

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

Mercredi

17-01-2024

Après-midi

Woensdag

17-01-2024

Namiddag

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

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

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes :	Bestellingen :
Place de la Nation 2	Natieplein 2
1008 Bruxelles	1008 Brussel
Tél. : 02/ 549 81 60	Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be	www.dekamer.be
e-mail : publications@lachambre.be	e-mail : publicaties@dekamer.be

SOMMAIRE

INHOUD

Débat d'actualité sur la diminution des horaires d'ouverture des guichets et questions jointes de	1
- 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)	1
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réduction des horaires d'ouverture des guichets de gare" (55040775C)	1
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouvelles fermetures de guichets à la SNCB" (55040784C)	1
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan "Présence en gare"" (55040796C)	1
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les horaires d'ouverture des guichets" (55040808C)	1
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture étendue des guichets et la limitation des horaires d'ouverture à la SNCB" (55040824C)	1
- Vanessa Matz à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réduction des horaires d'ouverture des guichets de gare" (55040844C)	1
<i>Orateurs:</i> Olivier Vajda, Maria Vindevoghel, Jef Van den Bergh, Frank Troosters, Joris Vandenbroucke , président du groupe Vooruit, Laurence Zanchetta, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, Tomas Roggeman, Catherine Fonck , présidente du groupe Les Engagés, Sophie Rohonyi	
Question de Catherine Fonck à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les lignes L96 et L97 de la SNCB" (55040200C)	8
<i>Orateurs:</i> Catherine Fonck , présidente du groupe Les Engagés, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Questions jointes de	10
- 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)	10
- Julie Chanson à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le manque de fiabilité de la liaison Liège-Maastricht" (55040283C)	10
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fiabilité de la liaison ferroviaire Liège-Maastricht" (55040495C)	10
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réouverture de petites gares à Anvers" (55040305C)	11
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	

Actualiteitsdebat over de beperkte openingstijden van de loketten en toegevoegde vragen van	1
- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beperkte openingstijden van de laatste drie NMBS-loketten in de provincie Luxemburg" (55040772C)	1
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beperkte openingstijden van stationsloketten" (55040775C)	1
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verdere sluiting van loketten bij de NMBS" (55040784C)	1
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het plan 'Menselijke aanwezigheid in de stations'" (55040796C)	1
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De openingstijden van de loketten" (55040808C)	1
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verdere sluiting van de loketten en beperking van de openingstijden bij de NMBS" (55040824C)	1
- Vanessa Matz aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beperkte openingstijden van stationsloketten" (55040844C)	1
<i>Sprekers:</i> Olivier Vajda, Maria Vindevoghel, Jef Van den Bergh, Frank Troosters, Joris Vandenbroucke , voorzitter van de Vooruitfractie, Laurence Zanchetta, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, Tomas Roggeman, Catherine Fonck , voorzitter van de Les Engagés-fractie, Sophie Rohonyi	
Vraag van Catherine Fonck aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-lijnen L96 en L97" (55040200C)	8
<i>Sprekers:</i> Catherine Fonck , voorzitter van de Les Engagés-fractie, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Samengevoegde vragen van	10
- Julie Chanson aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinen met halte in Maastricht na de wijziging van het treinaanbod vanaf 10 december" (55040270C)	10
- Julie Chanson aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onbetrouwbaarheid van de treinverbinding Luik-Maastricht" (55040283C)	10
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De betrouwbaarheid van de spoorverbinding Luik-Maastricht" (55040495C)	10
<i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het heropenen van kleine stations in Antwerpen" (55040305C)	11
<i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	

Questions jointes de	11	Samengevoegde vragen van	11
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La dégradation de la ponctualité à la SNCB et la modification du plan de transport" (55040331C)	11	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De kelderende stiptheid bij de NMBS en de aanpassing van het vervoersplan" (55040331C)	11
- 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)	11	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS en de slechte stiptheidscijfers" (55040345C)	11
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport 2023-2026 de la SNCB" (55040493C)	12	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het nieuwe vervoersplan 2023-2026 bij de NMBS" (55040493C)	12
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation des nouveaux horaires de la SNCB après un mois" (55040782C)	12	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De evaluatie van de nieuwe NMBS-dienstregeling na één maand" (55040782C)	12
Orateurs: Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	13	Samengevoegde vragen van	13
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ponctualité à la SNCB" (55040496C)	13	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De stiptheid bij de NMBS" (55040496C)	13
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ponctualité médiocre des trains dans le Limbourg" (55040534C)	13	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De ondermaatse stiptheid in Limburg" (55040534C)	13
- Gaby Colebunders à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nombre record de retards dans la gare de Genk" (55040812C)	13	- Gaby Colebunders aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het recordaantal vertragingen in het station Genk" (55040812C)	13
Orateurs: Frank Troosters, Gaby Colebunders, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, Jef Van den Bergh		Sprekers: Frank Troosters, Gaby Colebunders, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, Jef Van den Bergh	
Question de Michael Freilich à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport du CEGES sur la SNCB" (55040336C)	15	Vraag van Michael Freilich aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het SOMA-rapport over de NMBS" (55040336C)	15
Orateurs: Michael Freilich, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Michael Freilich, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Sander Loones à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La publication de textes législatifs préparatoires et le consensus y afférent" (55040341C)	17	Vraag van Sander Loones aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De bekendmaking van voorbereidende wetteksten en de consensus erover" (55040341C)	17
Orateurs: Sander Loones, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Sander Loones, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir du fret ferroviaire et en particulier de Lineas" (55040347C)	17	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De toekomst van het goederenvervoer per spoor en in het bijzonder van Lineas" (55040347C)	17
Orateurs: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'instauration d'un tarif minimum pour les billets d'avion en Europe" (55040384C)	18	Vraag van Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De invoering van een minimumtarief voor vliegtuigtickets in Europa" (55040384C)	18
Orateurs: Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	

Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La lettre adressée au ministre Gilkinet par Groen Ronse" (55040385C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	20	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De brief van Groen Ronse aan minister Gilkinet" (55040385C) <i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	20
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation des modalités de remboursement du prêt accordé à skeyes" (55040535C) <i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	21	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassing van de terugbetalingsmodaliteiten voor de lening aan skeyes" (55040535C) <i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	21
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) <i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	22	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) <i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	22
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève chez skeyes" (55040591C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	24	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking bij skeyes" (55040591C) <i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	24
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) <i>Orateurs:</i> Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	25	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) <i>Sprekers:</i> Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	25
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) <i>Orateurs:</i> Malik Ben Achour, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	27	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) <i>Sprekers:</i> Malik Ben Achour, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	27
Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'intervention d'Infrabel lors d'intempéries" (55040713C) <i>Orateurs:</i> Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	28	Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De maatregelen van Infrabel bij slechte weersomstandigheden" (55040713C) <i>Sprekers:</i> Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	28

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) <i>Orateurs:</i> Jean-Marc Delizée, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	29	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) <i>Sprekers:</i> Jean-Marc Delizée, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	29
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes sur la ligne 12" (55040783C) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	31	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problemen op lijn 12" (55040783C) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	31
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'encombrement du rail belge" (55040809C) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	32	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De congestie op het Belgische spoor" (55040809C) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	32

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 par M. Jean-Marc Delizée, président.

Le texte en italique est le résumé de la question préalablement déposée.

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)

01.01 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Le CA de la SNCB avait décidé de fermer 30 % des guichets lors de votre prise de fonction. En province du Luxembourg, la plus grande de Belgique, il n'en reste que trois. Le contrat de service public de la SNCB vise à renforcer son service aux voyageurs. Je ne comprends donc pas que les horaires

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

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

- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beperktere openingsuren van de laatste drie NMBS-loketten in de provincie Luxemburg" (55040772C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beperktere 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 beperktere openingsuren van stationsloketten" (55040844C)

01.01 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Bij uw aantreden had de raad van bestuur van de NMBS beslist om 30 % van de loketten te sluiten. In de provincie Luxemburg, de grootste provincie van België, zijn er nog maar drie stations met bemande loketten. Een van de doelstellingen van het openbardienstcontract van de NMBS is de

d'ouverture de ces trois guichets soient rabotés.

verbetering van de dienstverlening aan de reizigers. Ik begrijp dus niet dat de openingsuren van die drie loketten verder beperkt worden.

Pourriez-vous rappeler à la SNCB qu'elle doit garantir un service au public, y compris celui qui ne manie pas le digital ou qui préfère le contact humain? Celle-ci justifie l'adaptation des horaires par l'augmentation des ventes digitales. Fatalement, puisqu'elle fait disparaître les alternatives!

Kunt u de NMBS eraan herinneren dat zij de dienstverlening aan de reizigers moet garanderen, ook aan de reizigers die geen gebruik maken van digitale middelen of de voorkeur geven aan menselijk contact? Ter rechtvaardiging van de aangepaste openingsuren schermt de NMBS met de toename van de digitale ticketverkoop. Die toename is echter onvermijdelijk aangezien zij zelf alle alternatieven afschaft!

Quelles sont les garanties pour le personnel et les voyageurs face à cette tendance au rabotage? Une présence en gare sera-t-elle assurée quand les guichets sont fermés? Comment endiguer le détricotage du service public de la SNCB?

