan afvraagt of een loket ergens in de hoek van het station nog wel nodig is. Maar natuurlijk, de behoefte aan menselijk contact, de behoefte om iemand te kunnen aanspreken, gaat over veel meer dan alleen maar tickets kopen. Dat gaat ook over sociale veiligheid, over verzoeken om assistentie, over vragen om informatie.

Vooruit vindt het belangrijk dat er in elk station, waar volk over de vloer komt, iemand is om aan te spreken. Of dat nu achter een loket is, op de klassieke manier van de twintigste eeuw of niet, is niet het allerbelangrijkste. Ik zie echter geen alternatief. Ik zie dat die aanwezigheid alleen maar beperkt wordt zonder alternatief. Nochtans hebt u in 2021 beloofd dat er partnerschapsovereenkomsten in verband met menselijke aanwezigheid in de stations met de gemeenten zouden worden gesloten, er contactpersonen per station zouden worden aangesteld en een oproep zou worden gedaan voor projecten waarbij een lokale organisatie zich in het station zou kunnen vestigen en een of andere rol opnemen met het oog op voldoende menselijke aanwezigheid. Hoe ver staat het met die initiatieven? We hebben daar niet veel meer van gehoord.

Kunt u bevestigen dat in 92 stations, inclusief het drukste station in Vlaanderen, de loketuren vanaf 1 maart beperkt worden? Dat betreurt ik absoluut.

01.06 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le ministre, nous avons appris la décision de la SNCB d'adapter les heures d'ouverture des guichets à partir du 1^{er} mars. Concrètement, plus de la moitié des guichets encore ouverts aujourd'hui seront accessibles pour des périodes plus courtes. Certains seront fermés seulement le dimanche, d'autres, l'après-midi en semaine ou encore tout le week-end. C'est notamment le cas dans la ville de La Louvière, qui compte les gares de La Louvière-Centre et La Louvière-Sud, où les guichets ne devraient être ouverts qu'en semaine.

Monsieur le ministre, il s'agit là d'une nouvelle restriction de l'accès au transport ferroviaire. Pour de nombreuses personnes, notamment les personnes âgées ou celles en situation de précarité numérique, le fait de se munir d'un billet aux automates ou via un outil digital s'apparente à un véritable parcours du combattant. Je ne parle même pas du fait que l'achat d'un billet auprès d'un accompagnateur entraîne un supplément de 9 euros.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous fournir des informations précises sur les changements à venir dans les gares concernées?

La SNCB se justifie en soulignant que 90 % des billets sont achetés via les automates ou par voie numérique. Mais il faut signaler que de nombreux guichets ont déjà été fermés ces dernières années et que le phénomène de désertion des gares et l'absence de personnel tendent à exclure toute une partie de la population de l'usage du train, celle-là même pour qui la présence de guichets importe.

Pouvons-nous avoir votre retour sur la décision d'une nouvelle fois réduire l'accessibilité des guichets? Comment celle-ci peut-elle être conciliée avec votre volonté de rendre les gares belges plus vivantes?

Je souhaitais également revenir sur les nouveaux horaires plébiscités par la SNCB afin, selon elle, de privilégier les heures les plus fréquentées de la semaine. Pouvez-vous nous informer plus précisément des critères retenus?

Je me permets d'exprimer une certaine perplexité. Les trains sont loin d'être vides le week-end. De plus, on évoque une réforme tarifaire qui est avantageuse notamment pour les personnes âgées en dehors des heures de pointe – un public qui est justement susceptible d'avoir besoin de guichets – et, dans le même temps, on ferme des guichets l'après-midi.

Enfin, dans certaines provinces, cette décision vient compliquer une situation qui est déjà précaire. Par exemple, sur l'ensemble de la province de Luxembourg, seuls trois guichets sont ouverts et dès les 1^{er} mars, il n'en restera qu'un seul accessible le week-end. L'impact de cette mesure a-t-il été analysé? Enfin, avez-vous été informé de cette décision en amont et entendez-vous revenir sur ces nouvelles restrictions?

01.07 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, la vente en gare est régie par l'article 43 du contrat de service public signé entre l'État fédéral et la SNCB. Cet article prévoit que "la SNCB met à disposition des voyageurs le personnel à même de les conseiller et de vendre des titres de transport dans les gares les plus fréquentées du pays et réparties sur l'ensemble du territoire, soit au travers de guichets (...), soit au travers d'une assistance mobile. Elle renforce cette présence en période d'affluence".

Cet article prévoit également que "la liste des gares disposant d'un guichet au moment de l'entrée en

vigueur du contrat est reprise en annexe 11. Après concertation avec le ministre de tutelle, la SNCB peut faire évoluer le nombre de gares avec guichets et/ou de personnel mobile pendant la durée du contrat".

Ce n'est donc pas ce qui est annoncé par la SNCB puisque les 90 gares de la SNCB qui proposent des guichets les conserveront actifs. Par contre, la SNCB a annoncé, en effet, son intention d'adapter les heures d'ouverture en fonction de la fréquentation de ces guichets.

L'article 50 du même contrat de service public prévoit l'ensemble des services à assumer dans les gares, en ce compris ce que nous avons obtenu en début de législature, c'est-à-dire l'allongement des plages horaires d'ouverture des salles d'attente (y compris dans les gares qui avaient déjà perdu leurs guichets), la possibilité de faire appel à des services de la SNCB, le passage régulier de représentants de la SNCB, une offre de boissons ou de snacks de base, une information complète aux voyageurs ainsi que des démarches proactives de la SNCB via le programme "La Vie en Gare!" dans le but de recréer de l'activité là où elle avait disparu, parfois depuis longtemps, en proposant de louer des espaces à des communes, des associations et des opérateurs commerciaux. Ce programme est en cours de mise en œuvre et, très régulièrement, de nouveaux projets se concrétisent.

Over uw vragen deelt de NMBS meer specifiek het volgende mee. Vandaag wordt bijna 90 % van de tickets gekocht aan automaten of op de NMBS-website of -app, tegenover slechts 10 % aan het loket. Deze trend ziet men ook in de stations met loketten. In 2015 werd nog ongeveer de helft van alle tickets aan het loket gekocht. De afgelopen jaren is het veel gemakkelijker geworden om treinkaartjes digitaal te kopen. De betalingsmogelijkheden zijn uitgebreid en nieuwe abonnementen kunnen ook online worden aangemaakt.

Er worden dus geen loketten gesloten, maar de openingstijden worden aangepast aan de drukste momenten van de dag in 54 stations. Op sommige stations zullen de loketten bijvoorbeeld alleen op weekdagen of op doordeweekse ochtenden open zijn. Het onthaal in de stations blijft uiteraard gegarandeerd. De wachtzaal blijft toegankelijk in alle betrokken stations. De bijstand voor personen met een beperkte mobiliteit blijft behouden in de 159 stations waar die wordt aangeboden. Dat is essentieel.

Voor de geplande aanpassing van de openingsuren blijft de NMBS rekening houden met een bezettingsgraad op basis van verschillende parameters: het aantal transacties per uur, het aantal reizigers, de informatie die aan de klanten wordt gegeven enzovoort. Andere stationsdiensten dan de verkoop blijven behouden: de bijstand voor personen met een beperkte mobiliteit in de stations waar die beschikbaar is, open en verwarmde wachtruimtes, camerabewaking enzovoort.

De syndicale organisaties werden over deze aanpassingen ingelicht, net als de raad van bestuur van de NMBS. Ook de betrokken medewerkers zijn op voorhand geïnformeerd en een specifieke communicatie is bezorgd aan alle betrokken gemeentebesturen. De CEO van de NMBS heeft tijdens haar hoorzitting op 19 december in deze commissie ook gerefereerd aan deze verdere evolutie.

Des applications mobiles sont également disponibles et améliorables. C'est évident. Chaque feedback rendu par les voyageurs, les collaborateurs et les groupes d'intérêt doit être soigneusement analysé et traité par la SNCB. L'application mobile fait l'objet d'améliorations continues sur la base de ce retour d'informations et de la feuille de route en la matière. Les bugs sont corrigés et de nouvelles applications sont intégrées afin d'évoluer vers une application plus performante et plus accessible pour les voyageurs.

À mon initiative, des réunions se tiennent sous l'égide du SPF Mobilité entre la SNCB, Infrabel et les acteurs représentatifs des personnes en précarité financière. La dernière, qui s'est tenue en novembre 2023 au SPF Mobilité, a abordé le thème de la numérisation et identifié les initiatives à prendre pour l'améliorer. D'autres réunions sont prévues et intégreront également les Régions. C'est une décision que nous avons prise ce matin avec mes homologues régionaux en charge de la Mobilité. De la sorte, nous pourrions identifier les pistes d'action complémentaires à creuser en vue de permettre la plus grande inclusivité possible.

C'est un sujet que j'aborde très régulièrement lors de mes rencontres bilatérales avec la SNCB, à la suite desquelles j'attends d'elle de nouvelles initiatives, conformément à ce que prévoit le contrat de

service public que nous avons signé en décembre dernier. Bien évidemment, je ne manquerai pas à cette occasion de faire le point sur l'évolution des heures d'ouverture des guichets. N'hésitez pas également à le faire auprès de vos représentants si vous disposez d'administrateurs au sein de la SNCB.

01.08 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses. J'étais un citoyen et navetteur qui ne comprenait pas lors de ma question, et maintenant vous avez devant vous un parlementaire qui reste fâché. Je ne suis pas fâché contre vous, je connais votre engagement et je sais notamment que la modification du nom de contrat de gestion en contrat de service public, de service au public, n'était pas innocente. Il fallait offrir un meilleur souvenir au public.

Vous m'apprenez, dans votre réponse, que la décision ne vient pas de vous, ni du conseil d'administration de la SNCB, mais bien de la direction de la SNCB à elle seule. Si la lettre des articles 43 et 50 du contrat de service public, auxquels vous avez fait allusion, est respectée, force est de constater que l'esprit du contrat de service public n'est, lui, pas respecté. J'oserais même dire qu'il y a là un manque de respect pour le ministre, pour le conseil d'administration, et presque parler de sabotage du contrat de service public.

Vous avez rappelé que la CEO Mme Dutordoir était venue dans cette commission le 19 décembre dernier. J'avais profité de cette occasion pour lui rappeler ce que signifiait un contrat de service public, contrat de service au public. Déjà, à ce moment-là, elle s'est bien gardée de dire que les horaires des guichets allaient encore diminuer. Déjà, à ce moment-là, il y avait des choses qui n'allaient pas dans cette notion de service au public: la fermeture des guichets, la numérisation à outrance et la fin du cash dans les trains. Concernant la numérisation, je rappelle qu'elle est très pratique pour 30 à 40 % des voyageurs qui sont bien connectés. Mais il y a un pourcentage non négligeable des navetteurs et des voyageurs qui souhaitent un contact humain dans les gares, et ils sont vraiment en train de le perdre.

Je vous invite vraiment, avec le conseil d'administration – où nous tous devons faire jouer nos contacts, vous avez raison de le dire –, à faire pression contre la CEO de la SNCB pour que ce service au public ne baisse pas davantage.

01.09 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Je suis tout de même un peu choquée. Je suis en colère, je suis choquée et je ne comprends pas l'hypocrisie!

Toen wij gediscussieerd hebben over de sluiting van de loketten, hebben wij heel weinig steun gekregen, toen al. Dat was het begin – er werden 44 loketten gesloten – van wat nu wordt voortgezet. Ik heb toen alle loketten en stations benoemd, alsook het verzet van alle mogelijke organisaties die hiertegen waren. Ook nu zijn TreinTramBus en de vakbonden tegen. U zegt dat u de mensen hebt gehoord, maar ik vraag mij af wat daar dan besproken wordt. Zogezegd is de raad van bestuur hierbij betrokken, maar al die mensen die hier zitten, zitten in de raad van bestuur. Waarom komen zij dan niet tussen? Zij geven hier kritiek, maar wat doen zij eigenlijk? Zij geven alleen maar kritiek, maar doen niets in de feiten.

De mensen zijn superboos over de beslissingen, mijnheer de minister. U kunt spreken over de tickets, maar bekijk eens welke loketten allemaal zullen sluiten: Dendermonde, Geraardsbergen, De Panne – in De Panne, een kustgemeente, zal er geen personeel meer zijn in het weekend – Herentals, La Louvière, Marloie, Moeskroen, Nivelles, Welkenraedt... Overal zullen de loketten minder geopend zijn en zullen er zelfs geen onderstationschefs meer zijn. Ik weet niet of u weet welke rol zij spelen. Zij moeten ervoor zorgen dat alles wordt geregeld in geval van problemen. Als iemand zijn verbinding mist, dan moet de onderstationschef zeggen waar zij naartoe moeten gaan. Die mensen zullen echter verdwijnen. Welke miserie zal dat veroorzaken voor de aansluitingen en hulp aan de reizigers? Dan spreek ik nog niet over alle mensen die digitaal niet mee zijn en die opnieuw in de kou worden gezet. Het is een schande dat u, als Ecolominister, niet meer op uw strepen staat om ervoor te zorgen dat dat niet doorgaat. Ik vind het ongehoord.

01.10 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Er worden hier veel zware woorden gebruikt, niet alleen door collega Vindevoghel, maar ook door collega Vajda. Ik kan dat enigszins begrijpen, maar wij hebben in de beheersovereenkomst wel laten opnemen dat er tot 2032 efficiëntieverbeteringen moeten komen bij de spoorwegen. Er wordt in extra treinen voorzien, die extra reizigers moeten aantrekken, en dat houdt ook in dat er rationalisering nodig zullen zijn.

Helemaal uit de lucht vallen of zeggen dat dit in strijd is met de geest van de beheersovereenkomst vind ik hypocriet, want die efficiëntieverbeteringen, waarvoor deze meerderheid terecht heeft gekozen, zullen toch ergens moeten worden doorgevoerd. De schaarse middelen moeten op een efficiënte manier worden ingezet.

Dat neemt echter niet weg dat er een grondige oefening moet gebeuren rond menselijke aanwezigheid in grote stations en op grote knooppunten waar reizigers moeten overstappen. We moeten ons focussen op de aanwezigheid van menselijk contact. Het gaat daarbij niet enkel over de loketbediendes, maar evengoed over de onderstationschef, waarnaar collega Vindevoghel daarnet ook al verwees. De afweging moet worden gemaakt op welke manier er kan worden gezorgd voor een menselijke aanwezigheid, voor menselijk contact, voor aanspreekpunten van 's ochtends tot 's avonds in die grote stations. Dat is de oproep die ik wil lanceren.

Ik heb al eerder gezegd dat het mij enorm stoort dat u naar de raad van bestuur wijst. De leden van de raad van bestuur moeten de belangen van het bedrijf voor ogen houden en moeten zich inzetten in het belang van het bedrijf. Het is niet omdat de aanduiding van een lid van de raad van bestuur volgens de nodige politieke evenwichten gebeurt, dat er in de raad van bestuur aan politiek moet worden gedaan. Het zou al te gek zijn als de debatten die in de commissie worden gevoerd, zouden worden overgedaan in de raad van bestuur. Ieder zijn rol. Leden van de raad van bestuur moeten de belangen van dat bedrijf hoog in het vaandel dragen, het Parlement moet de bezorgdheden van de mensen in de straat vertolken. Dat zijn twee aparte opdrachten en dat is een belangrijk onderscheid.

01.11 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoord. Eigenlijk kan ik mij wel inleven in de boosheid van mevrouw Vindevoghel, in die zin dat het behoorlijk hypocriet is wat sommigen hier komen zeggen en hoe zij de zwartepiet naar elkaar doorspelen voor het zondigen tegen de geest van de beheersovereenkomst. Iedereen duwt de verantwoordelijkheid van zich af.

Wij hebben hier in het verleden inderdaad al uitgebreide discussies gevoerd over de loketten, over de sluitingen, en over de afbouw van de openingsuren. Ik ben er al op teruggekomen in de bespreking over de beheersovereenkomst, toen die pas afgesloten was. Ik heb het altijd bestreden, maar dat was zogenaamd een 'participatief project' waarbij wij betrokken werden, terwijl die betrokkenheid er in de praktijk helemaal niet was.

Ik heb toen ook gewezen op de wankele formulering, die verdere sluitingen niet onmogelijk maakte. Daar botsen wij vandaag natuurlijk op. Dat is wat nu gebeurt. De verantwoording van de NMBS is dat de ticketverkoop aan de loketten aan het dalen is. Dat is natuurlijk een cirkelredenering. Ook dit heb ik in het verleden gezegd. Het is iets wat de NMBS zelf organiseert.

De afbouw van de loketten zal ertoe leiden dat er volgende keer nog minder tickets verkocht worden aan de loketten. Zo kan men natuurlijk verder doen tot alles helemaal gesloten is. Ik stel vast dat, hoe slechter de NMBS presteert, en dan denk ik aan de historisch lage stiptheid, de massa afgeschafte treinen, de stakingen of ontevreden personeel, de toenemende onveiligheid enzoverder, hoe arroganter de NMBS optreedt.