Wat zijn de garanties voor het personeel en de reizigers in het licht van die trend om de dienstverlening af te bouwen? Zal er nog NMBS-personeel in de stations aanwezig zijn wanneer de loketten gesloten zijn? Hoe kan het verder uitkleden van de openbare dienstverlening van de NMBS een halt toegeroepen worden?

01.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Après avoir accepté la fermeture définitive de 44 guichets en 2021, le ministre a indiqué qu'il n'y aurait pas d'autres fermetures. Toutefois, à partir du 1^{er} mars 2024, les services seront réduits dans plus de la moitié des gares comptant encore un guichet. Cela nous inquiète beaucoup, de même que cela inquiète aussi et surtout les guichetiers.

01.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Nadat de minister zich akkoord had verklaard met de definitieve sluiting van 44 loketten in 2021, zouden er naar zijn zeggen geen sluitingen meer volgen. Vanaf 1 maart 2024 echter zal de dienstverlening in meer dan de helft van de stations waar nog een loket is, worden teruggeschroefd. Dat baart ons en vooral ook de loketbedienden veel zorgen.

Combien de gares seront-elles concernées par ce nouveau plan d'économies? Quelles décisions ont été prises, par qui et quand? Le ministre acquiesce-t-il à ces fermetures supplémentaires? Pourquoi? Les partenaires sociaux ont-ils eu voix au chapitre? Comment le ministre évalue-t-il la fermeture de 44 guichets en 2021?

Hoeveel stations zullen worden getroffen door dit nieuwe besparingsplan? Wie heeft wat wanneer beslist? Gaat de minister akkoord met die extra sluitingen? Waarom? Kregen de sociale partners inspraak? Hoe evalueert de minister de eerdere sluiting van 44 loketten?

01.03 Jef Van den Bergh (cd&v): J'ai moi aussi été surpris par l'information récente concernant les heures d'ouverture des guichets, le ministre ayant affirmé lors de la conclusion du contrat de gestion que plus aucun guichet ne serait fermé avant la fin de la présente législature et avant fin 2024. Une réduction des heures d'ouverture est contraire à l'esprit de cette décision. Un guichetier ne fait pas que vendre des tickets, il peut également fournir des informations, et une présence humaine peut renforcer le sentiment de sécurité, surtout dans les grandes gares.

01.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Ook mij heeft het recente nieuws over de openingsuren van de loketten verrast, omdat de minister bij het sluiten van het beheerscontract heeft gezegd dat er geen loketten meer zouden dichtgaan voor het einde van deze regeerperiode en voor eind 2024. Een afbouw van de openingsuren gaat in tegen de geest van die afspraak. Een loketbediende verkoopt niet enkel tickets, maar kan ook helpen met informatie, en een menselijke aanwezigheid kan – vooral in grote stations – het veiligheidsgevoel versterken.

Le ministre peut-il commenter cette mesure et préciser en quoi elle est conforme aux dispositions figurant dans le contrat de gestion?

Kan de minister deze maatregel toelichten en verduidelijken in hoeverre dit overeenkomt met de bepalingen in het beheerscontract?

01.04 Frank Troosters (VB): J'ai déjà fait observer, à l'époque, que le texte du contrat de gestion pouvait

01.04 Frank Troosters (VB): Ik heb destijds al opgemerkt dat de tekst van de

être interprété en ce sens que de nouvelles fermetures n'étaient pas explicitement exclues. Je ne suis donc pas vraiment surpris. La SNCB justifie la réduction progressive des services au niveau de plus de la moitié des guichets par l'augmentation de la vente de billets par voie numérique.

Cela correspond-il au service que nos concitoyens devraient recevoir selon le ministre? Comment cette mesure encouragera-t-elle un plus grand nombre d'entre eux à prendre le train? Cette décision de la SNCB est-elle conforme au contrat de gestion? Quelles en seront les répercussions sur le personnel? Le ministre peut-il fournir des explications à ce sujet? Le service de billetterie est-il suffisamment adapté aux personnes dites socialement défavorisées et aux "analphabètes numériques" de notre société?

01.05 Joris Vandenbroucke (Vooruit): La SNCB a désormais l'intention de limiter les heures d'ouverture des guichets dans 92 gares, et les plus fréquentées, comme celles de Gand-Saint-Pierre et de Gand-Dampoort, n'y échapperont pas non plus. Cette mesure se justifie apparemment par le fait que de plus en plus de billets sont vendus par voie numérique. La présence de guichetiers est cependant également un gage de contrôle social, d'assistance et d'information. Il me semble en tout cas important de pouvoir trouver dans chaque gare quelqu'un à qui s'adresser. En 2021, le ministre a promis des accords de partenariat avec les communes en vue d'assurer une présence humaine dans les gares.

Où en sont ces accords? Le ministre peut-il confirmer cette restriction regrettable prévue à partir du 1^{er} mars?

01.06 Laurence Zanchetta (PS): La SNCB a décidé de réduire les horaires d'ouverture de plus de la moitié des guichets. Certains seront fermés l'après-midi en semaine, tout le week-end ou seulement le dimanche. Alors que l'achat d'un billet auprès d'un accompagnateur dans le train entraîne un supplément de 9 euros, cette nouvelle restriction posera particulièrement problème aux personnes en situation de précarité numérique. Quels sont les changements prévus?

La SNCB argue que 90 % des billets sont achetés par voie numérique ou via les automates, mais les fermetures de guichets et l'absence de personnel dans les gares excluent une partie de la population de l'usage du train.

beheersovereenkomst zodanig kon worden opgevat dat verdere sluitingen niet expliciet werden uitgesloten. Ik ben dus niet echt verbaasd. De NMBS verantwoordt de afbouw van de dienstverlening bij meer dan de helft van de loketten door de stijgende digitale ticketverkoop.

Spoort dit met de dienstverlening die de mensen volgens de minister moeten krijgen? Hoe zal deze ingreep meer mensen aansporen om de trein te nemen? Ligt deze beslissing van de NMBS in lijn met de beheersovereenkomst? Welke effecten zal dit hebben op het personeel? Kan de minister die toelichten? Is de huidige ticketservice voldoende afgestemd op de zogeheten sociaal zwakkeren en digibeten in onze samenleving?

01.05 Joris Vandenbroucke (Vooruit): De NMBS is nu van plan om in 92 stations de loketten te beperken en ook de drukste stations, zoals Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort, zullen daar niet aan ontsnappen. Dit gebeurt omdat er naar verluidt steeds meer tickets digitaal worden verkocht. De aanwezigheid van loketbedienden staat echter ook voor sociale veiligheid, assistentie en informatie. Sowieso lijkt het me belangrijk dat er in elk station iemand is om aan te spreken. De minister heeft in 2021 partnerschapsovereenkomsten met gemeenten beloofd met het oog op menselijke aanwezigheid in de stations.

Hoe staat het daarmee? Kan de minister die jammerlijke beperking vanaf 1 maart bevestigen?

01.06 Laurence Zanchetta (PS): De NMBS heeft beslist om de openingsuren van meer dan de helft van de stationsloketten te beperken. Sommige loketten zullen voortaan op zondag of het hele weekend, of op weekdays in de namiddag gesloten zijn. Wie een vervoersbewijs koopt bij de treinbegeleider in de trein, betaalt echter het boordtarief, een toeslag van 9 euro. De nog beperktere openingsuren van de loketten zullen in het bijzonder problemen opleveren voor personen die digitaal niet zo beslagen zijn. Welke wijzigingen moeten we verwachten?

De NMBS voert als argument aan dat 90 % van de treinkaartjes digitaal of aan een ticketautomaat gekocht wordt, maar voor een deel van de bevolking wordt het onmogelijk om nog de trein te nemen als er geen loket meer open is en er geen personeel meer is in de stations.

Que pensez-vous de cette nouvelle restriction? Comment la concilier avec votre volonté de rendre les gares plus vivantes? Quels sont les critères retenus pour déterminer les heures les plus fréquentées que la SNCB dit vouloir privilégier? Alors qu'on évoque une réforme tarifaire pour les personnes âgées en dehors des heures de pointe, la fermeture des guichets aux heures où elles pourraient en avoir besoin me laisse perplexe.

Pour la province de Luxembourg, seuls trois guichets sont ouverts et, en mars, un seul sera accessible le week-end.

Avez-vous analysé l'impact de cette mesure? Avez-vous été informé de cette décision? Reviendrez-vous sur ces restrictions?

01.07 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Le contrat de service public prévoit que la SNCB met à disposition des voyageurs le personnel à même de les conseiller et de vendre des titres de transport, soit via les guichets, soit via une assistance mobile. Il prévoit également que la liste de gares disposant d'un guichet au moment de l'entrée en vigueur du contrat est reprise en annexe et que, après concertation avec le ministre, la SNCB peut modifier le nombre de gares avec guichets ou assistance mobile.

Ce n'est pas ce que la SNCB annonce puisque les 91 gares proposant des guichets les conserveront. Par contre, elle entend adapter leurs heures d'ouverture en fonction de la fréquentation.

L'article 50 du contrat prévoit l'ensemble des services en gares, y compris l'allongement des heures d'ouverture des salles d'attente (même dans les gares n'ayant plus de guichets), des passages réguliers de représentants de la SNCB, une offre de boissons ou de snacks, une information aux voyageurs, ainsi que le programme "La vie en gare" visant à recréer de l'activité en proposant de louer des espaces à des communes ou des opérateurs commerciaux.

Ce programme est en phase de démarrage et, régulièrement, de nouveaux projets se concrétisent.

(*En néerlandais*) Près de 90 % des billets de train sont achetés aux distributeurs automatiques ou sur le site internet ou l'application, contre seulement 10 % des billets achetés au guichet. Aucun guichet ne sera fermé, mais les horaires d'ouverture seront adaptés. L'accueil dans les gares demeure garanti.

Wat is uw mening over deze nieuwe beperking van de openingsuren? Hoe valt dit te rijmen met uw beleidsvoornemen om van stations levendige ontmoetingsplaatsen te maken? Op grond van welke criteria werden de drukste uren vastgesteld waarop de NMBS prioritair personeel wil inzetten? Nu er sprake is van een tariefhervorming voor bejaarden in de daluren, doet de beslissing om loketten te sluiten net op die uren waarop deze mensen ze nodig zouden hebben, mij verstoelt staan.

In de provincie Luxemburg zijn er slechts drie loketten open en in maart zal er slechts één nog open zijn in het weekend.

Hebt u de impact van die maatregel bestudeerd? Bent u op de hoogte gebracht van die beslissing? Zult u die beperkingen terugdraaien?

01.07 **Minister Georges Gilkinet** (*Frans*): Het openbaredienstcontract bepaalt dat de NMBS de reizigers personeel ter beschikking stelt dat hen kan adviseren en vervoerbewijzen kan verkopen, hetzij via loketten, hetzij via mobiele assistentie. Het bepaalt ook dat de lijst van stations met een loket bij de inwerkingtreding van het contract opgenomen wordt als bijlage en dat de NMBS, na overleg met de minister, het aantal stations met loketten of mobiele assistentie kan wijzigen.

Dat stelt de NMBS niet in het vooruitzicht, aangezien de 91 stations met bemande loketten die loketten ook zullen behouden. Wel is de NMBS van plan om de openingsuren aan te passen op basis van de drukste uren in het station.

In artikel 50 van het contract worden alle diensten in de stations vastgelegd, met inbegrip van de langere openingsuren van de wachtzalen (zelfs in de stations die geen loket meer hebben), regelmatige controle door vertegenwoordigers van de NMBS, een aanbod van dranken of snacks, reizigersinformatie, en het programma 'Leven in het station!' dat de gebouwen moet activeren door lokalen te huur aan te bieden aan gemeenten of commerciële operatoren.

Dit programma bevindt zich in de opstartfase en er krijgen regelmatig nieuwe projecten vorm.

(*Nederlands*) Bijna 90 % van de treintickets wordt gekocht aan automaten of op de website of de app, tegenover slechts 10 % aan het loket. Er worden geen loketten gesloten, maar de openingstijden worden aangepast. Het onthaal in de stations blijft gegarandeerd. De wachtzaal blijft toegankelijk en de

La salle d'attente reste accessible et l'assistance aux personnes à mobilité réduite est maintenue.

Les syndicats, le conseil d'administration et les administrations communales ont été informés. Les collaborateurs concernés ont été informés à l'avance. La CEO de la SNCB a expliqué cette évolution au cours de l'audition qui s'est tenue le 19 décembre 2023.

(En français) Des applications mobiles sont disponibles. La SNCB doit analyser chaque feedback de leurs utilisateurs; elle corrige les bugs et en améliore les performances.

Des réunions se tiennent entre la SNCB, Infrabel et les représentants des personnes précarisées. La dernière a traité de la numérisation et de son amélioration. D'autres sont prévues et intégreront les régions pour identifier les pistes d'action complémentaires.

J'aborde souvent ce sujet avec la SNCB et attends d'elle de nouvelles initiatives, conformément au contrat de service public. Je referai le point avec elle sur les heures d'ouverture des guichets. Agissez aussi auprès de vos administrateurs à la SNCB.

01.08 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Je suis un parlementaire fâché. Le changement du nom de contrat de gestion en contrat de service public n'était pas innocent.

Vous m'apprenez que la décision vient de la direction seule de la SNCB. Si les articles 43 et 50 du contrat de service public sont respectés, l'esprit du contrat de service public ne l'est pas; je parlerai même d'un sabotage du contrat.

Lors de sa venue le 19 décembre 2023, j'ai rappelé à Mme Dutordoir la signification d'un contrat de service public et au public. Déjà alors, la notion de service au public n'allait pas avec la fermeture des guichets et la fin du cash dans les trains. Et si la numérisation vaut pour les 40 % de voyageurs connectés, nombre de voyageurs réclament un contact humain en gare. Je vous invite avec le conseil d'administration à faire pression sur la CEO de la SNCB.

01.09 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Je suis en colère et ne comprends pas l'hypocrisie!

bijstand voor personen met een beperkte mobiliteit blijft behouden.

De vakbonden, de raad van bestuur en de betrokken gemeentebesturen werden ingelicht. De betrokken medewerkers werden op voorhand geïnformeerd. De CEO van de NMBS heeft deze evolutie toegelicht tijdens de hoorzitting op 19 december 2023.

(Frans) Er zijn ook apps beschikbaar. De NMBS moet alle feedback die ze van haar gebruikers ontvangt, analyseren. Ze zet programmeringsfouten recht en verbetert de prestaties.

Er vinden vergaderingen plaats tussen de NMBS, Infrabel en vertegenwoordigers van kwetsbare doelgroepen. Tijdens de jongste vergadering kwam de digitalisering en de verbetering daarvan aan bod. Er staan nog andere vergaderingen gepland, waaraan ook de gewesten zullen deelnemen, om na te gaan welke bijkomende acties er nodig zijn.

Ik bespreek dat thema vaak met de NMBS en verwacht dat ze nieuwe initiatieven neemt op dat vlak, overeenkomstig het openbaredienstcontract. Ik zal met de NMBS opnieuw de balans opmaken inzake de openingsuren van de loketten. U kunt ook uw bestuurders bij de NMBS hierop aanspreken.

01.08 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Ik ben kwaad. De naamsverandering van beheerscontract naar openbaredienstcontract was niet onschuldig.

U zegt me dat de beslissing door de directie van de NMBS alleen genomen werd. De artikelen 43 en 50 van het openbaredienstcontract mogen dan gerespecteerd zijn, de geest van het openbaredienstcontract is dat niet. Ik zou zelfs durven zeggen dat het contract gesaboteerd werd.

Toen mevrouw Dutordoir op 19 december 2023 in de commissie gehoord werd, heb ik haar herinnerd aan de betekenis van een openbaredienstcontract. Toen al botsten de sluiting van de loketten en de stopzetting van betalingen met contant geld in de trein met het begrip dienstverlening aan het publiek. En terwijl de digitalisering een goede zaak is voor de 40 % van de reizigers dat over een goede verbinding beschikt, vinden veel reizigers menselijk contact in de stations zeer belangrijk. Ik nodig u en de raad van bestuur uit om druk uit te oefenen op de CEO van de NMBS.

01.09 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik ben kwaad en begrijp deze hypocriete houding niet!

Lors de la discussion sur la fermeture des guichets, nous n'avons guère bénéficié de soutien. On dénombre à présent 44 nouvelles fermetures de guichets. Les syndicats de TreinTramBus auraient été informés. Ils s'opposent à ces fermetures. Pourquoi le conseil d'administration n'est-il pas intervenu? Les critiques fusent de toutes parts, mais que fait le conseil d'administration? Dans plusieurs gares, les heures d'ouverture des guichets seront fortement réduites et les sous-chefs de gare vont même disparaître. Ceux-ci sont pourtant importants lorsqu'il s'agit d'aider les voyageurs en cas de problèmes sur le réseau ferroviaire. Il est honteux de constater que les personnes qui ne sont pas familiarisées avec le numérique, sont une fois de plus abandonnées à leur sort. Le ministre doit rester ferme et veiller à ce que cela ne se produise pas.

01.10 Jef Van den Bergh (cd&v): Il est indiqué dans le contrat de gestion que des gains d'efficacité doivent être réalisés jusqu'en 2032, avec plus de trains, mais également plus de rationalisations. Ces gains d'efficacité doivent pourtant bien être réalisés quelque part? Les moyens limités doivent être déployés efficacement.

Nous devons malgré tout nous efforcer de maintenir des guichets dans les grandes gares et les grands points névralgiques. Le renvoi vers le conseil d'administration me dérange. Il doit œuvrer pour les intérêts de la SNCB. Ce n'est pas parce que sa composition respecte des équilibres politiques que le conseil d'administration doit faire de la politique.

01.11 Frank Troosters (VB): La manière dont certains, dans cette commission, se rejettent la faute les uns sur les autres est une belle démonstration d'hypocrisie. Nous observons aujourd'hui les conséquences d'une formulation bancale, qui n'a pas rendu impossibles de nouvelles fermetures. La SNCB se justifie en disant que la vente de billets aux guichets est en baisse, mais la SNCB organise elle-même cette diminution: la fermeture progressive des guichets aura pour conséquence que la prochaine fois, le nombre de billets qui y sont vendus diminuera encore davantage. La SNCB se montre de plus en plus arrogante et, bientôt, les voyageurs devront payer davantage et subir davantage de grèves, tandis que le système de compensations sera encore durci.