Ik stel vast dat de treinreiziger binnenkort meer zal moeten betalen, maar ook meer stakingen krijgt. De compensatieregeling wordt nog aangescherpt, zodat het voor gedupeerde treinreizigers nog moeilijker wordt om een compensatie te krijgen. Nu wil men de dienstverlening nog verder afbouwen. Ik meen dat het met het spoor behoorlijk de verkeerde kant opgaat.

Le **président:** Il n'y a pas de réplique possible pour les collègues qui n'avaient pas introduit une question mais qui sont intervenus avant la réponse du ministre. Par contre, les collègues n'ayant pas de question mais qui ne sont pas intervenus avant peuvent le faire maintenant.

01.12 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik was niet van plan te spreken in het debat. Ik werd echter getriggerd door de uiteenzetting van de heer Vajda, die aangaf heel boos te zijn. Mijnheer Vajda, ik vraag mij af waarom. Waarom bent u boos?

Wij spreken hier over een beslissing van de raad van bestuur van de NMBS, waarvoor uw partij de voogdijminister levert. De minister verwijst in zijn antwoord naar de autonomie van de raad van bestuur, wat terecht is. Wie zit echter in de raad van bestuur? De raad van bestuur wordt voorgezeten door

alweer een partijgenoot van u, namelijk door iemand van Ecolo.

U stelt dat de raad van bestuur ter zake het beheerscontract lijkt te schenden. Wie ziet echter toe op de naleving van de beheerscontracten? Dat is een regeringscommissaris, die de vergaderingen van de raad van bestuur bijwoont. Die regeringscommissaris is opnieuw een partijgenoot van u. Meer zelfs, de ecologisten zijn de enige politieke fractie die met twee leden in de raad van bestuur vertegenwoordigd is, de regeringscommissaris niet meegeteld.

Met andere woorden, uw partij heeft elk mogelijk mandaat in handen met enige mogelijke grip op de besluitvorming. Ik vraag mij dan ook af waarom u nog boos bent. Het betreft hier gewoon het beleid van uw partij. Het betreft hier het beleid van Ecolo. Het gaat om de keuzes die uw partij maakt. Uw partij heeft de voogdijminister, de voorzitter van de raad van bestuur, een lid van de raad van bestuur en de regeringscommissaris.

Mijnheer Vajda, het gaat hier dus om de keuze van uw partij. Indien u het daarmee moeilijk hebt, moet u misschien eens overwegen van partij te veranderen.

Le **président**: M. Vajda souhaite prendre la parole car il a été cité nommément. Je lui donne donc la parole pour une brève intervention pour fait personnel.

01.13 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je m'en tiendrai au factuel. Vous avez raison de dire que je suis fâché. Vous allez trop loin en disant que c'est de la faute du conseil d'administration. Ou bien ai-je mal compris la réponse de M. le ministre. Mais, soyons bien clairs, il s'agit d'une décision de la direction de la SNCB et non pas du conseil d'administration. Si j'ai bien compris, le conseil d'administration a été informé mais n'a rien eu à dire sur le sujet. C'est d'ailleurs pour cette raison que M. le ministre a pris la précaution de nous préciser le respect des articles 43 et 50 du contrat de gestion que la CEO est obligée de respecter. Je suis fâché parce que l'esprit n'est pas respecté. Je suis désolé; cela n'a rien à voir avec le conseil d'administration.

01.14 Catherine Fonck (Les Engagés): Monsieur le président, je vous prie d'excuser mon collègue, Josy Arens, qui est retenu.

Le **président**: Cela a été fait par le président en début de séance. Nous sommes très attentifs à notre collègue Arens. Il est le plus impacté par la neige, le premier touché en début de matinée.

01.15 Catherine Fonck (Les Engagés): Oui. Et il a dû régler des problèmes assez aigus pour les citoyens de sa commune.

Monsieur le ministre, c'est un sujet sur lequel Josy Arens et moi-même vous poursuivons depuis le début de cette législature. La réalité aujourd'hui, c'est que la situation ne fait qu'empirer malgré les grandes promesses et les grands discours que vous avez toujours tenus.

Quand il y a une décision positive, c'est vous. Quand il y a des décisions négatives, ce n'est jamais de votre faute et toujours de la faute des autres. En tant que ministre de tutelle, votre responsabilité est directement engagée. Les grandes promesses sont très loin. Aujourd'hui, les citoyens et les navetteurs sont floués et directement impactés.

Puisque vous êtes ministre, au-delà des mots, des actes et surtout des virages doivent être pris parce que cette question des guichets n'est pas anodine. Elle n'arrive pas maintenant tel un coup de tonnerre dans un ciel serein. Cette situation, depuis le début de votre législature, se produit de plus en plus. Vous n'avez ni pris de décisions fortes, ni décidé d'imposer un virage sur ce sujet. Il n'est pas trop tard. Il vous reste quelques mois. S'il vous plaît, arrêtez de parler et, surtout, agissez!

01.16 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le président, mes meilleurs vœux à l'ensemble des membres de la commission, ainsi qu'au ministre.

Je me dois d'intervenir dans ce débat d'actualité parce que j'ai suivi tout le dossier relatif à la fermeture des guichets de gare. La gare de ma commune, Rhode-Saint-Genèse, notamment, a subi cet impact. Je regrette qu'on soit à nouveau confronté à des mesures qui auraient dû être évitées. En tout cas, cela avait été présenté comme tel à l'époque.

Monsieur le ministre, vous minimisez totalement l'impact de cette mesure et des horaires réduits sur les navetteurs. Vous nous dites que 90 gares proposeront encore des guichets et qu'il ne faut pas nous inquiéter. Vous nous dites aussi que la seule question est celle des horaires adaptés en fonction de la fréquentation. Autrement dit, on reste dans la logique selon laquelle les navetteurs des zones rurales, empruntant les gares qui sont forcément moins fréquentées, n'auront pas droit au même service public que les autres. Je trouve que c'est une logique tout sauf sociale. Vous la justifiez en nous disant que seuls 16 % des tickets sont achetés au guichet, et qu'autrement dit, ce n'est pas si grave pour ces 16 %. Je trouve que ces 16 %, même s'ils sont minoritaires, méritent malgré tout d'être pris en compte. Il vaudrait mieux le faire plutôt que se lancer dans une stratégie qui vise à dissuader les navetteurs d'utiliser les guichets.

Ceux-ci utilisent les guichets pour acheter des tickets de train, pour avoir un contact humain, mais aussi pour obtenir des informations qui ne sont pas facilement accessibles. Je pense à des renseignements sur l'abonnement de train, sur des changements d'horaires, sur des changements de voie, sur l'impact des grèves. On est confronté à des grèves, et on aura d'ailleurs un échange à ce sujet tout à l'heure.

Aujourd'hui, la situation illustre bien que vous n'avez pas respecté une promesse faite à l'époque, à savoir qu'en compensation de la fermeture de toute une série de guichets de gare, il y aurait des horaires étendus aux guichets maintenus et dans les salles d'attente, etc. C'était une compensation qui avait été promise et qui n'est pas respectée en l'occurrence.

Pour conclure, je trouve que vous vous dédouanez totalement de votre responsabilité. Ce n'est pas de votre faute, mais celle de la direction de la SNCB. Mais en même temps, vous nous expliquez que des réunions sont organisées. Il y en a eu une au mois de novembre et d'autres sont en cours. S'il y a des réunions, c'est bien pour qu'elles servent à quelque chose! Cela démontre donc que vous disposez bien d'une marge de manœuvre dans ce dossier et que vous ne l'avez pas utilisée jusqu'ici. J'ose espérer que cela sera le cas prochainement!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de Catherine Fonck à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les lignes L96 et L97 de la SNCB" (55040200C)

02 Vraag van Catherine Fonck aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-lijnen L96 en L97" (55040200C)

02.01 Catherine Fonck (Les Engagés): Monsieur le ministre, ce n'est pas la première fois que je reviens sur ce dossier. Ces lignes ne sont pas les seules concernées.

Sur la ligne 96, Frameries a reçu le Pigeon d'or de la RTBF pour "sa ligne de train jamais à l'heure" et "sa pire gare de Belgique". Vous imaginez bien que la réalité des navetteurs est assez catastrophique.

Sous cette législature, vous avez pris un certain nombre d'engagements pour ces lignes en particulier. Je vous avais interrogé dès le début de la législature. Pourtant, les défauts et retards d'entretien, la réduction de la vitesse, la suppression des lignes directes, les correspondances inopérantes vers Mons, les modifications du plan de transport sont autant d'éléments qui ont aggravé la situation de ces deux lignes. La réduction de la fréquentation permet à chaque fois de justifier encore moins d'entretien, donc des retards supplémentaires, des correspondances ratées et *in fine* la possibilité pour les autorités du rail de justifier la priorisation des lignes allant d'une grande gare à une autre grande gare, abandonnant donc progressivement *de facto* les plus petites lignes et renvoyant les navetteurs vers leur voiture.

Des promesses ont été faites, sans lendemain. Il y a eu une rencontre entre les navetteurs, la SNCB et Infrabel en septembre. En décembre, une deuxième rencontre était prévue mais, malgré la présence des navetteurs de Frameries, de Mons, de Quiévrain, de Quévy, la SNCB et Infrabel ont décidé de pratiquer la politique de la chaise vide.

Malgré les promesses, le nouveau plan de transport de la SNCB va encore à l'encontre des navetteurs

avec la suppression définitive d'un des trains d'heure de pointe en matinée – à 07 h 03 à la gare de Frameries. Or le train de 07 h 24 est souvent supprimé – ainsi que lors des congés scolaires –, ce qui signifie que les correspondances seront totalement hasardeuses de Mons vers Bruxelles. Il deviendra donc presque impossible de prendre le train à Frameries, Genly et Quévy vers Bruxelles le matin.

La situation s'aggrave sur cette ligne 96 et reste grave sur la ligne 97.

Monsieur le ministre, pourquoi cette décision qui dément vos promesses? A-t-elle été discutée lors du passage en gouvernement ou en amont en IKW, entre votre cabinet, la SNCB et Infrabel? Enfin, quelles sont les injonctions que vous avez données en tant que ministre en ce qui concerne les lignes 96 et 97?

02.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame Fonck, il n'est en aucun cas question de fermer la ligne 96 au sud de Mons, bien au contraire! La ligne a fait l'objet de gros travaux en 2021 dans le cadre du plan Boost, que j'avais élaboré, pour mettre fin aux avis de ralentissement temporaire et ainsi permettre à nouveau la circulation sur les deux voies dans de bonnes conditions et donc écarter tout risque de fermeture.

À l'occasion d'un rencontre en septembre dernier, les navetteurs ont indiqué que ces travaux d'infrastructure sur la ligne leur avaient redonné l'espoir d'une amélioration et d'une conservation de ces lignes à l'avenir. Ils ont également pu constater le rétablissement de trains de voyageurs le week-end. Ces quelques notes positives sont le fruit d'un important travail accompli sous cette législature. Ce sont les premières étapes de concrétisation des nouveaux moyens investis dans le rail.

Je suis évidemment conscient, et j'entends souvent parler de cette ligne – y compris dans l'émission que vous avez citée –, que ces nouveaux investissements ne vont pas répondre à très court terme à tous les problèmes soulevés par les voyageurs. Cependant, comme évoqué par les navetteurs, nous ne travaillons plus sur le ponctuel et l'éphémère. Nous préparons l'avenir avec des améliorations qui pourront se faire ressentir d'année en année.

À titre indicatif, le nouveau contrat de service public signé avec la SNCB prévoit le remplacement de 50 % du matériel roulant d'ici 2032 et, dans le contrat de performance d'Infrabel, la disparition des avis de ralentissement temporaire dû à un mauvais état de la voie, de façon progressive, puis définitive en 2030. Les voyageurs assisteront à des améliorations d'année en année et au-delà de cette législature. Peut-être cela ne résoudra-t-il pas immédiatement tous les problèmes auxquels se heurtent aujourd'hui les navetteurs, mais cela garantit de belles perspectives pour les années à venir, avec des avancées progressives.

La ponctualité des trains sur cette ligne, et sur d'autres, fait l'objet de discussions régulières au sein de cette commission tout comme avec les entreprises ferroviaires. Pour moi et pour les deux entreprises publiques, c'est une réelle préoccupation.

La situation actuelle est le résultat de plans consécutifs d'économies imposés à la SNCB par le passé. C'est aussi la résultante d'une absence de vision que nous avons inversée en mettant en place la vision 2040 et des contrats sur dix ans.

Un autre problème spécifique sur cette ligne réside dans la congestion autour de Mons. Elle devrait se résorber en même temps que la fin des travaux à la gare de Mons dans le courant de l'année 2024.

D'ici 2026, l'ancien matériel roulant utilisé sur les trains P, et les relations S et L des automotrices doubles et les rames M4, sera remplacé par du matériel plus moderne, notamment du matériel Desiro ainsi que par des rames M5. Ces deux éléments auront une incidence positive sur la qualité des services ferroviaires offerts dans la région à plus ou moins court terme.

Je comprends l'impatience des navetteurs que vous relayez ici, madame Fonck, mais nous mettons tout en œuvre pour que la situation s'améliore.

02.03 Catherine Fonck (Les Engagés): Monsieur le ministre, vos réponses sont toujours les mêmes. Je pense que vous devriez mesurer combien le décalage est important entre votre discours et le quotidien des navetteurs. Imaginez les dates que vous mettez en avant: 2026, 2030, 2032...!

Autant dire que si les navetteurs doivent attendre pour avoir un service correct, c'est-à-dire une ponctualité, l'arrêt de ces suppressions de plus en plus fréquentes de trains et avoir une place tout simplement au vu du nombre de trains supprimés qui sont des trains importants, la situation devenant impossible, de nombreux navetteurs seront tentés de trouver une autre solution.

Je pense que les choses ne vont pas assez vite. La gare de Mons a toujours été mise en avant comme prétexte dans le fond pour peut-être se poser d'autres questions plus fondamentales. Certes, des travaux ont été entrepris mais ces travaux sont largement insuffisants. Si l'objectif n'est pas uniquement de se recentrer de gare à gare, je ne vois dès lors pas pourquoi, je le répète, le nouveau plan de transport a décidé de la suppression d'un des trains extrêmement importants dans les heures de pointe du matin. Vous n'avez apporté aucune réponse à ce propos. C'était pourtant la question très précise que je vous ai posée. Dois-je réintroduire exactement la même question pour obtenir une réponse?

Monsieur le président, c'est quand même un peu le pompon! On envoie des questions très précises par écrit. Je les repose oralement mais n'obtiens pas un mot à ce sujet.

Monsieur le ministre, vous dites des choses mais ce sont de nouveau des décisions totalement contraires qui sont prises.

Le **président**: Je vous remercie, chère collègue. Souhaitez-vous réagir, monsieur le ministre?

02.04 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, je relis ici la question de Mme Fonck qui me dit: "Cela signifie-t-il la mort de la ligne 96?" Je vous ai répondu que non, madame Fonck!

02.05 **Catherine Fonck** (Les Engagés): Pourquoi avoir pris dans le plan de transport cette décision d'annuler un des trois trains des heures de pointe du matin? Cela a-t-il fait l'objet de discussions au niveau du gouvernement?

Monsieur le ministre, vous lisez la première ligne de la question. J'imagine que vous êtes en capacité de lire les quatre lignes de questions. Il y a trois questions en tout et pour tout.

02.06 **Georges Gilkinet**, ministre: Tout à fait, madame Fonck!

02.07 **Catherine Fonck** (Les Engagés): Aucune réponse n'est apportée sur tout le volet du nouveau plan de transport qui piège à nouveau un peu plus ces navetteurs-là.

02.08 **Georges Gilkinet**, ministre: N'indiquez pas que je ne réponds pas à vos questions, dès lors que je me suis prononcé sur la question principale, me semble-t-il, sur laquelle mes engagements et ceux de la SNCB sont clairs. Non, ce n'est pas la mort de la ligne 96. Nous investissons dans cette région comme dans d'autres régions pour améliorer la qualité du service à la fois via du nouveau matériel roulant et des travaux à l'infrastructure.

Le **président**: Madame Fonck, vous avez le dernier mot. N'ayez crainte, j'allais vous rendre la parole naturellement. Il n'y a pas de souci.

02.09 **Catherine Fonck** (Les Engagés): C'est vrai, je peux compter sur vous, monsieur le président, et je vous en remercie.