01.12 Tomas Roggeman (N-VA): M. Vajda se dit très fâché, mais il s'agit pourtant d'une décision du conseil d'administration de la SNCB. Or le parti de M. Vajda fournit le ministre de tutelle, ainsi que le commissaire du gouvernement, qui doit veiller au respect des contrats de gestion, et le conseil

In de discussie over de sluiting van de loketten kregen we weinig steun. Nu worden er opnieuw 44 loketten gesloten. De vakbonden en TreinTramBus zouden zijn ingelicht. Ze zijn tegen die sluiting. Waarom heeft de raad van bestuur niet ingegrepen? Ik hoor nu van iedereen kritiek, maar wat doet de raad van bestuur? In verschillende stations zullen de loketten veel minder geopend zijn en er zal zelfs geen onderstationschef meer zijn. Die is nochtans belangrijk om de mensen te helpen als er problemen zijn op het spoornet. De mensen die digitaal niet meekunnen, staan opnieuw in de kou. Het is een schande. De minister moet op zijn strepen staan en zorgen dat dit niet doorgaat.

01.10 Jef Van den Bergh (cd&v): In de beheersovereenkomst werd opgenomen dat er tot 2032 efficiëntieverbeteringen moeten gebeuren, met extra treinen, maar ook met rationalisering. Die efficiëntieverbeteringen moeten toch ergens gerealiseerd worden? De schaarse middelen moeten efficiënt worden ingezet.

We moeten wel proberen om in grote stations en op grote knooppunten steeds te zorgen voor aanspreekpunten. Het stoort mij dat er naar de raad van bestuur wordt gewezen. Die moet zich inzetten voor de belangen van de NMBS. Het is niet omdat er bij de samenstelling van de raad van bestuur voor politieke evenwichten wordt gezorgd, dat de raad van bestuur aan politiek moet doen.

01.11 Frank Troosters (VB): Het is inderdaad behoorlijk hypocriet hoe sommigen hier de zwartepiet naar elkaar doorspelen. Vandaag zien we de gevolgen van een wankele formulering, die verdere sluitingen niet onmogelijk maakte. De verantwoording van de NMBS is dat de ticketverkoop aan de loketten daalt, maar dat is dus iets wat de NMBS zelf organiseert: de afbouw van de loketten zal ertoe leiden dat er volgende keer nog minder tickets worden verkocht aan de loketten. De NMBS handelt steeds arroganter en de treinreiziger zal binnenkort meer moeten betalen en meer stakingen te verduren krijgen, terwijl de compensatieregeling nog wordt aangescherpt.

01.12 Tomas Roggeman (N-VA): De heer Vajda zegt heel boos te zijn, maar dit gaat wel over een beslissing van de raad van bestuur van de NMBS. De partij van de heer Vajda levert de voogdijminister, net als de regeringscommissaris die moet toezien op de naleving van de beheerscontracten. De

d'administration autonome est également présidé par un membre d'Ecolo. Le parti de M. Vajda dispose donc de tous les mandats possibles pour garder la main sur le processus décisionnel. Il s'agit donc en l'occurrence du choix de son parti. Peut-être M. Vajda doit-il donc simplement changer de parti?

Le **président**: Je donne la parole à M. Vajda pour une intervention pour fait personnel.

01.13 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Vous allez trop loin en disant que c'est de la faute du conseil d'administration. Il s'agit d'une décision de la direction de la SNCB. Le conseil d'administration a été informé mais n'a rien eu à dire. Ce sur quoi je suis fâché, c'est que l'esprit n'est pas respecté; cela n'a rien à voir avec le conseil d'administration.

01.14 Catherine Fonck (Les Engagés): La situation ne fait qu'empirer malgré les promesses et les discours.

Une décision positive, c'est vous. Une décision négative, ce sont les autres. En tant que ministre de tutelle, votre responsabilité est engagée. Aujourd'hui, les navetteurs sont floués.

Cette question de guichets n'est pas anodine. Depuis le début de votre législature, vous n'avez ni pris de décisions fortes, ni décidé d'imposer un virage sur ce sujet. Il n'est pas trop tard.

01.15 Sophie Rohonyi (DéFI): Dans le dossier relatif à la fermeture des guichets, nous sommes confrontés à des mesures qui auraient dû être évitées.

Vous minimisez l'impact de cette mesure et des horaires réduits sur les navetteurs. Les navetteurs des zones rurales, empruntant les gares moins fréquentées, n'auront pas droit au même service public que les autres. C'est une logique tout sauf sociale. Vous la justifiez en nous disant que seuls 16 % des tickets sont achetés au guichet. Ces 16 %, bien que minoritaires, méritent d'être pris en compte. Il vaudrait mieux le faire plutôt que dissuader d'utiliser les guichets.

Aujourd'hui, la situation illustre le non-respect d'une promesse faite à l'époque: qu'en compensation de la fermeture de guichets, il y aurait des horaires étendus aux guichets maintenus.

autonome raad van bestuur wordt ook voorgezeten door iemand van Ecolo. De partij van de heer Vajda heeft dus elk mogelijk mandaat in handen om grip te houden op de besluitvorming. Het gaat hier dus om de keuze van zijn partij. Misschien moet de heer Vajda dus maar van partij veranderen?

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Vajda voor een persoonlijk feit.

01.13 Olivier Vajda (Ecolo-Groen) U gaat te ver wanneer u zegt dat het de fout is van de raad van bestuur. Het betreft een beslissing van de NMBS-directie. De raad van bestuur werd op de hoogte gebracht maar had geen stem in het kapittel. Ik ben vooral kwaad omdat de geest van een en ander niet werd gerespecteerd; dat heeft niets te maken met de raad van bestuur.

01.14 Catherine Fonck (Les Engagés): Ondanks alle beloften en verklaringen blijft de situatie alsmaar verslechteren.

Positieve beslissingen zijn altijd aan u te danken. Voor negatieve beslissingen wijst u met de beschuldigende vinger naar anderen. Als voogdijminister bent u verantwoordelijk. Vandaag zijn de reizigers het kind van de rekening.

Deze lokettenkwestie is geen bagatel. Sinds het begin van de legislatuur hebt u hierover geen enkele krachtige beslissing genomen en evenmin een ommekeer in het beleid afgedwongen. Het is nog niet te laat.

01.15 Sophie Rohonyi (DéFI): In het dossier over de sluiting van de loketten worden we geconfronteerd met maatregelen die voorkomen hadden moeten worden.

U minimaliseert de impact van die maatregelen en van de beperktere openingstijden voor de treinreizigers. De reizigers uit landelijke gebieden die opstappen in minder drukke stations zullen geen recht hebben op dezelfde dienstverlening als de anderen. Die logica is allesbehalve sociaal. U rechtvaardigt een en ander door te stellen dat slechts 16 % van de tickets aan het loket wordt gekocht. Hoewel het een minderheid betreft, moet er met die 16 % reizigers toch rekening worden gehouden. Dat zou beter zijn dan die reizigers te ontmoedigen om gebruik te maken van de loketten.

Vandaag blijkt dat men zich niet houdt aan een belofte die indertijd werd gedaan, namelijk dat men ter compensatie van de afschaffing van de loketten de nog overblijvende loketten gedurende langere tijd zou openhouden.

Enfin, vous vous dédouanez 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 qu'il y a des réunions en cours.

Que les réunions servent à quelque chose! Vous disposez d'une marge de manœuvre et vous ne l'avez pas utilisée. J'espère que cela sera le cas prochainement!

L'incident est clos.

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

02.01 Catherine Fonck (Les Engagés): La gare de Frameries a reçu le Pigeon d'Or de la RTBF pour "sa ligne de train jamais à l'heure" et "la pire gare de Belgique". Vous aviez pris des engagements, mais les défauts d'entretien, la réduction de la vitesse, la suppression des lignes directes, les correspondances inopérantes vers Mons, et les modifications du plan de transport aggravent la situation sur ces lignes. La réduction de la fréquentation justifie un entretien moindre, donc des retards supplémentaires, des correspondances ratées et *in fine* la légitimation du choix des autorités en faveur des grandes gares et le recours à la voiture.

Les navetteurs ont rencontré la SNCB et Infrabel en septembre, mais ces dernières ne se sont pas présentées lors de la réunion de décembre. Le nouveau plan de transport abandonne le train de 7 h 03 à la gare de Frameries. Or celui de 7 h 24 est souvent supprimé, ce qui induit des correspondances hasardeuses vers Bruxelles.

Cette décision a-t-elle été discutée au gouvernement ou entre votre cabinet et la SNCB? Quelles injonctions avez-vous données pour les lignes 96 et 97?

02.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): La ligne 96 ne sera pas fermée, elle a fait l'objet de gros travaux en 2021 pour permettre à nouveau la circulation sur les deux voies dans de bonnes conditions. Les trains de voyageurs ont été rétablis le week-end. Ce sont les premières améliorations issues des moyens investis dans le rail. Ceux-ci ne répondront pas à court terme à tous les problèmes sur cette ligne. Nous préparons l'avenir avec des améliorations pérennes. Le nouveau contrat de service public signé avec la SNCB prévoit de

Ten slotte probeert u zich te onttrekken aan uw verantwoordelijkheid. Het is zogenaamd niet uw fout, maar wel die van de NMBS-directie. Tegelijkertijd zegt u wel dat er daarover nog wordt vergaderd.

Deze vergaderingen moeten toch voor iets dienen! U hebt enige speelruimte, maar u hebt deze niet gebruikt. Ik hoop dat daar binnenkort verandering in komt.

Het incident is gesloten.

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

02.01 Catherine Fonck (Les Engagés): Het station Frameries heeft de Pigeon d'Or van de RTBF gekregen voor "de lijn waar de trein nooit op tijd komt" en "het slechtste station van België". U bent verbintenissen aangegaan, maar de situatie op de lijnen in kwestie verslechtert nog door het gebrekkige onderhoud, de verminderde snelheid, de afschaffing van rechtstreekse verbindingen, de slechte aansluitingen naar Bergen en de wijzigingen in het vervoersplan. Men grijpt de daling van het aantal reizigers aan om in minder onderhoud te voorzien, met als gevolg bijkomende vertragingen, gemiste aansluitingen en uiteindelijk de legitimering van de keuze van de overheid voor de grote stations en het gebruik van de auto.

In september was er een ontmoeting tussen de pendelaars en de NMBS en Infrabel, maar voor de vergadering van december kwamen de twee spoorwegbedrijven niet opdagen. In het nieuwe vervoersplan wordt de trein van 7.03 uur in het station Frameries geschrapt. De trein van 7.24 uur wordt echter vaak afgeschaft, waardoor reizigers hun aansluiting naar Brussel dreigen te missen.

Werd deze beslissing doorgesproken in de regering of tussen uw kabinet en de NMBS? Welke uitdrukkelijke instructies hebt u gegeven voor lijnen 96 en 97?

02.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Lijn 96 wordt niet gesloten. In 2021 werden er grote werken uitgevoerd op die lijn om het verkeer op beide sporen weer vlot te laten verlopen. Er rijden weer reizigerstreinen tijdens het weekend. Dit zijn de eerste verbeteringen met de middelen die in het spoor werden geïnvesteerd. Daarmee zullen we niet alle problemen op deze lijn op korte termijn verhelpen, maar we werken aan de toekomst met duurzame verbeteringen. Het nieuwe openbaredienstcontract met de NMBS voorziet in de

remplacer 50 % du matériel roulant d'ici 2032 et le contrat de performance d'Infrabel vise la disparition des avis de ralentissement temporaire dû à un mauvais état de la voie.

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 réside dans la congestion autour de Mons. Elle devrait se résorber à 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, les relations S et L – des automotrices doubles – et les rames M4 seront remplacés par du matériel plus moderne et notamment du matériel Desiro ainsi que par des rames M5. Ces éléments auront une incidence positive sur la qualité des services ferroviaires offerts dans la région.

02.03 Catherine Fonck (Les Engagés): 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 de nombreux navetteurs seront tentés de trouver une autre solution.

Les choses ne vont pas assez vite. Les travaux réalisés sont insuffisants. Vous n'avez pas répondu sur ce qui justifie la suppression d'un train essentiel du matin dans le plan de transport. Dois-je à nouveau introduire ma question pour obtenir une réponse? Les décisions qui sont prises sont contraires à vos déclarations.

02.04 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Je vous ai répondu que cette décision ne signifiait pas la mort de la ligne 96. Nous investissons dans du matériel roulant et des travaux pour améliorer la qualité du service.

02.05 Catherine Fonck (Les Engagés): Vous n'avez pas répondu sur les autres questions sur le plan de transport. J'en conclus que vous avez cautionné cette suppression. Les navetteurs ne cessent d'alerter sur les difficultés de ces lignes majeures, répertoriées comme des points noirs. Malgré cela, les décisions prises se retournent contre la mobilité.

vervanging van 50 % van het rollend materiaal tegen 2032 en het performantiecontract met Infrabel beoogt het einde van de berichten van tijdelijke snelheidsbeperking wegens de slechte staat van het spoor.

De huidige situatie is het resultaat van opeenvolgende besparingsplannen die in het verleden aan de NMBS opgelegd werden. Ze is ook het gevolg van een gebrek aan visie, waar we met de invoering van Spoorvisie 2040 en tienjarige contracten een kentering in gebracht hebben.

Een ander probleem is de oververzadiging rond Bergen. Die zou moeten verdwijnen wanneer de werken in het station Bergen in 2024 klaar zijn.

Tegen 2026 zal het oude rollend materieel, dat voor de P-treinen, de S- en L-verbindingen – tweeledige motorstellen – en de M4-rijtuigen gebruikt wordt, vervangen worden door moderner rollend materieel, met name Desiromaterieel en M5-rijtuigen. Dit zal een positief effect hebben op de kwaliteit van de spoordiensten in de regio.

02.03 Catherine Fonck (Les Engagés): Ik denk dat u zich zou moeten realiseren hoe groot de kloof is tussen wat u zegt en wat de pendelaars dagelijks moeten meemaken. Als men alleen al maar denkt aan de data die u naar voren schuift: 2026, 2030, 2032...!

Het is dan ook niet verwonderlijk dat veel pendelaars geneigd zullen zijn een andere oplossing te zoeken.

Het gaat niet snel genoeg. De werken die werden uitgevoerd, volstaan niet. U hebt ook niet gezegd waarom er in het vervoersplan een essentiële ochtendtrein werd geschrapt. Moet ik mijn vraag opnieuw indienen om een antwoord te krijgen? De beslissingen die worden genomen, zijn tegenstrijdig met uw verklaringen.

02.04 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Ik heb u geantwoord dat die beslissing niet het einde betekende van lijn 96. We investeren in rollend materieel en in werken om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren.

02.05 Catherine Fonck (Les Engagés): U hebt niet geantwoord op de andere vragen over het vervoersplan. Daaruit maak ik op dat u achter die schrapping stond. De reizigers klagen voortdurend over de problemen op die grote lijnen, die als zwarte punten zijn geregistreerd. Desondanks worden er beslissingen genomen die nadelig zijn voor de mobiliteit.

L'incident est clos.

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)

03.01 Frank Troosters (VB): Nous avons déjà souvent évoqué l'absence de liaison ferroviaire directe entre Anvers et Bruxelles/Louvain via Hasselt et Maastricht. Les voyageurs doivent actuellement faire un détour par la gare de Liège, où des problèmes de correspondance se posent souvent.

Le ministre a-t-il connaissance de ces problèmes? Quelles solutions verront le jour et dans quel délai? Comment le ministre évalue-t-il l'utilité de cette liaison ferroviaire directe vers Maastricht?

03.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Depuis le 10 décembre, la SNCB a lancé la première phase de son nouveau plan de transport, qui prévoit l'augmentation de 7,4 % de trains-kilomètres en trois ans. Cette ambition inédite est en adéquation avec le nouveau contrat de service public. Pour la plupart des voyageurs, il apportera une nette amélioration mais, pour certains, un changement d'horaire peut certes être négatif.

(En néerlandais) De nombreuses zones de travaux sur la ligne 40 reliant Liège et Maastricht ont eu un effet négatif sur la ponctualité en 2023. La gare de Liège-Guillemins est aussi l'une des gares les plus fréquentées du réseau. Pour libérer de la capacité pour des projets transfrontaliers et pour améliorer le trafic, le plan de transport 2023-2026 a réorganisé certaines relations suburbaines autour de Liège en recourant davantage à des corridors.

(En français) L'introduction du nouveau plan de transport a donc eu globalement un effet positif. Les trains partent désormais directement de Liège-Guillemins. La relation S43 Liège-Guillemins – Visé – Maastricht est devenue la relation S43 Liège-Guillemins – Visé – Maastricht – Aix-la-Chapelle. Normalement, le train roulera jusqu'à Aix-la-Chapelle à partir du 9 juin, après homologation du matériel FLIRT fin janvier.

Het incident is gesloten.

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): Over het ontbreken van een rechtstreekse treinverbinding van Antwerpen en Brussel/Leuven via Hasselt naar Maastricht hebben we het al vaak gehad. Treinreizigers moeten nu omrijden via het station van Luik, waar er dan vaak aansluitingsproblemen zijn.

Heeft de minister daar weet van? Welke oplossingen komen er en op welke termijn? Wat is het nut van die rechtstreekse spoorverbinding Maastricht volgens de minister?

03.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Sinds 10 december voert de NMBS de eerste fase van haar nieuwe vervoersplan uit, dat voorziet in een stijging met 7,4 % van het aantal treinkilometers over drie jaar. Die ongeziene ambitie strookt met het nieuwe openbaredienstcontract. Voor het merendeel van de reizigers zal dat een aanzienlijke verbetering inhouden, maar voor sommige reizigers kan de wijziging van de dienstregeling inderdaad nadelig uitvallen.

(Nederlands) Talrijke werfzones op lijn 40 van Luik naar Maastricht hebben een negatieve impact gehad op de stiptheid in 2023. Het station Luik-Guillemins is ook een van de drukste stations van het net. Om capaciteit vrij te maken voor grensoverschrijdende projecten en om het verkeer te verbeteren, werden met het vervoersplan 2023-2026 bepaalde voorstadverbindingen rond Luik heringericht door ze meer in corridors te laten verlopen.