Monsieur le ministre, si vous n'avez pas répondu aux autres questions, je dois en conclure que vous avez cautionné la suppression d'un des trois trains des heures de pointe, qui était pourtant un train extrêmement important. Vous l'avez cautionnée en votre qualité de ministre. Autrement, vous vous seriez exprimé. Je trouve cela inacceptable. Ce sont des lignes en difficulté majeure pour lesquelles les navetteurs ne cessent d'alerter. Elles sont répertoriées comme des points noirs au niveau de l'espace belge de la SNCB. Et, malgré cela, on prend encore des décisions qui se retournent directement contre la mobilité. Monsieur le ministre, dont acte! Ce sont des décisions extrêmement négatives.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Questions jointes de

- Julie Chanson à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La desserte de Maastricht à la suite de la modification de l'offre de trains dès le 10 décembre" (55040270C)
- Julie Chanson à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le manque de fiabilité de la liaison Liège-Maastricht" (55040283C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fiabilité de la liaison ferroviaire Liège-Maastricht" (55040495C)

03 Samengevoegde vragen van

- Julie Chanson aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinen met halte in Maastricht na de wijziging van het treinaanbod vanaf 10 december" (55040270C)
- Julie Chanson aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onbetrouwbaarheid van de treinverbinding Luik-Maastricht" (55040283C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De betrouwbaarheid van de spoorverbinding Luik-Maastricht" (55040495C)

03.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, dit is een onderwerp waarover we het in het verleden ook al vaak gehad hebben, namelijk de afwezigheid van een rechtstreekse treinverbinding van Antwerpen en Brussel/Leuven via Hasselt naar Maastricht. Treinreizigers worden nu immers verplicht om te rijden via het station van Luik. Daar stellen zich echter regelmatig problemen voor de verdere aansluiting richting Maastricht.

Bent u op de hoogte van de problemen die zich voordoen op de spoorverbinding Luik-Maastricht? Zo ja, welke oplossingen zullen geboden worden en binnen welke termijn zal dit gebeuren? Hoe beoordeelt u het nut van een rechtstreekse spoorverbinding van de regio's Antwerpen of Brussel/Leuven via Hasselt naar Maastricht?

03.02 Minister Georges Gilkinet: Ik heb een antwoord in beide talen.

Madame Chanson (qui est absente), monsieur Troosters, depuis le 10 décembre la SNCB a lancé la première phase de son nouveau plan de transport qui s'étendra de décembre 2023 à décembre 2026 avec une augmentation de 7,4 % des trains-kilomètres sur trois ans. Il s'agit du plan de transport le plus ambitieux jamais mis en œuvre, et ce en adéquation avec les ambitions du contrat de service public signé en décembre 2022.

Pour la plupart de nos voyageurs, ce nouveau plan apportera une nette amélioration, même s'il est vrai que pour certains voyageurs, comme l'étudiant que cite Mme Chanson, un changement d'horaire n'est pas toujours positif.

Talrijke werfzones op lijn 40, van Luik naar Maastricht, hebben een negatieve impact gehad op de stiptheid in 2023. Bovendien is het station Luik-Guillemins een van de drukste stations van het net. Daardoor kan een late trein al snel gevolgen hebben voor het overige verkeer.

Om capaciteit vrij te maken voor grensoverschrijdende projecten, maar ook om het verkeer robuuster te maken, werden met het vervoersplan 2023-2026 bepaalde voorstadverbindingen rond Luik heringericht door ze meer in corridors te laten verlopen. Het gebruik van corridors vermindert het aantal scheidingsroutes en verhoogt de robuustheid van de dienst.

L'introduction du nouveau plan de transport a donc eu globalement un effet positif. Au lieu de venir de Liège Saint-Lambert ou Hasselt, les trains partent directement de Liège-Guillemins. La relation S 43 Hasselt-Liège-Saint-Lambert-Guillemins-Visé-Maastricht est devenue la relation *drie landen trein* S 43 Liège-Guillemin-Visé-Maastricht-Aix-la-Chapelle. Le train ne roule actuellement pas encore jusque Aix-la-Chapelle. Ce ne sera le cas qu'une fois que le matériel FLIRT de Arriva, la filiale de Deutsche Bahn, sera homologué pour la Belgique. L'homologation devrait avoir lieu d'ici fin janvier, ce qui permettra de circuler jusque Aix à partir du 9 juin, sauf élément bloquant.

03.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, het verhaal van uw gewijzigde vervoerplannen kennen wij. De situatie is echter wat ze is. Ze is voor Limburg behoorlijk dramatisch.

Er was in het verleden een rechtstreeks spoor van Hasselt naar Maastricht. Maastricht is ontzettend

belangrijk en wordt dat nog meer in de toekomst. Het wordt een internationaal knooppunt in Nederland, dat verbinding geeft naar verdere, belangrijke regio's, zowel sociaal-economisch als maatschappelijk, zoals de regio Maas-Rijn.

De realiteit is dat vanuit de regio's Brussel, Leuven en Antwerpen via Hasselt niet rechtstreeks naar Maastricht kan worden gereden. Dat komt natuurlijk omdat Limburg bezig is met een alternatief Spartacusverhaal, waarover de verschillende klassieke partijen die daarbij betrokken zijn hier liever niet debatteren. Zij houden dat liever weg van hun bord.

Het is echter een feit dat het spoor er grotendeels lag en dat de overheid voor zowat 13 à 14 miljoen euro – weliswaar in 2014 en dus moeten die prijzen worden geïndexeerd – een verbinding had kunnen maken. Ze heeft daar niet voor gekozen. Dat zou vandaag in de realiteit hebben betekend dat reizigers in principe, indien de verbinding was gerealiseerd, op 22 minuten tijd van Hasselt naar Maastricht konden sporen en dus de verdere ruimere regio daarachter hadden kunnen bereiken.

Op dit moment is de omrijtijd via Luik 2 uur en 4 minuten. De Limburgers moeten dus vanuit Hasselt 2 uur en 4 minuten sporen via Luik om naar Maastricht te rijden, wat op 22 minuten tijd had kunnen worden gerealiseerd.

Wanneer er bovendien nog eens werken of problemen zijn op die lijn, wordt het helemaal een moeilijk verhaal.

Ik meen niet dat zoiets veel mensen zal inspireren tot het nemen van de trein wanneer zij naar Maastricht moeten reizen.

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

04 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het heropenen van kleine stations in Antwerpen" (55040305C)

04 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réouverture de petites gares à Anvers" (55040305C)

04.01 Frank Troosters (VB): Dit is een opvolgvraag. We hebben hier reeds over gesproken tijdens de commissievergadering van 6 december 2023.

In Antwerpen staan grondige renovatiewerken aan het premetronet gepland. De werken op de linker- en de rechteroever zullen in verschillende fases plaatsvinden, waarbij ook de tunnel tussen de Meir en Linkeroever gedurende vier maanden gesloten zal zijn. De geplande werken zullen een enorm effect zullen hebben op de lokale mobiliteit. Een mogelijke oplossing zou erin bestaan een aantal kleinere, lokale treinstations te heropenen. Ik heb op 6 december 2023 gevraagd naar de reactie van de NMBS, die men daarover had aangeschreven, maar toen had u daar nog geen info over.

Wat is de stand van zaken? Heeft er overleg plaatsgevonden tussen de NMBS en het stadsbestuur in Antwerpen? Zo ja, wat was de inhoud en tot welk resultaat heeft dit geleid? Zo neen, waarom niet en zal het alsnog gebeuren? Welke actie zult u verder ondernemen om de Antwerpenaren te allen tijde degelijke openbare vervoersmodaliteiten te garanderen?

04.02 Minister Georges Gilkinet: De NMBS heeft het Antwerpse stadsbestuur medio december een antwoord bezorgd. De NMBS heeft daarbij ook aangegeven dat zij zoals steeds bereid is tot verdere besprekingen met de stad Antwerpen, de vervoerregio Antwerpen en Lantis om een bijdrage te leveren aan een vlotte mobiliteit. Uiteraard zorgt het nieuwe vervoersplan ook voor betere treinaansluitingen van de Antwerpse regio.

04.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, dat is geen antwoord op mijn vraag of het heropenen van die lokale treinstations een oplossing kan zijn. Ik zal de zaak opvolgen, want ik begrijp dat er momenteel nog geen concrete oplossing is.

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

05 **Samengevoegde vragen van**

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kelderende stiptheid bij de NMBS en de aanpassing van het vervoersplan" (55040331C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS en de slechte stiptheidscijfers" (55040345C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan 2023-2026 bij de NMBS" (55040493C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van de nieuwe NMBS-dienstregeling na één maand" (55040782C)

05 **Questions jointes de**

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La dégradation de la ponctualité à la SNCB et la modification du plan de transport" (55040331C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport de la SNCB et les mauvais résultats en matière de ponctualité" (55040345C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport 2023-2026 de la SNCB" (55040493C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation des nouveaux horaires de la SNCB après un mois" (55040782C)

05.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, de stiptheid van de NMBS bereikte eind vorig jaar een absoluut dieptepunt. In november klokten we af op 80,8 %, het laagste cijfer sinds het begin van het huidige meetsysteem. Inclusief afgeschafte treinen rijdt zelfs slechts 76 % van de treinen stipt. Dat betekent dat bijna een kwart van alle treinen niet of niet tijdig aankomt in het eindstation.

De cijfers van december waren iets beter, maar als we heel 2023 bekijken, zien we het laagste stiptheidscijfer op jaarbasis in de afgelopen vijf jaar. Dat is dus barslecht. Vorige maand is ook het nieuwe vervoersplan van de NMBS in werking getreden. Het zorgt voor een verdere uitbreiding van het vervoersaanbod, waarvoor we echter noch het personeel, noch het rollend materieel hebben.

Ik heb twee vragen voor u, mijnheer de minister.

Vindt u dat een verdere uitbreiding van het vervoersaanbod, dat niet is afgestemd op de vervoersvraag, een goede zaak is gelet op de zeer lage stiptheid? Hoe verzoent u een groter aanbod met een tekort aan rollend materieel en rijdend personeel?

Welke maatregelen hebt u al genomen om de stiptheid van de treinen bij de NMBS op korte termijn te verbeteren?

05.02 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het gaat van kwaad naar erger op het spoor. De stiptheid van de treinen staat op het laagste niveau in zeven jaar. Een kwart van alle NMBS-treinen komt niet of met vertraging op zijn eindbestemming aan, aldus de laatste stiptheidscijfers. De vorige spreker zei het ook al: als we de afgeschafte treinen meetellen, komen we op 76,2 %. Dat is ongezien.

Er is nu een nieuw vervoersplan, maar er zijn binnenkort ook weer nieuwe tarieven. De tickets en abonnementen worden begin februari immers opnieuw 6 % duurder.

Hoe evalueren u en de NMBS het nieuwe vervoersplan? Waarom zijn de stiptheidscijfers zo slecht? Durft u ook in te grijpen in de prijzenpolitiek van de NMBS en de geplande prijsverhoging blokkeren?

05.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, de inleiding is al gebracht door mijn collega's, dus ik wil niet in herhaling vallen. Ik ben echter benieuwd naar de eerste evaluaties van het nieuwe vervoersplan. Hoe zult u garanderen dat het nieuwe vervoersplan in al zijn facetten op een correcte en betrouwbare manier zal worden uitgevoerd?

05.04 **Jef Van den Bergh** (cd&v): *Mijnheer de minister, op 10 december 2023 trad het nieuwe NMBS-vervoersplan 2023-2026 in werking. Deel van dit plan is om, t.o.v. het vorige vervoersplan, wekelijks meer dan 2000 extra treinen uit te laten rijden.*

We zijn nu een maand ver in dit nieuwe vervoersplan dus lijkt het tijd voor een eerste evaluatiemoment. Wij hadden graag vernomen:

Hoe u deze eerste maand van het nieuwe vervoersplan evalueren?

Welke impact heeft dit nieuwe vervoersplan op de stiptheidscijfers van de NMBS?

Wat zijn de actuele stiptheidscijfers van de NMBS? Hoe vergelijken die zich met dezelfde periode vorig jaar?

Wat zijn de actuele cijfers m.b.t. afschaffingen van treinen? Waar, wanneer, hoeveel,...?

Wat zijn de actuele cijfers m.b.t. vertragingen van treinen? Waar, wanneer, hoeveel, hoelang,...?

Welke impact heeft dit nieuwe vervoersplan op de beschikbaarheid van het rollend materieel?

05.05 Minister **Georges Gilkinet**: Geachte leden, er zijn twee debatten: over het nieuwe vervoersplan en over de stiptheid. Er komen later nog specifieke vragen over de stiptheid. Ik zal dan ook nu antwoorden op de vragen over het nieuwe vervoersplan en later op die over het belangrijke onderwerp van de stiptheid in het algemeen.

De NMBS is in december begonnen met de uitrol van een nieuw en zeer ambitieus vervoersplan, waarover ik mij verheug. Het is de uitvoering van een ambitieuze spoorvisie en een nieuw openbaredienstcontract met de NMBS. Vanzelfsprekend is evalueren cruciaal bij belangrijke veranderingen. De tijdspanne sinds de inwerkingtreding van het nieuwe vervoersplan is vandaag echter zeer kort. Het nieuwe vervoersplan trad met name in werking op 10 december 2023, iets meer dan een maand geleden. Toch is op basis van de cijfers op de opendatasite van Infrabel de situatie op het net in december 2023 gunstiger dan in december 2022. Het is niet perfect, maar het is toch gunstiger dan een jaar geleden. Er waren 1,4 % minder uitgevallen treinen en de stiptheid bedroeg 90,7 % tegenover 88,8 % een jaar eerder. Ik zal, zoals gezegd, straks dieper ingaan op de stiptheid.

De NMBS zal op korte termijn de bredere evaluatie van het vervoersplan uitvoeren, zoals aanvankelijk voorzien. We zullen daar dus zeker uitgebreid op kunnen terugkomen tijdens een van de volgende commissievergaderingen. Het vervoersplan is op 10 december begonnen en het is dus moeilijk om na één maand conclusies te trekken. Ik zal bij de volgende vragen terugkomen op de stiptheid.

De **voorzitter**: Er komt later inderdaad een debat over de stiptheid, maar het ging hier vooral over het vervoersplan.

05.06 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik begrijp niet zo goed wat er aan de hand is. Ik had een vraag over de stiptheid ingediend. Het kabinet van de minister heeft beslist om die aan de vraag over het vervoersplan te koppelen. De minister heeft aangegeven straks te antwoorden op de vraag over de stiptheid, maar ik zou niet weten op welke vraag. Waarom verbindt het kabinet van de minister die thema's aan elkaar, als de minister van mening is dat het twee verschillende debatten zijn?

05.07 Minister **Georges Gilkinet**: Ik kan u nu zonder probleem mijn antwoord geven. Het ligt klaar.

De **voorzitter**: Een ogenblikje, ik zal de vastgelegde agenda volgen. Er zijn hier vier vragen, maar de leden hebben hun vragen over de stiptheid nog niet gesteld. Ik stel voor eerst deze vier vragen te behandelen en later de vragen over de stiptheid.

05.08 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijn vragen over de stiptheid zitten daarin. Bij mij staat er zeer duidelijk: het nieuwe vervoersplan van de NMBS en de slechte stiptheidscijfers. Die vragen maken deel uit van dezelfde parlementaire vraag.

De **voorzitter**: Het is niet mijn keuze, maar die vraag werd samengevoegd met de andere vragen over het vervoersplan. Zo werd de agenda opgesteld. Ik stel voor dat (...)

05.09 Minister **Georges Gilkinet**: Ik zal mijn eerste antwoord aanvullen, mijnheer de voorzitter.

De **voorzitter**: Voor de vraag van mevrouw Vindevoghel?

05.10 Minister **Georges Gilkinet**: Ja, en voor de andere vragen ook.

De **voorzitter**: Maar de anderen hebben hun vraag nog niet gesteld!

05.11 Minister **Georges Gilkinet**: De heer Troosters niet, nee.

05.12 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter..

De **voorzitter**: Wacht even. *On va essayer de faire ça quand même dans l'ordre et la méthode.* Mijnheer Roggeman, wilt u iets zeggen over de werkzaamheden?

05.13 **Tomas Roggeman** (N-VA): Indien de minister een gezamenlijk antwoord heeft over de stiptheid en op de vragen onder punt 11 van onze agenda, is het dan geen goed idee om die vragen nu ook te stellen, zodat de minister een volledig antwoord kan formuleren?

05.14 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Het zijn niet allemaal dezelfde (...)

Le **président**: Je peux vous accorder que les membres posent leurs questions relatives à la ponctualité maintenant, questions auxquelles vous donnerez une réponse dans son ensemble.

C'est un ordre établi entre secrétariat et cabinets et je n'interviens pas dans la constitution de l'ordre du jour. Il est tel qu'il est.

Il y avait un débat "plan de transport" et un autre sur la ponctualité qui, en principe, sont des débats différents mais ils sont mélangés.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stiptheid bij de NMBS" (55040496C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ondermaatse stiptheid in Limburg" (55040534C)

- Gaby Colebunders aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het recordaantal vertragingen in het station Genk" (55040812C)

06 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ponctualité à la SNCB" (55040496C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ponctualité médiocre des trains dans le Limbourg" (55040534C)

- Gaby Colebunders à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nombre record de retards dans la gare de Genk" (55040812C)

06.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, mijn vraag gaat specifiek over de stiptheid. De cijfers zijn al aangehaald. In november was er een historisch dieptepunt van 80,8 %. Bovendien waren er eind november al meer dan 44 treinen helemaal of gedeeltelijk afgeschaft. Die dalende trend zien we al heel lang.