(Frans) In het algemeen heeft de invoering van het nieuwe vervoersplan dus een positief effect gehad. De treinen vertrekken voortaan rechtstreeks vanuit Luik-Guillemins. De verbinding S43 Luik-Guillemins – Visé – Maastricht is voortaan de verbinding S43 Luik-Guillemins – Visé – Maastricht – Aken. Normaal gezien zal de trein vanaf 9 juni tot Aken rijden, nadat eind januari de FLIRT-treinstellen gehomologeerd zullen zijn.

03.03 Frank Troosters (VB): Une ligne ferroviaire directe reliait autrefois Hasselt et Maastricht, qui est en train de devenir un carrefour international aux Pays-Bas. Il est impossible de rejoindre Maastricht directement depuis Bruxelles, Louvain et Anvers via Hasselt, dès lors que le Limbourg développe un projet alternatif. Les différents partis traditionnels préfèrent ne pas débattre dans cette commission du plan Spartacus. Pourtant, la majeure partie de la ligne ferroviaire existait déjà et l'État aurait pu réaliser une liaison pour quelque 13 à 14 millions d'euros en 2014. Concrètement, il faut compter 2 heures et 4 minutes aujourd'hui pour se rendre à Liège depuis le Limbourg, alors que ce trajet n'aurait pris que 22 minutes autrement.

L'incident est clos.

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

04.01 Frank Troosters (VB): D'importants travaux de rénovation sont prévus sur le réseau de prémétro d'Anvers, qui auront une incidence considérable sur la mobilité locale. Une solution possible consisterait à rouvrir une série de petites gares ferroviaires locales.

Une concertation a-t-elle déjà été organisée à ce sujet entre la SNCB et l'administration communale d'Anvers? Le ministre peut-il en dire davantage?

04.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La SNCB a répondu mi-décembre à l'administration communale anversoise à ce sujet et s'est montrée disposée à poursuivre les discussions avec la ville d'Anvers, la Vervoerregio Antwerpen (zone de transport d'Anvers) et Lantis pour contribuer à fluidifier la mobilité. Le nouveau plan de transport prévoit également une amélioration des liaisons ferroviaires dans la région.

04.03 Frank Troosters (VB): Votre réponse ne me permet pas de savoir si une réouverture des gares ferroviaires locales peut apporter une solution. Il n'y a donc pas encore de solution concrète.

L'incident est clos.

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**

03.03 Frank Troosters (VB): Er was in het verleden een rechtstreeks spoor van Hasselt naar Maastricht, dat een internationaal knooppunt in Nederland wordt. Er kan niet rechtstreeks naar Maastricht worden gereden vanuit Brussel, Leuven en Antwerpen via Hasselt omdat Limburg werkt aan een alternatief project. Over dat Spartacusverhaal debatteren de verschillende klassieke partijen hier liever niet. Het spoor lag er nochtans al grotendeels en de overheid had in 2014 al voor zowat 13 à 14 miljoen euro een verbinding kunnen realiseren. Concreet doet men er nu vanuit Limburg via Luik 2 uur en 4 minuten over, wat anders slechts 22 minuten had gekost.

Het incident is gesloten.

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

04.01 Frank Troosters (VB): Men plant grondige renovatiewerken aan het premetronet van Antwerpen die een enorm effect zullen hebben op de lokale mobiliteit. Een mogelijke oplossing zou zijn om een aantal kleinere lokale treinstations te heropenen.

Werd daarover al overlegd tussen de NMBS en het stadsbestuur van Antwerpen? Kan de minister dit toelichten?

04.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS heeft het Antwerpse stadsbestuur midden december geantwoord over deze kwestie en zich bereid getoond tot verdere besprekingen met de Stad Antwerpen, de Vervoerregio Antwerpen en Lantis, om bij te dragen aan een vlotte mobiliteit. Het nieuwe vervoersplan zorgt ook voor betere treinaansluitingen van de regio.

04.03 Frank Troosters (VB): Daarmee weet ik niet of een heropening van die lokale treinstations soelaas kan bieden. Er is dus nog geen concrete oplossing.

Het incident is gesloten.

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"**

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)

(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)

05.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): En 2023, la SNCB a enregistré ses plus mauvais résultats de ces cinq dernières années en matière de ponctualité.

Compte tenu de ces chiffres, le ministre estime-t-il opportun d'élargir davantage l'offre de transport, d'autant plus qu'elle ne coïncide pas avec la demande? Comment concilie-t-il cet élargissement de l'offre avec la pénurie de matériel roulant et de personnel roulant? Quelles mesures a-t-il déjà prises pour améliorer à court terme la ponctualité des trains à la SNCB?

05.02 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Les mauvais résultats en matière de ponctualité sont effectivement inédits. Par ailleurs, le prix des billets et des abonnements augmentera à nouveau de 6 % début février.

Comment le nouveau plan de transport est-il évalué? Pourquoi les résultats en matière de ponctualité sont-ils si mauvais? Le ministre osera-t-il intervenir dans la politique tarifaire de la SNCB et bloquera-t-il la hausse tarifaire prévue?

05.03 **Frank Troosters** (VB): Je suis curieux de découvrir les premières évaluations du nouveau plan de transport. Comment le ministre compte-t-il garantir que tous les aspects du nouveau plan de transport seront appliqués correctement et de manière fiable?

05.04 **Jef Van den Bergh** (cd&v): *Le nouveau plan de transport 2023-2026 de la SNCB est d'application depuis le 10 décembre 2023. Il mise notamment sur plus de 2 000 trains supplémentaires par semaine.*

Comment le ministre évalue-t-il le premier mois de mise en application du nouveau plan? Quel est son impact sur les statistiques de ponctualité? Quels sont les taux de ponctualité et quelle est leur évolution par rapport à la même période l'an dernier? Quels sont les chiffres actuels en matière de suppressions et de retards de trains? Le ministre peut-il les commenter? Quel est l'impact du nouveau plan sur la disponibilité du matériel roulant?

05.05 **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): Au mois de décembre, la SNCB a débuté la mise en place d'un nouveau plan de transport très ambitieux,

05.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): De stiptheidscijfers van de NMBS voor vorig jaar zijn de laagste van de voorbije vijf jaar.

Vindt de minister een verdere uitbreiding van het vervoersaanbod die niet is afgestemd op de vervoersvraag een goede zaak, gelet op de lage stiptheidscijfers? Hoe verzoent hij dat grotere aanbod met een tekort aan rollend materieel en rijdend personeel? Welke maatregelen heeft hij al genomen om de stiptheid van de treinen bij de NMBS op korte termijn te verbeteren?

05.02 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): De slechte stiptheidscijfers zijn inderdaad ongezien. Anderzijds worden tickets en abonnementen begin februari opnieuw 6 % duurder.

Hoe wordt het nieuwe vervoersplan geëvalueerd? Waarom zijn de stiptheidscijfers zo slecht? Durft de minister in te grijpen in het prijzenbeleid van de NMBS en zal hij de geplande prijsverhoging blokkeren?

05.03 **Frank Troosters** (VB): Ik ben benieuwd naar de eerste evaluaties van het nieuwe vervoersplan. Hoe zal de minister garanderen dat het nieuwe vervoersplan in al zijn facetten correct en betrouwbaar zal worden uitgevoerd?

05.04 **Jef Van den Bergh** (cd&v): *Op 10 december 2023 trad het nieuwe NMBS-vervoersplan 2023-2026 in werking. Het mikt onder andere op meer dan 2.000 treinen extra per week.*

Hoe evalueert de minister de eerste maand van het nieuwe plan? Welke impact heeft het op de stiptheidscijfers? Wat zijn die cijfers en hoe verhouden ze zich ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar? Wat zijn de huidige cijfers inzake afschaffingen en vertragingen en kan de minister die toelichten? Welke impact heeft het nieuwe plan op de beschikbaarheid van het rollend materieel?

05.05 **Minister Georges Gilkinet** (Nederlands): De NMBS is vanaf december begonnen met de uitrol van een nieuw en zeer ambitieus vervoersplan, in

qui met à exécution une vision du rail ambitieuse et un nouveau contrat de service public. Le nouveau plan de transport est entré en vigueur le 10 décembre 2023 et, selon les chiffres communiqués par Infrabel, la situation sur le réseau était meilleure en décembre 2023 qu'en décembre 2022: moins 1,4 % de trains supprimés et un quotient de ponctualité de 90,7 %, contre 88,8 % un an auparavant.

La SNCB procédera à court terme à une évaluation plus large du plan de transport, comme prévu. Nous pourrions certainement y revenir en détail au cours de l'une des prochaines réunions de notre commission.

L'incident est clos.

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): La ponctualité a atteint un plancher historique en novembre, s'établissant à 80,8 %. En outre, fin novembre, plus de 44 trains avaient déjà été totalement ou partiellement supprimés. Nous constatons cette tendance depuis très longtemps.

Quelles explications le ministre peut-il donner? Quand aura lieu un revirement structurel? Les mesures actuelles sont-elles suffisantes à cet effet? Au Limbourg, la ponctualité des trains est bien moins bonne qu'ailleurs. Pourquoi? Quelles mesures sont-elles prises pour le Limbourg? Quels investissements sont-ils prévus à court terme? Le ministre est-il disposé à revoir l'offre de transport adaptée en province du Limbourg?

06.02 Gaby Colebunders (PVDA-PTB) (en néerlandais): En novembre, à Genk, 61,7 % à peine des trains circulaient à l'heure, ce qui constitue le pire résultat de toute la Flandre. La coalition Vivaldi nous promet des trains plus nombreux et plus ponctuels mais, à Genk, nous ne constatons absolument aucune évolution positive, au contraire. Le PTB demande d'accroître les investissements dans les transports en commun, y compris le recrutement de personnel opérationnel et technique supplémentaire.

exécution van een ambitieuze spoorvisie en een nieuw openbaredienstcontract. Het nieuwe vervoersplan trad in werking op 10 december 2023 en op basis van cijfers van Infrabel is de situatie op het net in december 2023 gunstiger dan in december 2022, met 1,4 % minder uitgevallen treinen en een stiptheid van 90,7 % tegenover 88,8 % een jaar eerder.

De NMBS zal op korte termijn het vervoersplan breder evalueren, zoals gepland. We zullen daarop zeker uitgebreid kunnen terugkomen tijdens een van de volgende commissievergaderingen.

Het incident is gesloten.

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)

06.01 Frank Troosters (VB): Qua stiptheid was er in november een historisch dieptepunt van 80,8 %. Bovendien waren er eind november al meer dan 44 treinen helemaal of deels afgeschaft. Die trend zien we al heel lang.

Hoe verklaart de minister dat? Wanneer komt er een structurele ommekeer? Volstaan de huidige maatregelen daartoe? In Limburg rijden de treinen overigens nog veel minder stipt dan elders. Waarom? Welke maatregelen worden genomen voor Limburg? Welke investeringen staan op korte termijn gepland? Is de minister bereid het aangepaste vervoersaanbod in Limburg te herzien?

06.02 Gaby Colebunders (PVDA-PTB) (Nederlands): In november reed in Genk amper 61,7 % van de treinen op tijd, dat is de slechtste score van heel Vlaanderen. De vivaldiregering belooft ons meer en stiptere treinen, maar in Genk merken we daar absoluut niets van, wel integendeel. De PVDA vraagt meer investeringen in het openbaar vervoer met de aanwerving van extra operationeel en technisch personeel.

Comment la SNCB et le ministre expliquent-ils la ponctualité médiocre enregistrée à la gare de Genk et dans le Limbourg? Cette ponctualité va-t-elle s'améliorer en 2024? Les voyageurs genkois peuvent-ils recevoir une compensation de la part de la SNCB? Quels investissements prévoit-on encore de consentir dans l'offre de trains en 2024 dans le Limbourg?

06.03 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Quoi qu'il en soit, les chiffres actuels relatifs à la ponctualité sont insuffisants et je comprends les frustrations. Ce problème est souvent lié à des facteurs externes et est également le résultat d'années de manque de vision et de manque d'entretien du réseau ferroviaire. Ce gouvernement a inversé la tendance grâce à des investissements massifs dans le rail et à deux nouveaux contrats de gestion décennaux. Du personnel est recruté, la modernisation du réseau se poursuit et de nouveaux trains ont été commandés. Certains travaux indispensables sur les voies entraînent parfois des retards.

Nous avons fixé un certain nombre d'objectifs dans le cadre du contrat de performance avec la SNCB et Infrabel. La ponctualité en fait partie et une partie du financement est liée à la réalisation de cet objectif, ce qui constitue tout de même un véritable incitant. Ces objectifs sont appelés à évoluer parce que les équipements et l'infrastructure sont refinancés. Plus nous approcherons de la fin du contrat, plus les exigences en matière de ponctualité seront importantes. La SNCB sera plus facilement en mesure de garantir la ponctualité lorsqu'elle disposera de matériel flambant neuf. Le nouveau contrat vise un quotient de ponctualité de 90 % en 2023, de 90,6 % en 2027 et de 91 % en 2032.

Le nouveau plan de transport 2023-2026 est entré en vigueur le 10 décembre 2023 et, d'ici 2032, notre volonté est d'augmenter le nombre de voyageurs de 30 % grâce à un service de qualité et à une offre de trains plus importante. Cette augmentation est une priorité pour moi.

06.04 Tomas Roggeman (N-VA): Les résultats de la politique menée par le ministre sont bien plus mauvais que ceux enregistrés par le gouvernement précédent, tant au niveau financier qu'en matière de ponctualité, de service aux guichets et de compensations. Il ne mène qu'une politique de dépenses, qui accroît la charge de travail et les pénuries de personnel et aggrave les statistiques de ponctualité.

06.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le ministre vit dans une bulle, sans être conscient des nombreux

Hoe verklaren de NMBS en de minister de slechte stiptheid voor het station van Genk en Limburg? Zal die verbeteren in 2024? Kunnen de Genkse reizigers compensatie krijgen van de NMBS? Welke investeringen in het treinaanbod zijn in 2024 nog gepland in Limburg?

06.03 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De huidige stiptheidscijfers van de NMBS zijn alleszins onvoldoende en ik heb dan ook begrip voor alle frustratie. Het probleem heeft vaak te maken met externe factoren en komt ook door jaren van gebrek aan visie en aan onderhoud van het spoor. Deze regering heeft die trend gekeerd via massale investeringen in de spoorwegen en twee nieuwe tienjarige beheerscontracten. Personeel wordt aangeworven, het net wordt verder gemoderniseerd en nieuwe treinstellen zijn besteld. Ook bepaalde noodzakelijke werken op het spoor veroorzaken soms vertragingen.

We hebben een aantal doelstellingen vastgelegd in het raam van het prestatiecontract met de NMBS en Infrabel. Stiptheid hoort daarbij en een deel van de financiering wordt daaraan gekoppeld, wat toch een echte stimulans is. Dit zijn doelstellingen die evolueren, omdat uitrusting en infrastructuur worden geherfinancierd. Hoe dichter we bij het einde van het contract komen, hoe scherper de stiptheidsvereisten zullen zijn. De NMBS zal de stiptheid makkelijker kunnen garanderen met gloednieuw materieel. Het nieuwe contract beoogt een stiptheidspercentage van 90 % voor 2023, van 90,6 % voor 2027 en van 91 % voor 2032.

Het nieuwe vervoersplan 2023-2026 is gestart op 10 december 2023 en tegen 2032 willen we het aantal treinreizigers verhogen met 30 % dankzij een kwaliteitsvolle dienstverlening en een hoger treinaanbod. Die toename is voor mij een prioriteit.

06.04 Tomas Roggeman (N-VA): De resultaten van het beleid van de minister zijn veel slechter dan onder de vorige regering, zowel financieel als qua stiptheid, dienstverlening aan de loketten en compensaties. Hij voert een puur uitgavenbeleid dat zorgt voor meer werkdruk, grotere personeelstekorten en slechtere stiptheidscijfers.

06.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De minister leeft in een bubbel, zonder besef van de

problèmes auxquels les travailleurs et les voyageurs font face. Les chiffres révèlent parfaitement l'importance du problème et il n'est absolument pas sûr que le plan de transport pourra être mené à bien. Il est nécessaire de réaliser davantage d'investissements si nous voulons inciter plus de personnes à prendre le train.

06.06 Frank Troosters (VB): Plus le plan de transport est ambitieux, plus le nombre de trains en circulation augmente, plus la ponctualité est mise à rude épreuve et plus les trains supprimés sont nombreux. Pour faire du plan de transport un succès, il faut une capacité de réseau, du matériel roulant fiable et du personnel en suffisance. Or, ces deux dernières conditions ne sont pas remplies. Lorsque le ministre est entré en fonction, il a souhaité augmenter le nombre de trains en circulation. Le taux de ponctualité variait alors entre 93 et 94 %. Après la première augmentation prévue dans le plan de transport sans la capacité nécessaire, ce pourcentage a chuté à 87,3 % en décembre 2023. Les objectifs ont ensuite de nouveau été revus à la hausse, mais toujours sans disposer de suffisamment de personnel ni de matériel roulant fiable. Dans le Limbourg, la situation est aujourd'hui catastrophique et la voiture règne en maître.

06.07 Jef Van den Bergh (cd&v): Je comprends qu'il est trop tôt pour procéder à une évaluation, à peine un mois après l'entrée en vigueur des nouveaux horaires, d'autant plus que ce mois a été marqué par des vacances. Il ne me paraît pas correct de dissocier les nouveaux horaires et les chiffres de la ponctualité, dès lors que la question visait justement à montrer le lien entre ces deux éléments. Nous nous interrogeons quant à la possibilité de proposer des services supplémentaires alors que le personnel vient à manquer et que le matériel roulant subit une forte pression.

06.08 Gaby Colebunders (PVDA-PTB) (en néerlandais): J'ai l'impression que le ministre applique une stratégie du pourrissement. J'entends qu'il existe un lien entre la ponctualité et les travaux, mais le ministre diminue le nombre de guichets, détricote l'assistance aux personnes handicapées, supprime des trains de pointe, et la situation ne fait qu'empirer dans les quartiers environnants des gares. Comment remédiera-t-il à ces problèmes dans la pratique?