Hoe verklaart u die steeds slechtere cijfers inzake stiptheid en afgeschafte treinen? Hoe en wanneer wordt er hiervoor eindelijk een structurele ommekeer gerealiseerd? Volstaan de huidige maatregelen om tot een verbetering te komen?

Daar is een specifieke vraag over Limburg aan gekoppeld, want daar is de situatie helemaal dramatisch. In Limburg rijden de treinen dus nog veel minder stipt dan in de rest van het land. Van de 20 stations en stopplaatsen in Limburg zijn er zelfs 14 bij de slechtste 100 van het land. Slechts 1 stopplaats staat in de bovenste helft van de stiptheidsranking. De stations van Genk, Hasselt en Hamont doen het heel slecht. Het station van Genk scoort het slechtst in heel Vlaanderen, met een beschamende stiptheid van 61,7 %.

Welke zijn de oorzaken van de slechte stiptheid in Limburg? Hoe verklaart de minister het verschil met de overige provincies? Welke maatregelen worden er specifiek voor Limburg genomen? Welke investeringen staan op korte termijn gepland om de dienstverlening en het treinaanbod in Limburg te verbeteren? Welk budget is daarvoor beschikbaar? Bent u bereid het aangepaste vervoersaanbod in Limburg te herzien?

06.02 Gaby Colebunders (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, zonet werd al gezegd dat tijdens de maand november in Genk amper 61,7 % van de treinen op tijd reed. Dat is de slechtste score van heel Vlaanderen. De maand oktober was met 63,7 % al niet veel beter. Dat kon ik afleiden uit de stiptheidscijfers van de NMBS. In Genk alleen al reden tijdens de maand november 207 treinen met meer dan 6 minuten vertraging op een totaal van 541 treinen.

De vivaldiregering belooft ons meer en stiptere treinen, maar in Genk merken we daar absoluut niets van. Integendeel, de vertragingen breken alle records, de stiptheid van de NMBS in onze regio is gewoonweg een ramp. Het is bijzonder pijnlijk, maar ik kan vandaag vanuit Genk niet op de trein rekenen. Wanneer ik op tijd moet zijn, neem ik gewoon de wagen. Dat is erg. Ik ben overigens niet de enige die klaagt, want het aantal klachten van reizigers bij de NMBS-klantendienst stijgt naar 57.700 per jaar en daar zitten ongetwijfeld veel klachten van Limburgers tussen.

De PVDA vraagt meer investeringen in het openbaar vervoer. Extra operationeel en technisch personeel moet worden aangeworven, zodat de treinen weer op tijd rijden. Onze provincie verdient beter.

Mijnheer de minister, hoe verklaren u en de NMBS de slechte stiptheidscijfers voor het station van Genk en bij uitbreiding heel Limburg? Welke boodschap hebt u voor de reizigers in 2024? Zal de stiptheid verbeteren?

Kunnen de Genkse reizigers, die zo vaak te laat aankomen op hun bestemming en die zo vaak hun aansluiting missen, een beroep doen op een compensatie van de NMBS?

Staan in 2024 nog investeringen op de agenda in Limburg inzake het treinaanbod? Zo ja, welke?

06.03 Minister Georges Gilkinet: Zoals ik al vaak heb aangegeven, zijn de huidige stiptheidscijfers van de NMBS onvoldoende. Ik begrijp dan ook alle frustratie hierover bij zoveel reizigers die dagelijks de trein nemen, ook vanuit Limburg.

Dit probleem heeft verschillende oorzaken, die vaak te maken hebben met externe factoren en jaren van gebrek aan visie en onderhoud van het spoor. Deze federale regering heeft deze trend gekeerd met massale investeringen in de spoorwegen en twee nieuwe tienjarige beheerscontracten. Het nodige personeel wordt aangeworven. Het net wordt verder gemoderniseerd en er werden nieuwe treinstellen besteld. Ze moeten maar komen. Als wij werken op het spoor, heeft dat soms vertragingen tot gevolg, maar dat is nodig om het in de toekomst beter te maken.

We hebben verder op een aantal vlakken doelstellingen vastgelegd in het kader van het nieuwe openbaredienst- en performantiecontract met de NMBS en Infrabel. Stiptheid maakt daar ook deel van uit. Daar hoort ook een nieuw belangrijk punt bij. Een deel van de financiering is afhankelijk van hun stiptheidsresultaten. Het is een echte stimulans voor de hele besluitvormingsketen om de prestaties op het vlak van stiptheid te verbeteren, omdat er extra middelen aan vasthangen die geïnvesteerd kunnen worden. Het zijn doelstellingen die evolueren, aangezien we ons op het vlak van de uitrusting en infrastructuur op een traject van herfinanciering bevinden. Hoe dichter we bij het einde van het contract komen, hoe scherper de stiptheidsvereisten zullen zijn.

De NMBS zal effectief gemakkelijker de stiptheid garanderen wanneer ze over gloednieuw materieel beschikt. Het nieuwe contract voorziet een stiptheidsperscentage van 90 % voor 2023, 90,6 % voor 2027 en 91 % voor 2032. Ik zal zelf ook de nodige impulsen blijven geven zodat deze doelstellingen gehaald worden, in het belang van de reizigers.

Het nieuwe vervoersplan 2023-2026 is in werking getreden op 10 december vorig jaar. Ik herhaal, het is de ambitie om tegen 2032 het aantal treinreizigers met 30 % te doen toenemen. Daarvoor moeten

wij een kwaliteitsvolle dienstverlening aanbieden, met een toename van het treinaanbod. Die toename is voor mij een prioriteit, ter uitvoering van de contracten die wij met de NMBS in Infrabel afsloten eind 2022 en met de steun van de nieuwe middelen die wij hebben gekregen om meer treinen te doen rijden, met betere condities voor de reizigers.

De **voorzitter**: Collega's, dan is het woord aan u voor de replieken over het vervoersplan en/of over de stiptheid.

06.04 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, dank u wel voor de flexibiliteit. Mijnheer de minister, u zet zich heel graag af tegen de vorige regering, maar de resultaten van uw beleid zijn veel slechter dan het beleid van de vorige regering. De financiële toestand is slechter. De stiptheid is slechter. De dienstverlening aan de loketten is slechter. Met betrekking tot de terugbetaling bij problemen is de dienstverlening zelfs afgebouwd.

De vorige regering scoorde structureel beter op het vlak van stiptheid. Hetgeen u visie noemt, is een puur uitgavenbeleid op korte termijn, een aanbodstrategie die de krapte bij de NMBS nog verder doet toenemen. U zorgt voor meer werkdruk, grotere personeelstekorten en daardoor slechtere stiptheidscijfers.

06.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u leeft in een bubbel. U hebt echt geen besef van de problemen voor zowel de werknemers als de reizigers. De cijfers zijn duidelijk. Ze tonen het grote probleem aan. Het is ook helemaal niet duidelijk of uw vervoersplan goed zal kunnen worden uitgevoerd. U blijft heel vaag. De reizigers klagen. Het personeel klaagt. Zelfs Groenmandatarissen klagen over uw spoorbeleid.

Wij kiezen voor de reizigers en het personeel. Er zal meer geïnvesteerd moeten worden, als wij willen dat meer mensen de trein nemen.

06.06 Frank Troosters (VB): We hadden daarnet de discussie over het vervoersplan en de stiptheid. Natuurlijk zijn die zaken aan elkaar gekoppeld. Hoe ambitieuzer uw vervoersplan, hoe meer treinen er rijden, hoe meer de stiptheid onder druk staat en hoe meer treinen eventueel worden afgeschaft.

Er zijn drie elementen om een vervoersplan succesvol te laten uitvoeren: de nodige netcapaciteit uiteraard, voldoende betrouwbaar rollend materieel en voldoende personeel. Als we iets geleerd hebben, dan is het wel dat die twee laatste elementen nog niet zijn ingevuld. We hebben gezien wat dat in het verleden heeft betekend.

Bij het aantreden van de minister had hij de ambitie om 's morgens, 's middags en 's avonds veel meer treinen te laten rijden. Toen zaten we aan een stiptheid van 93 à 94 %. Er kwam een eerste verhoging in het vervoersplan, zonder dat in de daartoe benodigde capaciteit werd voorzien. Dat heeft tot de huidige situatie geleid. We zaten in december rond 87,3 % stiptheid.

In december 2023 is het vervoersplan opnieuw verhoogd, maar volgens mij zijn de twee problematische factoren, namelijk voldoende betrouwbaar rollend materieel en voldoende personeel, nog steeds niet toereikend.

Voor het overige moeten we wachten op een verdere, grondige evaluatie van het nieuwe vervoersplan. Blijkbaar is die nog niet beschikbaar.

In Limburg is de situatie dramatisch. Het huidige, bestaande spoornet is daar al lamenteus en we hebben de slechtste stiptheid. Daarnet heb ik al gesproken over het gebrek aan internationale ontsluitingen en aan een verdere ontsluiting naar belangrijke gebieden zoals de Euregio Maas-Rijn. De nieuwe vervoersplannen van december trakteerden ons bovendien op een schrapping van 25 piekurtreinen per week.

In Limburg zeggen wij tegen minister Gilkinet: "Lang leve koning auto!"

06.07 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, ik dank u voor de antwoorden, al zijn die nog vrij beperkt. Ik begrijp echter dat een evaluatie na een maand nieuwe dienstregeling kort dag is. Bovendien zat daar ook nog een vakantieperiode in, een periode waarin er sowieso een beperkter

aanbod van treinen is en een beperktere bezetting dan tijdens de woonwerk- en de schoolpieken. In die zin moeten we de volledige maand januari afwachten vooraleer we hierover een nieuwe vraag stellen.

Ik vind het ontkoppelen van de nieuwe dienstregeling en de stiptheidscijfers niet correct, want de vraag was net erop gericht om de link tussen die twee aan te tonen. Het ging over de stretch op het systeem, waarover we in het verleden al veel hebben gediscussieerd, in december ook nog met de CEO. Dat maakt dat we ons vragen stellen bij de mogelijkheid om nog extra diensten aan te bieden op een moment dat er een personeelstekort is en het materieel zwaar onder druk staat. Als ik zie dat er op een belangrijke S-verbinding rond Antwerpen enkel vierledige motorvoertuigen worden ingezet, die tijdens de spitsuren overbevolkt zijn, zeker als de IC wordt afgeschaft, dan zijn we op het vlak van materieel vandaag nog niet waar we moeten zijn. Dat moeten we de komende weken en maanden goed in het oog houden.

06.08 Gaby Colebunders (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik ben geen lid van deze commissie, maar dit begint mij toch serieus op mijn heupen te werken. In Vlaanderen hoor ik hetzelfde verhaal van de mensen van De Lijn en ik hoor de directrice van De Lijn zeggen dat het duidelijk is dat men de laatste twee jaar bezig is met een verrottingsstrategie. De bal ligt bij u. Ik heb de indruk dat u bezig bent met een verrottingsstrategie. Ik krijg wat er aan het gebeuren is bij de NMBS niet uitgelegd aan de burger.

Wat betreft de stiptheid van de treinen wil ik u wel volgen wanneer u zegt dat er werken zijn, maar u bouwt loketten af, net als de bijstand aan mensen met een handicap. U schaft twee piekuurtreinen af en de stationsbuurten worden steeds maar erger. Als ik de mensen dan zeg dat ze de bus moeten nemen, worden ze daar met hetzelfde verhaal geconfronteerd.

U moet daar als groene jongen 's morgens toch wakker van liggen en zich afvragen hoe u dat gaat aanpakken? Ik snap ook wel dat u niet meer weet hoe u dat moet aanpakken. Met de uitleg die u daarnet hebt gegeven ben ik niets. Als ik dit aan de burger vertel, word ik vierkant uitgelachen. Ik snap dat de mensen echt geen vertrouwen meer hebben in de politiek.

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

07 Vraag van Michael Freilich aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het SOMA-rapport over de NMBS" (55040336C)

07 Question de Michael Freilich à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport du CEGES sur la SNCB" (55040336C)

07.01 Michael Freilich (N-VA): Mijnheer de minister, het CegeSoma heeft zijn eindconclusie voorgesteld en de Senaat gaat een deel ervan deze week toelichten. Uit het rapport blijkt welke de exacte rol van de NMBS was bij de deportatie van voornamelijk Joodse burgers tijdens de Tweede Wereldoorlog. Meer dan 25.000 mensen werden gedeporteerd. Mijn grootvader was een van hen, hij was toen 14 jaar oud.

Er zou nu een colloquium komen en uit de pers heb ik begrepen dat u eraan denkt om een raad van wijzen te installeren om te bekijken hoe het verder moet.

Kunt u vertellen hoe u die raad van wijzen ziet? Wie zal daaraan deelnemen? Wie maakt de selectie van de leden? Gaat het om vrijwilligerswerk? Hoe ruim ziet u het onderzoeksmandaat? Over welke tijdsperiode zullen ze zich moeten buigen? Is er in een tijdslijn voorzien? Denkt u een en ander nog deze legislatuur te kunnen afronden?

Wat moet er dus voor u, als minister bevoegd voor de NMBS, gebeuren?

07.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Freilich, ik ben tevreden met de publicatie van het CegeSoma-rapport. Ik wilde dat dit onderzoek onder de best mogelijke omstandigheden werd uitgevoerd. Daarom heb ik samen met de Senaat in de nodige financiering voorzien.

Samen moeten we ons verleden onderzoeken en het in al zijn details analyseren, in het bijzonder de vergeten passages. Zo kunnen we de dynamiek en de mechanismen begrijpen die ons gebracht

hebben waar we nu zijn. We moeten leren uit het verleden om te voorkomen dat dergelijke horror zich opnieuw voordoet. Dat is vandaag de dag des te noodzakelijker aangezien antisemitisme, racisme en haat zorgwekkend toenemen. We moeten ook de nagedachtenis van de slachtoffers eren. Ze zijn niet alleen een nummer, maar ze hebben allemaal een gezicht, voornaam, een achternaam, een gezin.

Het rapport is nu openbaar en iedereen is vrij om er commentaar op te leveren. Ik hoop dat de Joodse en Romagemeenschap tevreden zijn met het gerealiseerde werk van herinnering en waarheidsvinding.

Waarheid, overdracht en herstel zijn onze drie verantwoordelijkheden. Aan de eerste is voldaan. Nu moeten we ervoor zorgen dat de resultaten van het CegeSoma-onderzoek op grote schaal worden verspreid, vooral onder jongeren. We moeten ook nadenken over het te overwegen herstel.

Ik heb mijn intentie uitgesproken om een groep van wijzen samen te roepen om aanbevelingen te doen aan de federale regering over deze twee kwesties. De oprichting van deze groep is volop aan de gang. Hij zou zijn conclusie eind 2024 moeten voorleggen. De Joodse en Romagemeenschap zullen in elk geval op verschillende manieren bij de werkzaamheden betrokken worden.

07.03 Michael Freilich (N-VA): Mijnheer de minister, het is inderdaad belangrijk dat het onderzoek heeft kunnen plaatsvinden en dat het nu kan worden verspreid, zodat iedereen kan zien wat de rol van de NMBS was. Dat is zeker belangrijk voor de nabestaanden van de families uit de Joodse en Romagemeenschap die gedeporteerd werden.

Ik zit alvast niet te wachten op herstelbetalingen. De NMBS kan misschien wel iets ondernemen ter nagedachtenis.

Het is immers bedroevend om te zien hoe weinig middelen er naar de strijd tegen antisemitisme gaan. Mensen uit de Joodse gemeenschap, met wie ik vaak spreek, zeggen dat de overheid geen budget ter beschikking stelt voor Joodse instanties die dat opvolgen. Voor anti-islamisme worden echter heel veel organisaties gesteund. Waarom kan de NMBS dus niet een aantal projecten financieren om het antisemitisme tegen te gaan in plaats van herstelbetalingen, die niet nodig zijn?

Ik wil u trouwens ook melden dat er in het verleden nooit herstelbetalingen zijn geweest voor de Joodse gemeenschap. Er was wel restitutie. Er zijn dus zaken teruggegeven. Dat is een heel belangrijk verschil.

Het debat moet dus nog worden gevoerd, maar ik ben blij dat u zegt dat er een raad van wijzen komt en dat die tegen het einde van het jaar met conclusies zal komen.

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

08 Vraag van Sander Loones aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bekendmaking van voorbereidende wetteksten en de consensus erover" (55040341C)

08 Question de Sander Loones à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La publication de textes législatifs préparatoires et le consensus y afférent" (55040341C)

08.01 Sander Loones (N-VA): Vandaag kom ik u niet hoofdzakelijk bevragen als vakminister van Mobiliteit, maar vooral ook als vice-eersteminister van uw partij, Ecolo. Uw eigen regeerakkoord zegt dat dit land niet goed in elkaar zit. Er zijn twee ministers bevoegd gemaakt, namelijk mevrouw Verlinden en de heer Clarinval, om daar iets aan te doen. Ze moeten wetteksten maken op alle mogelijke domeinen, niet alleen gezondheidszorg, maar ook veel breder, op het vlak van bevoegdheidsverdeling, financiering, instellingen enzovoort.

Ik heb mevrouw Verlinden gevraagd hoe ver ze ermee staat. Het regeerakkoord moet worden uitgevoerd. Zijn die wetteksten klaar? Mevrouw Verlinden zegt dat die teksten er zijn. Ik ben vervolgens naar de eerste minister gegaan en hij zegt dat hij van niets weet. Hij heeft de teksten niet en weet zelfs niet over welke teksten het gaat. Als die er zijn, mogen die niet publiek worden gemaakt. Vervolgens ben ik naar de heer Vandenbroucke getrokken, vice-eersteminister voor de socialisten. Ik vroeg hem hoe het zit en wat zijn inzicht is. De heer Vandenbroucke zei dat er wel degelijk teksten zijn en dat hij niet degene is die blokkeert. De teksten mochten van hem publiek gemaakt worden. Daarna ben ik naar vice-eersteminister Van Tigchelt van Open Vld geweest. Hij zei mij dat hij niet blokkeert, maar dat er

eigenlijk geen wetteksten zijn. Er is misschien een conceptnota, maar echte wetteksten zijn er nog niet. Ik ben de ronde aan het doen en u bent aan de beurt.

Bent u op de hoogte van het feit dat mevrouw Verlinden en de heer Clarinval wetteksten hebben voorbereid op het institutionele vlak? Als dit niet het geval is, bestaat er dan een andere soort teksten, zoals conceptnota's?

De teksten zijn natuurlijk opgesteld door experts en ambtenaren. Vindt u ook niet dat die teksten publiek zouden moeten worden gemaakt? Mevrouw Verlinden en de eerste minister zeggen dat dat niet mag, dat daar geen consensus over is. Iemand blokkeert dus. Bent u, of is uw partij, degene die blokkeert?

08.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, ik ben een beetje verbaasd over het feit dat deze vraag in de commissie voor Mobiliteit aan bod komt. Ik antwoord hier niet als vicepremier, maar als minister van Mobiliteit, maar ik zal u een antwoord geven. Ik weet niet of u daar blij mee zult zijn, maar ik zal u toch een antwoord geven.

Ik heb nota genomen van uw vraag en de discussie die u hierover met mijn goede collega, minister Verlinden, in de commissie voor Grondwet en Institutionele Vernieuwing hebt gehad. Ik denk allereerst dat het gepast is om dergelijke vragen te behandelen in de commissie die voor dit doel in het leven is geroepen.

Voor het overige kan ik bevestigen dat er discussies in de regering zijn geweest en dat er voorstellen zijn gedaan, maar dat er, zoals minister Verlinden al in de commissie voor Grondwet aangaf, geen consensus werd bereikt.

08.03 **Sander Loones** (N-VA): Mijnheer de minister, u hebt gebeld met minister Vandenbroucke, of uw medewerkers hebben dat gedaan. Dit is immers gewoon bijna hetzelfde antwoord dat Frank Vandenbroucke heeft gegeven. Dat is een beetje flauw.

Als ik die vraag aan mevrouw Verlinden stel, zegt zij altijd dat in het regeerakkoord niet staat dat zij dat alleen moet doen, maar dat men dat samen met alle vakministers moet doen. Wat doe ik dan als parlementslid? Ik doe mijn job en ga naar alle vakministers. U zegt dan dat ik die vraag niet aan u moet stellen, dat ik ze in de andere commissie moet stellen, maar dit is uw bevoegdheid. Als er communautaire teksten met betrekking tot mobiliteit zouden komen, dan ga ik ervan uit dat u daarin graag inzage wilt en dat u daarover wilt meepraten. Of zult u op dat moment ook zeggen dat dat in de commissie voor Grondwet moet gebeuren? Ik vind dat een beetje flauw.

U had het voorts over voorstellen, maar het is niet duidelijk of het dan om wetsvoorstellen gaat of om conceptnota's of een andere soort nota's. Dat is toch een vraag die door een parlementslid mag worden gesteld? Ik betreur het dat u dit dossier niet wat ernstiger neemt.

Groen en Ecolo hebben dit weekend samen institutionele voorstellen gelanceerd. Ik ging ervan uit dat u dit thema ook belangrijk zou vinden. Het gaat onder meer over uw vakdomein. Mobiliteit is een institutioneel kluwen, totale miserie op institutioneel vlak. Dat u daarvoor verwijst naar een andere minister en de paraplu opentrekt, vind ik te betreuren.

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

09 **Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van het goederenvervoer per spoor en in het bijzonder van Lineas" (55040347C)**

09 **Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir du fret ferroviaire et en particulier de Lineas" (55040347C)**

09.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het gaat niet goed met de sector van het goederenvervoer. Het aandeel vervoerde goederen per spoor daalt. Men kan niet concurreren met het transport over de weg. De sector is echter wel van levensbelang voor sommige grote industriële spelers in onze havens. De sector is een hefboom voor het klimaat en onze mobiliteit.

Voor de zomer werd een wetsontwerp goedgekeurd houdende subsidies voor de sector van het goederenvervoer, specifiek voor het rangeren van *single wagons* in de haven van Antwerpen. Die subsidieregeling moest nog worden goedgekeurd door Europa. Wij hebben daarover een hele discussie gehad. Wanneer hebt u dit precies ter goedkeuring aangemeld bij Europa? Graag kreeg ik de datum. Vorige keer kreeg ik geen antwoord op deze vraag. Nu zou ik graag wel een antwoord krijgen.

Hoe staat Lineas er vandaag voor? Heeft het bedrijf een aanvraag voor overheidssteun ingediend bij u of de federale regering? Zo ja, wat was het antwoord?

Zijn er vanuit de sector nog vragen voor overheidssteun gekomen van andere bedrijven dan Lineas?

09.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, het goederenvervoer per spoor is van vitaal belang voor de industrie, zowel in de havens als in het binnenland. Dat wordt weerspiegeld in het regeerakkoord en het plan inzake goederenvervoer dat de regering goedkeurde op mijn voorstel, met als ambitie een verdubbeling van het volume tegen 2030.

De transportsector, met alle transportmodi samen, heeft zwaar geleden onder de opeenvolgende crisissen, waarbij fabrieken soms moesten sluiten. Toch stel ik vast dat de industrie de ambitie heeft om meer en meer gebruik te maken van het spoor. Ik was onlangs op bezoek bij Arcelor in Gent, waar een werkvergadering werd gehouden met het gebruikerscomité dat ik begin 2023 heb opgericht. Een aantal grote namen uit de industrie zetelt in dit comité. Hun boodschap is heel duidelijk: ze bereiden zich voor om hun modale aandeel van het spoorvervoer te verhogen.

De rangeerinstallatie Antwerpen-Noord is cruciaal en niet alleen voor bedrijven in de haven van Antwerpen. De vraag om steun komt niet rechtstreeks van spoorwegmaatschappijen, zoals Lineas of DB Cargo, maar van de industrie.

Wat de kennisgeving aan de Europese Commissie betreft, ik ben meteen na de goedkeuring van de wet in juni begonnen met de voorbereiding van het dossier en met de contacten met de Commissie. Tegelijkertijd heb ik een verzoek ingediend in het kader van de begrotingsonderhandelingen voor 2024 voor een aanvullende begroting om het steunmechanisme te kunnen verlengen tot 2024. Dat was ook een vraag van de Commissie.

Aan het einde van het conclaaf kreeg ik aanvullende financiële middelen. Dat is goed nieuws voor de sector. De ontwerp-kennisgeving werd herzien om er deze nieuwe informatie in op te nemen en om een prognose te verkrijgen voor het gebruik van de faciliteiten voor dit extra jaar. Eind november heb ik de ramingen ontvangen. Op 8 december werd het afgeronde dossier naar de Europese Commissie gestuurd.

Dan kom ik bij uw vraag over Lineas. Zoals ik hier al enkele keren heb gezegd, is het niet aan mij om commentaar te leveren op een bedrijf dat voor het grootste deel in handen is van een particuliere investeerder. Ik kan enkel zeggen dat de steun die wij geven aan het goederenvervoer per spoor ook een steun is aan de vervoersbedrijven zoals Lineas, maar ook DB Cargo, SNCF en andere spelers.

Het verzoek om financiële steun voor *single car marshalling* is een initiatief van de federale Staat. Dit initiatief wordt gesteund door essenscia, Arcelor, Evonik en andere. De exploitant van de rangeerinstallatie heeft de eerste rangeeropdrachten van spoorwegmaatschappijen voor 2024 ontvangen. De cijfers zijn bemoedigend. Zo zijn er drie gebruikers van de rangeerdienst, een Europese primeur, en een toename van bijna 10.000 gesorteerde wagons geprogrammeerd vanaf het eerste kwartaal van 2024 in vergelijking met het eerste kwartaal van 2023. Dit toont het grote potentieel aan van dit steunmechanisme, waarover ik mij verheug.

09.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, bedankt dat u dit keer een uitgebreider antwoord gaf dan de vorige keren. U weet dat wij altijd kritisch gestaan hebben tegenover specifieke overheidssteun die vooral naar één bedrijf zou gaan. Wij weten dat de financiële situatie van Lineas niet goed is. Dat hoor ik toch op het terrein. Wij zijn eerder voor een systeem waarbij het goederenvervoer in overheidshanden is in plaats van in handen van te veel concurrerende bedrijven die elkaar de das omdoen en die eigenlijk niet zorgen voor een sterke uitbreiding van het goederenvervoer per trein.

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

10 Question de Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'instauration d'un tarif minimum pour les billets d'avion en Europe" (55040384C)

10 Vraag van Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De invoering van een minimumtarief voor vliegtuigtickets in Europa" (55040384C)

10.01 **Sophie Rohonyi** (DéFI): *Monsieur le président, monsieur le ministre, au début de ce mois de septembre, vous vous êtes exprimé, à la suite d'une proposition émise par votre homologue français, en faveur de l'instauration d'un prix minimum pour les billets d'avion, considérant que le prix du billet d'avion devait mieux refléter le coût réel qu'il représente.*

Il est judicieux que le gouvernement fédéral ait mis en place une première contribution à l'embarquement et une redevance variable dans le chef des compagnies aériennes au vu de l'impact environnemental.

Que ce soit les prix défilant toute concurrence de certains trajets aériens pratiqués par les compagnies low cost ou le souvenir d'avions volant à vide pendant la crise COVID pour garder leur licence, nous sommes parfaitement conscients qu'à l'heure du dérèglement climatique et des efforts considérables consentis par les États mais aussi par les citoyens en vue de diminuer les émissions de GES, la mobilité durable doit s'imposer, et pour cela, la part modale du train doit augmenter.

Ainsi, pour inciter davantage de passagers à prendre le train au niveau européen, trois mesures prioritaires sont envisagées par les experts: taxer le kérosène d'avion (au niveau UE), mettre en place un véritable réseau ferroviaire européen en vue de mutualiser les coûts et les équipements et ainsi faire baisser les prix des billets et accélérer les trains "low cost". Par exemple, la SNCF veut passer de 20 à 25 % d'offres Ouigo à l'horizon 2025 sur les trains à grande vitesse.

En conséquence, monsieur le ministre, confirmez-vous que vous allez proposer au niveau des instances européennes l'instauration d'un prix minimum sur les billets d'avion? Dans l'affirmative, quand? Disposez-vous du soutien de l'ensemble de vos collègues dans cette démarche, mais aussi par rapport à l'objectif d'augmenter la part modale du train?

10.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, madame Rohonyi, je vous remercie pour votre question. Comme vous le savez, le développement d'une offre de trains de nuit et de trains internationaux en Belgique et dans l'Union européenne est pour moi une priorité. J'ai pu exprimer ma position à plusieurs reprises dans le cadre des différents conseils européens auxquels j'ai participé depuis le début de la législature. Cependant, il revient à la Commission européenne de prendre des initiatives législatives en la matière ou de permettre, comme nous le faisons, aux États de subventionner ces activités. Je rappelle que la Belgique est le premier État à avoir une loi qui soutient les trains de nuit.

J'ai appelé la Commission européenne, avec plusieurs de mes collègues, dont la France ou encore l'Autriche, à réviser le règlement européen 1008/2008 notamment dans le but de refléter au mieux le coût réel de l'aviation. Malgré sa non-publication sous cette législature, je continuerai avec mes collègues européens de porter la demande de révision dudit règlement afin qu'elle figure au programme de travail de la prochaine Commission.

De plus, comme vous le mentionnez, la taxation du kérosène est également un enjeu majeur et je continue à rappeler cette demande, conformément à l'accord de gouvernement qui prévoit que la Belgique soutienne cette taxation au niveau européen. Je le fais lors de mes différents contacts et prises de parole au niveau européen.

Comme vous le savez, j'ai également mis sur la table du gouvernement un projet d'interdiction des vols intrabelges et jusqu'à 25 km autour de nos frontières. Cette mesure a également pour but de répondre aux enjeux que vous soulevez. Ces sujets dont l'impact environnemental de l'aviation mais aussi le respect des droits sociaux dans le secteur feront l'objet de discussions lors de la Conférence de haut niveau sur l'aviation qui se tiendra à mon initiative avec le soutien de la DGTA dans le cadre de la présidence belge au mois d'avril.

En ce qui concerne l'augmentation de la part modale des trains, il est vrai que l'offre doit pouvoir comprendre plusieurs formules, dont des liaisons plus classiques qui feront plus d'arrêts, seront donc moins rapides mais aussi moins chères qu'un TGV. Je suis donc heureux de voir que la SNCB et la SNCF collaborent pour la remise en service d'un train classique Paris-Bruxelles et retour si possible à partir de cet été, à l'occasion des jeux olympiques à Paris.

Comme l'étude faite par le SPF Mobilité sur le *shift* air-rail l'a démontré, pour les relations plus longues, le train de nuit peut être une solution. De ce fait, l'initiative législative à ce propos a été soutenue très largement par ce Parlement.

10.03 Sophie Rohonyi (DéFI): Merci, monsieur le ministre, pour votre volontarisme dans ce dossier. Pour le coup, je dois le reconnaître, qu'il s'agisse des trains de nuit ou de votre volonté de taxer le kérosène. Mais nous le savons, cela ne peut se décider qu'au niveau européen. J'ose espérer que la présidence belge de l'Union européenne soit aussi l'opportunité d'inscrire cette question à l'agenda. On voit que chaque ministre profite de cette présidence belge du Conseil de l'Union européenne pour faire de certains dossiers une priorité. Je pense que cette question doit pouvoir en être une, en ce qui vous concerne.

Pour le reste, si j'ai tenu à vous interpellier, c'était pour clarifier votre position sur ce tarif minimum pour les vols européens. On ne le voit en aucun cas comme un moyen de sanctionner le voyageur et de le pénaliser. Ce n'est pas du tout la logique. La logique, ici, c'est finalement de lui faire prendre conscience du coût réel de l'aviation, qui doit d'ailleurs être objectivé, mais aussi de l'impact environnemental qu'il représente. Cette prise de conscience est impossible si on continue à offrir des vols pour l'autre bout de l'Europe à moins de 50 euros. Ce n'est juste pas possible.

L'autre objectif est de réduire le *gap* tarifaire qui existe aujourd'hui entre l'avion et le train à grande vitesse. Ce dernier reste beaucoup trop cher aujourd'hui au regard de l'alternative crédible et importante qu'il représente par rapport à l'avion. J'ose donc espérer qu'à côté de cette question du tarif minimum, nous pourrions travailler sur d'autres questions qui iront dans le bon sens; je pense par exemple au développement des trains *low cost*. J'avais mis ce sujet dans ma question et vous n'y avez pas répondu. Je pense que certaines initiatives sont développées aujourd'hui par nos pays voisins et que celles-ci méritent d'être élargies.

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

11 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De brief van Groen Ronse aan minister Gilkinet" (55040385C)

11 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La lettre adressée au ministre Gilkinet par Groen Ronse" (55040385C)

11.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de lokale afdeling van Groen Ronse schreef u een brief. Ik wil er graag een stukje uit voorlezen. "Georges, ik ben bezorgd. Sterker nog, ik ben boos. Als ecologist ben ik enorm blij dat wij met u eindelijk een groene minister van Mobiliteit hebben. Toch stel ik mij hoe langer hoe meer de vraag of wij daar lokaal ook de vruchten van mogen plukken?"

Vanuit Ronse hadden wij vanaf uw aantreden drie vragen. Ten eerste, een verbetering van ons treinaanbod. Ten tweede, de ontdieseling van de treinlijn Ronse-Eeklo. Ten derde, een oplossing voor onze verloederde stationsomgeving. Al jaren vragen wij dat de twee laatste avondtreinen van Gent naar Oudenaarde zouden doorrijden naar Ronse. De NMBS blijft doof voor deze vraag. Omdat er ook geen degelijke busverbinding is, ontstaat er nu elke avond een hele autotrafiek tussen Oudenaarde en Ronse. De NMBS start met een nieuwe uurregeling. Door een extra verbinding naar Lokeren zullen er op weekdays vanuit Oudenaarde elk uur twee treinen richting Gent vertrekken. Het is onbegrijpelijk, en voor ons simpelweg onaanvaardbaar dat deze tweede trein niet wordt doorgetrokken tot Ronse. Er is ook geen enkel technisch excuus.

In 2021 voerden we met alle lokale Groenafdelingen langs de treinlijn Ronse-Eeklo actie met de vraag onze treinlijn te ontdieselen. Via de FOD Mobiliteit beschikt u sinds 2020 over een studie die volgende

zaken duidelijk maakt: de treinlijn Ronse-Eeklo is met voorsprong de drukst gebruikte dieselspoorlijn voor personenverkeer in België.

Rekening houdend met de luchtvervuiling zouden er, volgens de studie, 209 miljoen euro maatschappelijke baten zijn door alle spoorlijnen voor personenverkeer te ontdieselen. 70 % van deze maatschappelijke baten vallen te behalen door enkel en alleen onze treinlijn te ontdieselen. De studie raadt dan ook aan onze treinlijn prioritair, men spreekt over 2025, in aanmerking te laten komen voor ontdieseling.

Dat u als groene minister van mobiliteit tot hiertoe nog geen duidelijk plan hebt om onze treinlijn te ontdieselen, vind ik onbegrijpelijk. Ook na onze actie in 2021."

Mijnheer de minister, ik heb maar één vraag. Wat is uw antwoord op de kritiek van Groen Ronse op uw beleid?

11.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, u beschikt over zeer goede lectuur.

Het verheugt mij altijd als lokale besturen en lokale mandatarissen suggesties doen die mij in staat stellen om mijn mobiliteitsbeleid nog gericht vorm te geven, zelfs als ze kritisch en veeleisend zijn. De lokale besturen, mandatarissen en militanten van Groen of andere kleuren zijn voor mij dan ook essentiële partners en krijgen altijd een antwoord van mijn kabinet of mijzelf.

De NMBS en Infrabel hebben de verschillende pleidooien voor de elektrificatie van de spoorlijn Eeklo-Ronse goed opgepikt. De trein is in het algemeen reeds de meest milieuvriendelijke manier van reizen bij uitstek. Dit geldt nog meer in België, want ons passagiersnetwerk is een van de meest geëlektrificeerde in Europa, voor meer dan 97 %.

U verwijst terecht naar de uitstekende studie van de FOD Mobiliteit die als basis dient voor de uitfasering van de inzet van dieseltreinen in ons land. De NMBS zet nog 94 dieselmotorstellen in, die tussen 2000 en 2002 door Alstom werden gebouwd op basis van de toenmalige normen. Volgens de huidige planning zal de NMBS deze dieselmotorstellen ten laatste tegen 2034 buiten dienst stellen. Samen met de NMBS en Infrabel bekijk ik ondertussen ook de verschillende opties om het resterende aandeel dieseltractie zo snel mogelijk terug te dringen.

Begin 2022 is een gezamenlijke werkgroep opgestart om te onderzoeken wat de toekomstige exploitatiemogelijkheden zijn op de niet-geëlektrificeerde spoorlijnen in België. Deze werkgroep heeft als doel de technische aspecten, alsook de investeringen en operationele kosten van een gedeeltelijke elektrificatie in kaart te brengen. Daarnaast worden ook alternatieve opties onderzocht, zoals het inzetten van hybride materieel dat zowel op een geëlektrificeerd spoor als op een spoor zonder bovenleiding kan rijden, zoals batterij- of waterstofftreinen.

Met de middelen ingeschreven in het contract met de NMBS kunnen wij de helft van het rollend materieel in tien jaar vervangen door meer comfortabel, toegankelijk en bovendien minder vervuילend materieel. Er zijn ook middelen om meer treinen op het spoor te zetten, met vroegere treinen 's morgens en latere 's avonds, wat mij betreft hoe sneller, hoe beter.

11.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, als ik het goed begrijp, zullen ze toch nog een tijdje moeten wachten op de ontdieseling, pas in 2034.

U zegt dat u altijd goed luistert, maar als ik de brief van die mensen lees, hebben zij nooit een antwoord gekregen van u, zoals wij hier ook dikwijls geen antwoord krijgen. Hopelijk maakt u toch zo snel mogelijk werk van de ontdieseling en de beschikbaarheid van treinen. Het is blijkbaar niet zo moeilijk om nog een latere trein te laten rijden. Dat zou toch goed zijn. Er zijn heel veel mensen die daar de trein gebruiken.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55040496C is behandeld. Vraag nr. 55040510C van de heer Roggeman wordt uitgesteld.

La question n° 55040527C de Mme Bonaventure est également reportée.

12 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassing van de terugbetalingsmodaliteiten voor de lening aan skyes" (55040535C)

12 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation des modalités de remboursement du prêt accordé à skyes" (55040535C)

12.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar mijn ingediende vraag.

Tijdens de ministerraad van 22 december besloot de regering aan luchtverkeersleider Skyes uitstel te geven voor de eerste terugbetaling van een lening die door de Belgische staat werd toegekend. De eerste terugbetaling werd uitgesteld van december 2023 naar december 2024.

Welk bedrag diende er in december 2023 terugbetaald te worden?

In welke zin werd het verdere terugbetalingsplan gewijzigd? (wijziging einddatum en/of bedrag?)

Wat is de reden voor het toegekende uitstel van terugbetaling?

Wie nam het initiatief om uitstel van terugbetaling te bekomen?

12.02 Minister **Georges Gilkinet**: In 2021 kende de Staat een lening van 110 miljoen euro toe aan skyes, om de operationele en financiële continuïteit van het overheidsbedrijf te waarborgen tijdens de coronacrisis. De leningsvoorwaarden bepalen dat skyes die hoofdsom in vijf jaarlijkse schijven van 22 miljoen euro terug dient te betalen, waarbij de eerste terugbetaling ten vroegste in december 2023 gepland werd. Het voorbehoud werd ingeschreven om rekening te kunnen houden met onvoorziene omstandigheden, evoluerende marktfactoren of een institutionele context die de terugbetalingscapaciteit van skyes negatief kunnen beïnvloeden.

De overeenkomst op vraag van skyes om de terugbetaling van de eerste schijf van 22 miljoen euro uit te stellen van december 2023 naar december 2024, en dus ook de laatste schijf van december 2027 naar december 2028, is inderdaad ingegeven door zulke onvoorziene omstandigheden. Skyes zal met name pas vanaf dit jaar het correctiemechanisme kunnen toepassen dat zal toelaten om een deel van de in 2020 en 2021 misgelopen ontvangsten te recupereren via de luchtvaartmaatschappijen. Het feit dat dit vorig jaar nog niet kon, was het gevolg van uitzonderlijke maatregelen van de Europese Commissie ter bescherming van de luchtvaartmaatschappijen. In 2023 had dat een negatieve liquiditeitsimpact op skyes van ongeveer 30 miljoen euro, vandaar het toegekende uitstel van de terugbetaling van de eerste schijf van 22 miljoen euro van december 2023 naar december 2024.

12.03 Frank Troosters (VB): Ik dank u voor uw helder antwoord, mijnheer de minister.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsaanzegging bij het spoor" (55040581C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De 72 urenstaking bij het spoor" (55040583C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsaanzegging bij het spoor" (55040587C)
- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe stakingsaanzegging bij de NMBS" (55040664C)

13 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le préavis de grève des chemins de fer" (55040581C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève de 72 heures sur le rail" (55040583C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le préavis de grève des chemins de fer" (55040587C)
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau préavis de grève au sein de la SNCB" (55040664C)

13.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, de socialistische vakbondsorganisatie ACOD heeft een stakingsaanzegging ingediend voor mogelijke acties van maandag 29 januari tot donderdag 1 februari. Na de stakingen in november en december zou het om de derde stakingsactie in vrij korte tijd gaan.

Mijnheer de minister, wat is de huidige stand van zaken van het sociaal overleg tussen de spoorbonden en de NMBS-directie? Erkent u het feit dat nieuwe stakingsacties het imago van en het vertrouwen in de NMBS niet ten goede zullen komen? Welke acties zult u ondernemen om nieuwe stakingen en verdere imagoschade bij de NMBS te voorkomen?

13.02 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het is toch wel een probleem dat mensen opnieuw een stakingsaanzegging moeten indienen omdat hun stem blijkbaar onvoldoende wordt gehoord. De problemen bij het personeel blijven bestaan. De werkomstandigheden, het werkbaar werk en de kwaliteit van de jobs komen alsmat meer onder druk te staan.

Mijnheer de minister, begrijpt u de nood van het personeel? Hebt u al als bemiddelaar opgetreden tijdens de vorige nationale stakingen? Wat was het resultaat daarvan? Zal de spoordirectie nog in overleg treden met de vakbonden?

13.03 **Sophie Rohonyi** (DéFI): *Monsieur le ministre, un nouveau préavis de grève de 72 heures a été déposé pour la période allant du 29 janvier prochain à 22 heures au 1^{er} février à 22 heures, et ce à l'initiative de la seule CGSP Cheminots. Ce nouveau préavis fait suite à la double grève de 48 heures des deux mois précédents.*

En dépit de votre discours rassurant sur l'état du dialogue social au sein de l'entreprise lors de vos réponses en Commission du 6 décembre 2023, il est patent que votre ambition, qui est de faire du train la "colonne vertébrale de la mobilité", et qui s'est concrétisée par les nouveaux contrat de service public de la SNCB et d'Infrabel prévoyant une augmentation de 10 % de l'offre ferroviaire, se heurte aujourd'hui à la réalité: cette augmentation s'accompagne d'incertitudes tant sur le nombre de salariés que sur l'amélioration de leurs conditions de travail.

Le dossier de la productivité est plus particulièrement en première ligne (sur les 4.5% de productivité annuelle en plus devant être atteint par la SNCB, 1.5 % doit émaner de mesures internes, les 3% restants devant provenir de mesures externes comme l'augmentation du trafic). La SNCB entend en outre diminuer le personnel en gare tout en rendant le personnel restant plus polyvalent pour assurer une présence dans les gares. Ainsi, le guichetier serait désormais un agent polyvalent (aide à l'utilisation des bornes; diriger les voyageurs; aider les PMR).

La CGSP fait valoir que la ponctualité devrait être de plus en plus mauvaise à cause de ces mesures de productivité et que celles-ci ne vont pas conduire à une diminution des trains supprimés, et met l'accent pour que les économies soient faites dans d'autres postes budgétaires.

A propos de trains supprimés, l'une de mes connaissances navetteur sur la ligne Mons-Bruxelles et prenant le train en gare de Jurbise fait état d'une suppression régulière du train de 7h44 en heure de pointe, au minimum deux fois par semaine et ce depuis plusieurs mois.

En conséquence, monsieur le ministre peut-il me faire savoir:

quel est l'état actuel des négociations entre les deux parties?

s'il entend prendre une initiative pour restaurer le dialogue social, d'autant que cette grève constitue une fois encore un signal négatif adressé aux navetteurs et aux futurs usagers?

si des réponses peuvent être apportées sur d'autres économies qui viseraient moins les conditions de travail des cheminots, tels qu'effectivement le recours aux consultants externes?

13.04 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik hoop dat het sociaal overleg een gunstige uitkomst zal hebben en dat er geen staking zal plaatsvinden. De gevolgen zijn immers groot voor de vele reizigers. U weet dat dit overleg plaatsvindt binnen de daarvoor voorziene structuren. Ik kan en wil daar als minister niet tussenkomen.

Het spoorpersoneel heeft in mij steeds een partner gevonden met betrekking tot het verdedigen van budgetten voor het spoor, het aanwerven van meer machinisten en treinpersoneel en het beschermen van hun sociaal statuut toen enkele leden van de meerderheid hun pensioenstelsel in vraag wilden stellen.

U kent de zeer grote ambitie van de regering voor de toekomst van de spoorwegen, met de ondertekening van tienjarige contracten die ambitieuze doelstellingen voor de toekomst vastleggen, vergezeld van nieuwe middelen maar ook van veranderingen in de manier van werken, om de NMBS in staat te stellen een nog efficiënter bedrijf te worden. Meer efficiëntie is de enige manier waarop de NMBS de uitdaging van de spoorwegmobiliteit van de toekomst aankan.

De uitdaging voor de toekomst is om een kwaliteitsvolle openbare dienst te blijven aanbieden, met goed opgeleide en goedbetaalde werknemers, in de Europese context van concurrentie waarmee u vertrouwd bent. Dat betekent echter ook dat wij in staat moeten zijn om in de toekomst meer passagiers te vervoeren, vanaf beter bereikbare stations, met comfortabelere treinen en met een robuustere dienstverlening. Dat is een enorme uitdaging die voor ons ligt. Het is er een die overheidsbedrijven moeten aangaan.

Mais c'est aussi ce que les voyageurs attendent: plus de trains, ponctuels, avec une meilleure qualité de service. Je perçois très bien que cela suscite des questions et un peu de frictions, surtout dans un contexte où il faut engager chaque jour de nouveaux membres du personnel. Plus de 2 000 personnes à engager pendant dix ans, ce n'est pas une sinécure!

Zoals ik altijd zeg tegen de spoorwegarbeiders en hun vertegenwoordigers wanneer ik ze ontmoet, is de beste manier om zowel de toekomst van hun bedrijf als de toekomst van hun baan veilig te stellen, de trein een toekomst te willen geven en tot een ruggengraat van de mobiliteit te willen maken, de trein nieuwe middelen te geven en hen vragen de efficiëntie te verhogen.

13.05 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Ik heb echter geen antwoord gekregen op mijn vraag wat de stand van zaken is van het huidige sociaal overleg. Ik kan enkel met u mee hopen dat het sociaal overleg een oplossing zal opleveren tot eenieders tevredenheid.

Voor de rest zal het afwachten zijn, meen ik.

13.06 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u hebt altijd gezegd dat u als Ecolominister overleg belangrijk vindt. Ik meen dat het superbelangrijk is dat er nu vooral geluisterd wordt naar het personeel. De meeste mensen die daar werken zijn fier op hun job. Het zijn die mensen die ervoor zorgen dat wij elke dag opnieuw de trein kunnen nemen.

Wij moeten dus voor die mensen zorgen. Nu zijn er mensen die er al jaren werken die hun job verlaten

omdat de werkdruk te hoog is, of omdat de combinatie arbeid-gezin te moeilijk wordt. Er zijn mensen die keilang moeten wachten voor zij één dag verlof krijgen. De situatie is dus schrijnend voor het personeel.

Ik doe een oproep opdat u meer luistert naar het personeel, zodat die staking niet hoeft plaats te vinden en dat er overleg is. Er moet vooral geluisterd worden naar de mensen.

U sprak over efficiëntie, mijnheer de minister. Die efficiëntie mag niet alleen beneden aan de ladder gevraagd worden. Nu worden de efficiëntie en de productiviteitsverhoging vooral gevraagd van het personeel en niet van de top van het bedrijf. Ik heb dat al dikwijls aangeklaagd.

Dit is wat de mensen zeggen: aan de top van het bedrijf komen er meer en meer directieleden, maar bij het personeel, dat de treinen elke dag doet rijden, is men altijd maar met minder. Zij moeten altijd maar harder werken. Het is voor hen onmogelijk één dag verlof te krijgen. Dat maakt het zo moeilijk voor die mensen.

Ik hoop van ganser harte dat de NMBS als werkgever en u als minister inspanningen doen om te luisteren naar de cri de coeur van het personeel.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

13.07 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le ministre, merci pour votre réponse, dans laquelle, vous avez très justement souligné les attentes des navetteurs: davantage de trains mais surtout, des trains ponctuels. La réalité est que les navetteurs sont confrontés à de plus en plus de retards et d'annulation de trains. De plus, ils sont confrontés à des grèves quasiment chaque mois.

Je peux entendre que nous sommes tributaires des résultats de la concertation sociale. Nous dire simplement que vous espérez qu'elle se passera bien, que vous ne pouvez rien y faire, que vous ne pouvez vous y immiscer, c'est un peu léger alors que depuis des mois, un dialogue de sourds s'est installé entre les syndicats et la direction. Face à la gravité de la situation, vous avez la responsabilité de tenter de restaurer ce dialogue social.

Je vous ai, en novembre dernier, c'est-à-dire il y a deux mois, appelé à le faire. Force est de constater que deux mois plus tard, rien n'a changé. Lorsque l'on voit qu'une telle situation s'enlise, il est peut-être temps de sortir de cette posture passive.

Pour le reste, bien évidemment que pour être efficaces, nous devons pouvoir disposer du personnel nécessaire mais aussi trouver les mannes budgétaires pour recruter et payer ce personnel. Dans ma question, j'avance toute une série de pistes, qui sont celles avancées par les syndicats, comme celle de réduire les frais de consultance extérieure et à laquelle je regrette de ne pas avoir reçu de réponse.

Je devrais peut-être vous adresser une nouvelle question à ce sujet.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking bij skeyes" (55040591C)

14 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève chez skeyes" (55040591C)

14.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, op 23 december is er tussen 18.00 uur en 20.00 uur geen enkel vliegtuig opgestegen door een spontane actie bij luchtverkeersleider skeyes. De aanleiding voor de actie was de intrekking van het vaderschapsverlof van een werknemer, zonder dat dit met de betrokkene besproken werd. Dat was de druppel die de emmer deed overlopen. Er lopen al een hele tijd onderhandelingen bij skeyes. Er wordt een dovemansgesprek gevoerd tussen de werkgever en de werknemers over de arbeidsomstandigheden bij skeyes. De vakbonden waarschuwden eerder al voor acties.

Wat was de precieze aanleiding voor de actie op 23 december?

Is de sociale rust al wat teruggekeerd?

Zal de directie luisteren naar het personeel?

Klopt het dat het dienstreglement niet gerespecteerd wordt?

Heeft u of uw kabinet ondertussen iets ondernomen om de werkomstandigheden van de luchtverkeersleiders te verbeteren?

14.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, zoals u weet, is de sociale dialoog de verantwoordelijkheid van het directiecomité van de publieke bedrijven. Dit is ook het geval bij skeyes.

Zoals u hebt aangegeven, lijkt het erop dat het geschil gaat over vaderschapsverlof dat niet is toegekend. Het management van skeyes bevestigt dat het bedrijf voldoet aan alle wet- en regelgeving die van toepassing is op zijn werknemers. Op initiatief van de directie van skeyes werden de vakorganisaties uitgenodigd om hun grieven kenbaar te maken. Er werd op 27 december 2023 samengezeten met de drie vakorganisaties in een constructieve sfeer, zoals men mij zegt. Er werd overeengekomen bepaalde punten verder op te nemen binnen de reguliere sociale dialoog. Dat is de normale gang van zaken. Ik kan u verzekeren dat ik ervoor zorg dat de sociale dialoog plaatsvindt en door alle partijen, ook het directiecomité dus, wordt gerespecteerd.

14.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u zegt altijd dat het niet uw domein is, maar u bent minister van Mobiliteit en u moet er dus voor zorgen dat er zo weinig mogelijk problemen zijn, dat de vliegtuigen kunnen vertrekken en de mensen op vakantie kunnen gaan. Daar bent u dus wel verantwoordelijk voor.

Het probleem bij skeyes is geen recent probleem, het is al een hele tijd aan de gang. Er is al tweemaal een stakingsaanzegging ingediend. Er lopen juridische procedures wegens het niet-respecteren van de arbeidstijden. Ik zal dat trouwens ook aankaarten bij de minister van Werk. Er zijn heel wat zaken niet in orde. Het personeel heeft me te kennen gegeven dat er een dovemansgesprek gaande is en dat de werkgever onvoldoende luistert naar de werknemers.

Hetzelfde geldt momenteel bij Brussels Airlines. Ook daar is actiegevoerd wegens soortgelijke problemen, met name met betrekking tot de arbeidstijden, te lange werkdagen, vermoeidheidsproblemen bij het personeel... U zal toch eens moeten luisteren naar al die problemen. De arbeidsomstandigheden in de luchtvaartsector staan heel erg onder druk, wat natuurlijk gevolgen heeft voor de veiligheid. Daarin draagt u een grote verantwoordelijkheid.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55040614C van de heer Kris Verduyck wordt uitgesteld naar een volgende vergadering.

La question n° 55040631C de Mme Chanelle Bonaventure est reportée. La question n° 55040683C de Mme Marie-Christine Marghem est transformée en question écrite.

15 Questions jointes de

- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La collaboration avec le Luxembourg suite à la signature de la lettre d'intention commune" (55040711C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La collaboration avec le Grand-Duché de Luxembourg" (55040793C)

15 Samengevoegde vragen van

- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De samenwerking met Luxemburg n.a.v. de ondertekening van de gemeenschappelijke letter of intent" (55040711C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De samenwerking met het Groothertogdom Luxemburg" (55040793C)

15.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité durable, c'est l'horizon que vous vous êtes donnés pour la Belgique, y compris pour les navetteurs transfrontaliers. Dans cette optique, vous avez signé à l'automne dernier une lettre d'intention avec votre homologue Luxembourgeois, à l'époque François Bausch, pour seller la collaboration ferroviaire entre nos deux pays.*

La lettre d'intention avait pour avantage, par rapport à un simple accord entre 2 gouvernements, de pouvoir survivre à un changement de gouvernement.

Cette ambition s'est donc vue confirmée, en décembre dernier, par la signature de la même lettre, par Yuriko Backes, la nouvelle ministre de la Mobilité Luxembourgeoise.

Je vous avais déjà interrogé sur cette lettre d'intention, car l'ambition qu'elle porte me semble crucial pour réussir la transition écologique: doubler la part des navetteurs quotidiens empruntant le train entre les deux pays d'ici 2040.

Monsieur le ministre, maintenant que le nouveau gouvernement Luxembourgeois est installé, comment avez-vous planifié et organisé la collaboration afin de rendre effectifs les objectifs annoncés?

Existe-t-il un calendrier opérationnel pour vos travaux?

15.02 Georges Gilkinet, ministre: *Monsieur Vajda, comme vous le savez certainement, ce lundi, nous avons donné avec ma collègue luxembourgeoise le coup d'envoi du groupe de travail visant à mettre en œuvre la lettre d'intention signée en octobre 2023 entre nos deux pays, la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg. C'est le signal de départ des travaux relatifs au renforcement de la coopération ferroviaire entre nos deux pays mais aussi une étape nouvelle et importante pour améliorer la mobilité en province de Luxembourg.*

Je rappelle que nous nous sommes engagés à atteindre les objectifs suivants: doubler la part de navetteurs empruntant le train entre les deux pays d'ici 2040; doubler le volume de fret ferroviaire transitant entre la Belgique et le Luxembourg d'ici 2040; rendre le train encore plus attractif en réduisant le temps de parcours entre les deux capitales, avec l'objectif de relier Bruxelles et Luxembourg en deux heures d'ici 2030, dans des liaisons directes.

Outre une vision commune, l'accord belgo-luxembourgeois prévoit également les actions à mettre en œuvre pour la réaliser. Cette feuille de route prévoit, entre autres, une modernisation de l'infrastructure, notamment de l'axe 3 entre Gembloux et Luxembourg via un nouveau financement européen que les deux pays ont demandé par un courrier conjoint adressé à la Commission européenne; un renforcement et une amélioration de l'offre ferroviaire transfrontalière; l'arrivée progressive de nouvelles voitures sur les lignes transfrontalières, pour autant que, notamment, le matériel M7 soit homologué du côté luxembourgeois – ce qui n'est pas une sinécure; une meilleure connexion multimodale ou encore de nouvelles places de stationnement, en ce compris pour les vélos à proximité des gares belges, dont la gratuité sera assurée aux abonnés – c'est un engagement pris par la SNCB.

Pour répondre plus précisément à la question de M. Arens – mais je suis sûr que cela vous intéressera aussi, monsieur Vajda –, sur les travaux de modernisation de l'axe 3 entre Gembloux et Luxembourg, Infrabel me communique ce qui suit. Un nouvel appel à projets dans le cadre du programme CEF-Transport a été publié le 26 septembre 2023. Infrabel prépare actuellement un dossier de candidature portant précisément sur les travaux de modernisation de cet axe 3. Ce dossier sera introduit d'ici au 30 janvier de cette année, date limite fixée par la Commission. Nous ne connaissons les résultats de l'évaluation du dossier que dans le courant de l'année.

Cette modernisation constitue un chantier titanesque. L'amplitude des travaux se conjugue avec la nécessité de maintenir le trafic – il n'y a pas d'alternative sur la ligne – et la complexité pour accéder à certains sites avec le matériel nécessaire pour pouvoir les réaliser.

Président: Jean-Marc Delizée.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée.

Infrabel met tout en œuvre pour mener à bien ces travaux en limitant au maximum tous les impacts

négatifs pour les voyageurs et pour les entreprises, mais ces contraintes techniques extrêmement importantes – je le rappelle, ce n'est pas la Suisse, mais c'est la partie la plus escarpée de Belgique – justifient aussi que l'avancement des travaux ne dépend pas uniquement des moyens de financement disponibles. Cela prend du temps. On ne peut que travailler la nuit sur cette ligne. Sinon, vous m'interrogerez sur l'absence de trains de jour.

Infrabel doit pouvoir absorber une accélération éventuelle dans son planning. Quoi qu'il en soit, que ce soit au niveau de son financement ou de son suivi, ce chantier fait l'objet d'un monitoring permanent.

Je terminerai en disant que le milliard que nous avons permis à Infrabel d'emprunter auprès de l'Agence Fédérale de la Dette servira, notamment, à finaliser dans les délais ces travaux importants, pour vous comme pour moi.

15.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Ce sont là les bienfaits de cette lettre d'intention qui, pour rappel, avait été initiée avec le précédent ministre de la Mobilité du Grand-duché de Luxembourg. Je me réjouis que cette lettre d'intention ait pu être confirmée par la nouvelle ministre de la Mobilité luxembourgeoise.

S'il s'agit d'une lettre d'intention, il ne s'agit pas simplement d'intentions, mais bien d'éléments et d'objectifs concrets. Je ne vais évidemment pas répéter tous ceux que vous venez d'énumérer. Ils sont réellement importants. Vous connaissez, je le sais, l'importance des liaisons belgo-luxembourgeoises, notamment pour les nombreux travailleurs transfrontaliers de ma province.

Petite anecdote: j'ai rencontré hier soir dans le train un travailleur transfrontalier, mais lillois, qui fait les trajets transfrontaliers Lille-Bruxelles, et puis Bruxelles-Luxembourg. Malgré tout le bien qu'il pensait des trains belges – cela fait plaisir à entendre –, il trouvait le trajet entre Bruxelles et Luxembourg un peu long. Il pourra donc se réjouir notamment de la diminution du temps de parcours entre ces deux capitales européennes qui ne manquera pas d'intervenir dans les années à venir.

Nous sommes impatients. J'espère que le résultat sera à la hauteur de nos attentes.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Question de Malik Ben Achour à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impact du nouveau plan de transport sur la qualité du service à Dolhain et en région verviétoise" (55040694C)

16 Vraag van Malik Ben Achour aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact v.h. nieuwe vervoersplan op de kwaliteit v.d. treindienst in Dolhain en de regio Verviers" (55040694C)

16.01 Malik Ben Achour (PS): Monsieur le ministre, j'ai eu l'occasion, il y a quelques mois, de vous faire part des inquiétudes qui s'exprimaient quant aux effets du nouveau plan de transport sur l'offre de trains en gare de Dolhain-Gileppe. Celui-ci a pour conséquence de supprimer la liaison directe entre la localité de Dolhain, qui est voisine de la mienne, et Bruxelles, et entraîne donc un allongement du temps de parcours. Vous nous aviez confirmé ce changement qui devait, de votre point de vue, être mis en parallèle avec le renforcement de l'offre vers Liège et Aix-la-Chapelle.

Voilà maintenant un peu plus d'un mois que le nouveau plan est entré en application et que constatons-nous sur le terrain? Des retards systématiques et des suppressions quotidiennes de trains, qui ont non seulement des conséquences pour les navetteurs de Dolhain, mais aussi pour tous ceux qui empruntent la liaison S 41 entre Liège-Guillemins et Aix-la-Chapelle. Certains utilisateurs évoquent un triplement de la durée du trajet entre Dolhain et Liège. Je sais que vous avez été interpellé personnellement à ce sujet par des usagers quotidiens du rail.

Le 25 octobre dernier, en commission, alors que vous confirmiez l'augmentation du temps de parcours vers la capitale découlant de la fin de la liaison directe, vous vous réjouissiez de l'amélioration prochaine du service rendu entre Dolhain et Liège. Or, les témoignages des dernières semaines illustrent combien, si la première est malheureusement devenue une réalité, la seconde n'est pas pour autant au rendez-vous.

Monsieur le ministre, avez-vous pris connaissance de ces difficultés? Que pouvez-vous répondre à ces

navetteurs mécontents?

Avez-vous sollicité des explications auprès de la SNCB? Dans l'affirmative, quelles sont-elles?

Certaines des modifications apportées au plan de transport en région verviétoise ne devraient-elles pas être réévaluées?

16.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Ben Achour, je vous remercie de votre question. Oui, je suis au courant que certains citoyens fréquentant la gare de Dolhain sont mécontents des changements apportés dans le cadre du plan de transport. Je lis aussi la presse locale, y compris verviétoise, quand cela concerne le train. Du reste, ils n'hésitent pas à m'interpeller directement par différents moyens.

Je leur réponds, comme à vous, que jamais autant de moyens n'ont été mobilisés. Au-delà des changements apportés à la trame horaire, des efforts sont en effet – et je ne l'ai jamais nié – à fournir sur le plan de la ponctualité. Ces changements sont en cours. Parfois, ils prennent du temps. Bien entendu, ce plan fera l'objet d'une évaluation, tout comme il avait été soumis à une concertation en amont.

Lors de la rédaction du plan de transport actuel, les experts en planification de la SNCB ont tenu compte des différentes demandes en élaborant une liste de 91 projets servant de base au plan de transport. Ceux qui ont été sélectionnés ont été évalués à partir de critères précis.

Le résultat en termes de développement du plan de transport et en matière d'investissements a été présenté dans chaque province et figure toujours sur le site de la SNCB. Le plan de transport validé par le conseil d'administration de la SNCB a également été approuvé par le gouvernement, comme le prévoit la loi.

S'agissant de la ponctualité, voici les derniers chiffres dont je dispose pour ce qui concerne la liaison Liège-Aix-la-Chapelle. Depuis la mise en œuvre du plan de transport, dans le sens Liège-Aix-la-Chapelle, on se trouve dans la moyenne nationale. Bref, la situation n'est pas pire que pour les autres liaisons. En revanche, dans le sens inverse, la ponctualité est inférieure à la moyenne nationale, sans que la SNCB et Infrabel en aient identifié la cause – par exemple, des travaux sur la ligne. Par conséquent, la ponctualité sur la ligne S 41 doit être améliorée. C'est le cas aussi pour d'autres lignes. Avant votre arrivée en salle de commission, nous avons eu l'occasion d'en discuter avec les collègues. Les causes externes resteront, mais la SNCB et Infrabel doivent poursuivre leur travail avec assiduité – c'est ce qu'elles se sont engagées à faire – pour améliorer la situation; que ce soit via des engagements, des travaux à entreprendre sur la voie ou encore l'achat de nouveaux matériels. Tout cela est programmé, mais prendra simplement un peu de temps. Je souhaite que la situation s'améliore pour tout le monde, y compris pour les usagers liégeois, verviétois et ceux qui prennent le train en gare de Dolhain.

16.03 Malik Ben Achour (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Vous avez dit que le plan de transport ferait l'objet d'une évaluation, ce qui est bien normal. Je présume que pour les éléments qui feraient l'objet d'une évaluation négative, des mesures pourraient être prises. Je déduis de votre expression que les choses pourraient changer si les problèmes persistaient.

On évoque des trajets qui, dans certains cas, sont allongés d'au moins 30 minutes avec des retards systématiques d'une vingtaine de minutes. C'est dans le sens Aix-Liège que les problèmes se posent avec le plus d'acuité, et c'est évidemment le sens de voyage le plus pertinent des usagers.

Il y a également un problème s'agissant du confort dans les trains. Il est important de le souligner.

Vous avez dit que des mesures allaient être prises pour améliorer la ponctualité, qui est inférieure à la moyenne nationale, mais vous ne vous êtes pas engagé de manière très précise. Vous avez notamment parlé d'une série d'investissements et de l'achat de nouveau matériel, sans être très précis non plus sur le timing. Or il serait bon d'avoir des informations concrètes que nous pourrions répercuter aux usagers de la gare de Dolhain qui sont aujourd'hui très mécontents.

Je serais heureux si vous pouviez donner des informations plus précises quant à la manière dont vous comptez améliorer la situation en gare de Dolhain.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

17 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'intervention d'Infrabel lors d'intempéries" (55040713C)

17 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De maatregelen van Infrabel bij slechte weersomstandigheden" (55040713C)

17.01 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous rassure: je ne vais pas parler des intempéries d'aujourd'hui. Elles n'étaient pas prévues lorsque j'ai écrit la question. Ce sont des intempéries de saison. Je parle d'intempéries qui sont un peu moins habituelles, et heureusement d'ailleurs.

Ce fut en effet un début d'année rocambolesque, notamment pour la ligne 162 entre Arlon et Namur. Après un accident, et les inondations qui ont menacé un pont ferroviaire et donc perturbé la circulation, c'est ensuite un incendie des câbles électriques des voies ferrées qui s'est déclaré à Poix-Saint-Hubert. Dans l'annonce sur les applications de la SNCB, on a même évoqué un effondrement des voies. C'était tout un ensemble d'événements qui ont nécessité l'intervention d'Infrabel.

Face à de tels aléas, impossible d'y échapper: la circulation des trains a été interrompue, et des bus de remplacement ont dû être mis en place, pour y remédier, notamment pendant le temps d'intervention d'Infrabel.

Monsieur le ministre, Infrabel a-t-elle pu intervenir dans de bonnes conditions ou dans des conditions acceptables? Des problèmes particuliers ont-ils été rencontrés? Êtes-vous satisfait, de votre côté, de l'efficacité de l'intervention?

Plus fondamentalement, rappelons qu'une des conséquences du dérèglement climatique est l'augmentation de la fréquence et de la vigueur des phénomènes météorologiques extrêmes comme les tempêtes, ouragans, inondations, sécheresses, etc. Une préparation accrue face à ce risque est-elle prévue chez Infrabel?

Dans un article relatif à la nouvelle salle de commande namuroise, que vous avez inaugurée, qui gère entre autres l'axe 3, le directeur-général d'Infrabel M. Benoît Gilson précise: "Il faut relever beaucoup plus de défis intrinsèques à la géographie." Il fait allusion, je pense, à la province de Luxembourg, où pluies et gel redoublent. Comment ce défi est-il relevé?

17.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Vajda, en effet, il y a eu récemment une succession d'incidents sur cette ligne 162 qui nous est chère: un accident, un incendie et des conséquences des inondations... autant d'événements imprévisibles qui ne sont de la responsabilité de personne – sauf peut-être du réchauffement climatique – susceptibles d'impacter fortement le trafic et qui l'ont impacté.

C'est l'occasion de souligner le travail compliqué mais ô combien efficace des équipes d'Infrabel qui n'ont pas ménagé leurs efforts pour remettre l'infrastructure en état dans des délais extrêmement réduits tout en assurant la sécurité du trafic. On n'interrompt jamais avec plaisir le trafic mais si un pont menace de s'effondrer, il faut le sécuriser avant de remettre les trains en circulation. J'adresse mes remerciements les plus sincères et mes félicitations à ces collaborateurs d'Infrabel pour le travail réalisé dans des conditions qui ne sont pas toujours des plus évidentes.

Infrabel m'assure que lors d'événements exceptionnels (tempêtes, inondations), la surveillance est renforcée spécialement pour les ouvrages d'art, les ponts, les parois rocheuses et talus qui sont plus sensibles en ces cas. C'est lors de la surveillance d'un pont qu'il fut constaté que la rivière en crue exceptionnelle passait au-dessus du pont. Les pertuis du pont n'étaient plus capables d'avalir toute l'eau. Un tourbillon s'est formé à l'arrière des piles du pont et a creusé le sol sous les fondations de l'ouvrage.

Tenant compte du principe de précaution, le gestionnaire d'infrastructure a décidé d'arrêter la circulation ferroviaire pour éviter de mettre le pont en charge. Dès la baisse des eaux, des plongeurs ont analysé les piles et le fond de la rivière érodée par le tourbillon. Des réparations provisoires ont été réalisées et

le pont a été remis en service.

Concernant les conséquences de plus en plus tangibles du dérèglement climatique et du réchauffement de la planète, Infrabel a réalisé la cartographie des vulnérabilités ferroviaires, et ce, dans le cadre du plan national d'adaptation au changement climatique. L'étude internationale ARISCC (Adaptation of Railway Infrastructure to Climate Change) a servi de base à cette analyse afin de déterminer les risques pour l'infrastructure ferroviaire. Le dimensionnement du drainage en cas de fortes précipitations a été détecté comme un élément critique sur le long terme. En outre, des actions préventives contre la chute d'arbres sur le domaine ferroviaire, des actions visant à atténuer les effets de la chaleur sur les éléments ferroviaires critiques et des actions de sensibilisation au changement climatique sont également mises en œuvre.

Nos entreprises ferroviaires s'adaptent. Ce sera de plus en plus nécessaire pour être davantage résilient dans le futur. C'est un des thèmes que je mettrai d'ailleurs à l'ordre du jour du Conseil informel des ministres européens de la Mobilité que j'organise au mois d'avril.

17.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je me réjouis tout d'abord de l'efficacité des travailleurs d'Infrabel. Il faut aussi le dire quand le travail est bien fait et qu'il est efficace.

Je l'ai dit dans ma question et vous l'avez dit également dans votre réponse; c'est bien sûr le dérèglement climatique qui est la principale cause de ces phénomènes, et tout cela va malheureusement se répéter de plus en plus. À cet égard, je prends acte et me réjouis de la cartographie réalisée. Celle-ci est intéressante et devra être tenue à jour.

De manière plus générale, c'est à nous, État belge, les autres États et l'ensemble du monde, de tout mettre en œuvre pour que les effets du dérèglement climatique qui ont commencé ne s'accroissent pas dans les années à venir.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18 Question de Jean-Marc Delizée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude sur la liaison Dinant-Givet et le tronçon de mobilité douce sur l'emprise de cette ligne" (55040725C)

18 Vraag van Jean-Marc Delizée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie over de lijn Dinant-Givet en de aanleg van een trage weg op dat baanvak" (55040725C)

18.01 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le ministre, il s'agit d'un sujet que vous connaissez bien. Depuis plus de trente ans, on entend parler de manière épisodique de la réouverture éventuelle de la ligne ferroviaire 154 entre Dinant et Givet. Au fil du temps, des études ont été réalisées sur ce sujet.

Il y a un an, une nouvelle étude de faisabilité sur le potentiel de voyageurs sur la ligne a été confiée à la SNCB qui l'a, elle-même, confiée à un bureau d'études indépendant, STRATEC, pour définir le coût de l'opération sur le potentiel de voyageurs. Cette étude a conclu à une diminution de moitié du potentiel de voyageurs de cette ligne par rapport à l'étude précédente de 2010 et donc à un faible potentiel de voyageurs.

Nonobstant ce constat assez défavorable, vous avez alors commandé de manière expresse l'étude technique dont les résultats étaient attendus pour la fin de l'année 2023. Vous estimiez à l'époque que l'aménagement d'une section du RAVeL le long de cette voie serait un projet important pour la mobilité douce, je vous rejoins d'ailleurs sur ce point, et le tourisme dans cette région. De plus, vous indiquiez vouloir préserver l'assiette ferroviaire et créer un cheminement cyclable parallèle, je vous cite, "en attendant les conclusions définitives ou que des moyens soient dégagés, le cas échéant, pour rouvrir cette ligne!". C'était votre réponse du 17 janvier 2023, il y a donc tout juste un an, dans notre commission. Nous sommes en janvier 2024 et l'étude technique est supposée être terminée.

Monsieur le ministre, y a-t-il une ou deux études? Ce n'est pas très clair. Il y a sans doute l'étude technique sur la réouverture de la ligne ferroviaire elle-même et, c'est lié, une étude sur l'aménagement d'une voie lente en partie en parallèle, en partie sur des circuits différents. Cette étude ou ces études sont-elles terminées? J'imagine qu'une fois terminées, elles seront aussi présentées à nos partenaires

français qui financent une bonne partie de l'investissement. Seront-elles présentées? Où et quand? Lorsqu'elles seront terminées, ces études pourraient-elles être transmises aux membres de notre commission?

Sur le contenu, pouvez-vous nous dire quels seraient les investissements nécessaires et les coûts pour la ligne ferroviaire proprement dite, mais aussi pour réaliser une jonction cyclable sur cette ancienne ligne? Cette voie lente, ou RAVeL, serait-elle établie sur l'assiette ferroviaire de l'ancienne ligne et/ou sur un tracé partiellement parallèle et partiellement différent à celle-ci?

De manière plus générale, quelle est votre analyse du dossier en fonction de ladite étude?

18.02 Georges Gilkinet, ministre: Merci monsieur Delizée, c'est un dossier que nous apprécions tous deux. Comme vous l'avez évoqué, les études à réaliser dans ce dossier se divisent en trois volets: une étude sur les potentiels voyageurs, une étude de faisabilité technique avec estimation budgétaire et une étude technique sur la cohabitation train-RAVeL.

Le premier volet, terminé en décembre 2022, a été présenté aux différentes parties prenantes lors d'une réunion à la préfecture de Charleville-Mézières. Le deuxième volet nécessite une collaboration franco-belge entre les gestionnaires d'infrastructure que sont SNCF Réseau, d'une part, et Infrabel, d'autre part. Suivant les informations qu'Infrabel m'a transmises, les études se terminent et une présentation au groupe de pilotage devrait être programmée avant cet été.

La durée de réalisation de cette étude s'explique par la différence d'approche technique des deux gestionnaires d'infrastructure ainsi que par l'évolution et le changement de la réglementation ferroviaire de sécurité depuis la fermeture de la ligne, mais aussi la prise en compte d'investissements pour la sécurisation des rochers et la protection des habitats des animaux dans des zones naturelles le long du trajet. Il ne s'agit malheureusement pas simplement de remettre des rails là ils se trouvaient dans le temps. Il faut vraiment repenser les choses *from scratch*, tout recommencer à zéro.

Concernant la cohabitation entre le rail et le RAVeL, l'étude est terminée. Infrabel s'est concertée avec le service public de Wallonie pour bien tenir compte des exigences qu'implique la construction d'un RAVeL. Selon les informations préliminaires reçues d'Infrabel, le passage du rail et du RAVeL parallèlement serait difficile à certains endroits, en cause des règles de sécurité concernant la distance minimum qui ne serait pas respectée. Par exemple, dans le tunnel d'Anseremme, ce dernier étant trop étroit, des solutions techniques spécifiques doivent être imaginées. Infrabel présentera le résultat des études au SPF Mobilité dans les semaines qui viennent, ce qui permettra ensuite de prendre une décision sur l'avenir de l'assiette ferroviaire.

On peut avoir le meilleur des deux mondes, en fait: la préservation de l'assiette en vue de projets ferroviaires futurs, potentiels, quand les moyens seront là et son exploitation à court terme via un RAVeL. Je pense que ce serait une solution intéressante mais je lirai avec attention cette étude dont je ne dispose pas à l'heure où je vous parle avant de me positionner définitivement sur le sujet.

18.03 Jean-Marc Delizée (PS): Merci beaucoup, monsieur le ministre, pour vos réponses. Dans la citation de l'année dernière, je pense avoir été tout à fait précis, puisque j'ai repris le compte rendu de notre commission. J'essaie, en fait, de comprendre où en sont ces études, puisque *a priori*, on était dans une période où celles-ci devaient être terminées. Pour ce qui est de l'aspect technique – si je comprends, pour l'aspect purement ferroviaire, il faudra attendre quelques mois, ce sera au premier semestre de cette année – et l'étude rail-RAVeL, le travail sera terminé prochainement. Je me permettrai donc de revenir vers vous lorsque le contenu de ce travail sera connu.

Vous avez raison de dire qu'en tout cas, une décision devra être prise sur l'avenir de cette assiette ferroviaire, qui appartient au fédéral; à la SNCB je présume. S'il faut y réaliser une voie lente, il faut le faire par voie de convention de bail avec la Wallonie, j'imagine que c'est ainsi que les choses devraient se mettre en place. Si je comprends bien, vous nous dites que, dans un premier temps, une voie lente pourrait trouver place sur l'ancienne assiette. En réalité, le chaînon manquant se situe entre Anseremme et Waulsort: quelques kilomètres manquent dans le réseau de voies lentes le long de la Meuse rejoignant le réseau français et c'est cela qui est en attente du côté de la Wallonie. J'espère donc que, dans les temps prochains, une décision pourra être prise pour que la partie voie lente puisse être réalisée. Ce que vous nous dites, c'est que même si la voie lente était réalisée, l'assiette ferroviaire

resterait disponible pour une affectation future, le cas échéant, donc peut-être que dans trente ans, on en parlera encore dans ce sens-là.

18.04 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, je voudrais juste apporter une correction. L'assiette est la propriété d'Infrabel et non de la SNCB.

18.05 **Jean-Marc Delizée** (PS): Excusez-moi! Vous avez bien fait de le préciser. J'ai commis une erreur en disant SNCB. C'est bien Infrabel. J'étais censé le savoir et j'ai fait une petite erreur.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 55040780C de Mme Marie-Christine Marghem est transformée en question écrite.

19 **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problemen op lijn 12" (55040783C)**

19 **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes sur la ligne 12" (55040783C)**

19.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, in de eerste commissie van 2024 wil ik de kans niet missen om te vragen wanneer de tweede S32-trein op lijn 12 opnieuw in gebruik zal worden genomen.

19.02 Minister **Georges Gilkinet**: Ik heb uiteraard alle begrip voor uw vraag en het belang dat u aan deze verbinding hecht. Elke lijn is belangrijk, mijnheer Van den Bergh.

Zoals ik reeds zei in de commissie van 6 december 2023, en zoals herhaald door de CEO op 19 december, kan ik alleen maar zeggen dat de situatie van dien aard is dat een uitbreiding van de S32-trein op lijn 12 tussen Antwerpen en Essen voorlopig niet mogelijk is. Wanneer het mogelijk is, zal de S32-trein opnieuw rijden, zoals gepland, net zoals de IC-22-trein, die sinds september weer rijdt, wat een belangrijk verschil uitmaakt voor de reizigers uit de Antwerpse regio.

Er is vorig jaar veel personeel aangeworven, maar de regio Antwerpen bleef ook voor de NMBS een uitdaging op dat vlak. Zowel ikzelf als de NMBS betreuen deze situatie, net zoals u en heel wat klanten en parlementsleden.

De evolutie wordt continu geëvalueerd en van nabij door mij en mijn kabinet opgevolgd. Dat garandeer ik u opnieuw.

19.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, het antwoord was kort en verwacht, maar ik betreur het toch dat er nog altijd geen perspectief is. Ik denk dat we in maart naar twee jaar uitdienstneming van die trein gaan. Van in het begin werd gezegd dat er nieuw personeel aangeworven moest worden. Dat zou enige tijd in beslag nemen. Later kregen we het signaal dat het personeel aangeworven was, maar dat het nog een opleiding moest krijgen. Vandaag is er nog altijd geen perspectief. Ik betreur het dat we niet sneller duidelijkheid in deze zaak kunnen krijgen. We kijken uit naar verdere evoluties. Ik zal niet nalaten om deze vraag in volgende commissievergaderingen te herhalen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

20 **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De congestie op het Belgische spoor" (55040809C)**

20 **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'encombrement du rail belge" (55040809C)**

20.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, de titel van mijn vraag is misschien wat cryptisch of beperkt. Ze gaat over de toenemende vraag om rijpaden voor internationale

treinverbindingen, vooral tussen Amsterdam en Brussel.

Zeker in Nederland is er een groeiend aantal private initiatieven die dergelijke treinen wensen te organiseren. Mevrouw Dutordoir heeft er in de hoorzitting eind december al op gewezen dat dat extra druk legt op het huidige aanbod voor binnenlandse reizigers, in het bijzonder tussen Antwerpen en Brussel, en dat dat mogelijk groeiende aantal internationale treinen een aantal binnenlandse treinen zou kunnen doen verdwijnen. Wij hebben daarover al van gedachten gewisseld en kijken ook uit naar de hoorzitting met TreinTramBus die daarover gepland staat in de commissie. Deze week kwam er echter opnieuw een bericht van een Nederlandse speler die een extra trein wil inleggen tussen Brussels Airport en Schiphol, om hun vliegtuigen die vanuit Schiphol vertrekken te kunnen vullen.

Kunt u toelichten hoe de huidige binnenlandse dienst tussen Antwerpen en Brussel – wat een goede dienstverlening is, maar geen topdienstverlening, want tussen Gent en Antwerpen verloopt die bijvoorbeeld veel vlotter en gecadanceerder – in de toekomst gegarandeerd zal kunnen blijven?

20.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, uw vraag gaat inderdaad over een belangrijk onderwerp en we hebben hierover al van gedachten gewisseld. Ik heb alleszins veel aandacht voor het risico op congestie op de spoorlijn Antwerpen-Brussel. Het gaat niet alleen om een internationale route voor treinen van en naar Nederland, maar ook om een nationale route voor de vele pendelaars tussen de provincie Antwerpen en Brussel.

Los van de initiatieven van de nationale spoorwegmaatschappijen lijkt de wens te bestaan om veel internationale verbindingen te lanceren op dit traject. Spoorwegbedrijven zijn echter onderworpen aan de Europese regels inzake de prioriteit voor internationaal verkeer en aan de Belgische wetgeving die de Europese richtlijn omzet.

Daarom heb ik een consultatie georganiseerd met de NMBS, Infrabel en de FOD Mobiliteit en Vervoer om de situatie te evalueren, de nodige maatregelen te bepalen en de impact op het nationale treinverkeer te beperken op deze internationale as. Dit is alleszins geen eenvoudige werf en er is hiervoor waarschijnlijk een wijziging van de wetgeving noodzakelijk. Dat vraagt tijd, maar zoals ik al zei – ook mevrouw Dutordoir heeft er in de Kamer naar verwezen – is dit een serieus vraagstuk, waarop we moeten anticiperen. Ik besteed er dus de nodige aandacht en energie aan.

20.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Ik bedank de minister voor zijn antwoord en voor de aandacht die hij aan het probleem besteedt, want de kwestie is heel belangrijk voor de komende jaren.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Chers collègues, nous avons épuisé nos travaux pour ce jour. Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir participé à cet échange avec le Parlement et d'avoir pris du temps pour répondre aux questions.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 06.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.06 uur.