L'incident est clos.

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

talrijke problemen voor de werknemers en de reizigers. De cijfers tonen perfect het grote probleem aan en het is absoluut niet duidelijk of zijn vervoersplan goed zal kunnen worden uitgevoerd. Meer investeringen zijn nu eenmaal nodig als wij willen dat er meer mensen de trein nemen.

06.06 Frank Troosters (VB): Hoe ambitieuzer het vervoersplan, hoe meer treinen er rijden, hoe meer de stiptheid onder druk staat en hoe meer treinen opnieuw worden afgeschaft. Voor een succesvol vervoersplan heeft men nu eenmaal voldoende netcapaciteit, voldoende betrouwbaar rollend materieel en voldoende personeel nodig. Die twee laatste voorwaarden zijn niet ingevuld. Toen de minister aantrad, wou hij meer treinen laten rijden en was er een stiptheid van 93 à 94 %. Een eerste verhoging in het vervoersplan zonder de nodige capaciteit heeft geleid tot een stiptheid van 87,3 % in december 2023. Toen heeft men de doelen opnieuw opgetrokken, doch nog steeds zonder voldoende betrouwbaar rollend materieel of personeel. In Limburg is de situatie inmiddels helemaal dramatisch en daar is de leuze: "Lang leve koning auto!"

06.07 Jef Van den Bergh (cd&v): Ik begrijp dat een evaluatie na slechts een maand met de nieuwe dienstregeling kort dag is, zeker omdat er nog een vakantieperiode inzat. Ik vind het ontkoppelen van de nieuwe dienstregeling en de stiptheidscijfers niet correct, want de vraag was er net op gericht om het verband tussen die twee aan te tonen. We stellen ons vragen bij de mogelijkheid om extra diensten aan te bieden op een moment dat er een personeelstekort is en het materieel zwaar onder druk staat.

06.08 Gaby Colebunders (PVDA-PTB) (Nederlands): Ik heb de indruk dat de minister een verrottingsstrategie volgt. Ik neem aan dat er een verband is tussen de stiptheid en de werken, maar de minister vermindert het aantal loketten, bouwt de bijstand af aan mensen met een handicap, schaft piekurtreinen af en de stationsbuurten worden steeds maar erger. Hoe gaat hij al deze problemen concreet aanpakken?

Het incident is gesloten.

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

07.01 Michael Freilich (N-VA): Le rapport du Centre d'étude Guerre et Société (CegeSoma) a révélé le rôle joué par la SNCB dans la déportation de citoyens, pour la plupart juifs, durant la Seconde Guerre mondiale. Plus de 25 000 personnes ont été déportées. J'ai cru comprendre que le ministre voudrait mettre en place un conseil des sages pour réfléchir aux suites à donner à cette enquête.

Qui fera partie de ce conseil des sages? Qui sélectionnera ses membres? S'agira-t-il d'un mandat volontaire? Quelle sera la portée du mandat d'enquête? Quel sera le calendrier? Des résultats pourront-ils encore être attendus sous cette législature?

07.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): J'ai travaillé avec le Sénat pour prévoir le financement nécessaire afin de permettre au CegeSoma de réaliser l'enquête dans les meilleures conditions.

Nous devons tirer des leçons du passé pour éviter que ces horreurs ne se produisent plus jamais. C'est d'autant plus important à l'heure où l'antisémitisme, le racisme et la haine connaissent une recrudescence inquiétante. De plus, nous devons aussi honorer et commémorer les victimes.

Le rapport est à présent public. Tout le monde est libre de le commenter. J'espère d'ores et déjà que la communauté juive et la communauté rom seront satisfaites du travail réalisé. La vérité a éclaté au grand jour. À présent, nous devons veiller à ce que les résultats de l'enquête soient largement diffusés, principalement auprès des jeunes.

Nous devons également réfléchir à une éventuelle réparation. J'ai proposé de convoquer un conseil des sages qui peut soumettre des recommandations en la matière au gouvernement fédéral. Le conseil, qui est en cours de constitution, devrait présenter ses conclusions fin 2024. Les communautés rom et juive seront associées aux travaux.

07.03 Michael Freilich (N-VA): Je n'attends pas de réparations, mais la SNCB peut peut-être entreprendre des démarches en guise de commémoration.

Des membres de la communauté juive me confient que les pouvoirs publics ne mettent pas de budget à la disposition des instances juives désireuses de lutter contre l'antisémitisme. En revanche, les

07.01 Michael Freilich (N-VA): Uit het rapport van het Studie- en Documentatiecentrum Oorlog en Hedendaagse Maatschappij (CegeSoma) blijkt welke rol de NMBS heeft gespeeld bij de deportatie van voornamelijk Joodse burgers tijdens de Tweede Wereldoorlog. Meer dan 25.000 mensen werden gedeporteerd. Ik heb begrepen dat de minister een raad van wijzen zou willen installeren om te bekijken wat er nu verder moet gebeuren.

Wie zal deelnemen aan die raad van wijzen? Wie selecteert de leden? Gaat het om vrijwilligers? Hoe ruim is het onderzoeksmandaat? Welk tijdspad wordt er gevolgd? Zal een en ander nog tijdens deze legislatuur kunnen worden afgerond?

07.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik heb samen met de Senaat voor de nodige financiering gezorgd, zodat het CegeSoma het onderzoek in de best mogelijke omstandigheden kon uitvoeren.

We moeten leren uit het verleden om te vermijden dat de horror zich opnieuw zou voordoen, zeker nu antisemitisme, racisme en haat opnieuw zorgwekkend toenemen. Daarnaast moeten we ook de slachtoffers eren en herdenken.

Het rapport is nu openbaar. Iedereen is vrij om er commentaar op te geven. Ik hoop alvast dat de Joodse gemeenschap en de Romagemeenschap tevreden zijn over het gerealiseerde werk. De waarheid is aan het licht gebracht. Nu moeten we ervoor zorgen dat de resultaten van het onderzoek op grote schaal worden verspreid, vooral dan onder de jongeren.

Tevens moeten we nadenken over een eventueel herstel. Ik heb voorgesteld om een raad van wijzen samen te roepen die daarover aanbevelingen kan doen aan de federale regering. De raad, die momenteel wordt opgericht, zou eind 2024 zijn conclusies moeten presenteren. De Roma en de Joodse gemeenschap zullen bij de werkzaamheden worden betrokken.

07.03 Michael Freilich (N-VA): Ik zit niet te wachten op herstelbetalingen, maar de NMBS kan misschien wel iets ondernemen ter nagedachtenis.

Mensen uit de Joodse gemeenschap vertellen mij dat de overheid geen budget ter beschikking stelt van Joodse instanties die het antisemitisme willen bestrijden. Organisaties die het anti-islamisme

organisations luttant contre l'anti-islamisme sont soutenues. Au lieu d'accorder des réparations, la SNCB pourrait peut-être financer une série de projets visant à lutter contre l'antisémitisme?

Dans le passé également, la communauté juive n'a jamais bénéficié de réparations. Des biens ont toutefois été restitués.

L'incident est clos.

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): Dans le cadre de leurs compétences en matière de réformes institutionnelles, les ministres Verlinden et Clarinval sont chargés de rédiger des textes législatifs sur tous les domaines de compétence possibles. La ministre Verlinden affirme que les textes existent, mais un écran de fumée entoure la question. Il y aurait un blocage sur ces textes.

Selon le vice-premier ministre Gilkinet, des textes législatifs ou des notes conceptuelles ont-ils été rédigés par les ministres Verlinden et Clarinval? Ces textes ne devraient-ils pas être rendus publics? Selon la ministre Verlinden, elle ne peut le faire faute de consensus au sein du gouvernement. Le ministre Gilkinet serait-il à l'origine du blocage?

08.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Il est étrange que cette question soit posée en commission de la Mobilité.

Je confirme qu'il y a eu des discussions à ce sujet au sein du gouvernement ainsi que des propositions, mais qu'aucun consensus ne s'est dégagé.

08.03 Sander Loones (N-VA): Une question portant sur d'éventuels textes communautaires en matière de mobilité relève des compétences du ministre de la Mobilité, si je ne m'abuse. En outre, la ministre Verlinden affirme qu'elle n'est pas seule responsable de l'élaboration de ces textes, mais qu'elle agit en coopération avec les ministres compétents. J'interroge donc les ministres compétents.

L'incident est clos.

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

bekampen, krijgen wel steun. In plaats van herstelbetalingen kan de NMBS misschien een aantal projecten financieren om het antisemitisme tegen te gaan?

Ook in het verleden zijn er nooit herstelbetalingen gedaan voor de Joodse gemeenschap. Er was wel een restitutie van goederen.

Het incident is gesloten.

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

08.01 Sander Loones (N-VA): De ministers Verlinden en Clarinval moeten binnen hun bevoegdheid op het vlak van institutionele hervorming wetteksten opstellen over alle mogelijke bevoegdheidsdomeinen. Minister Verlinden zegt dat de teksten er zijn, maar er blijft hierrond heel wat rook hangen. Er zou sprake zijn van een blokkering van deze teksten.

Zijn er volgens vicepremier Gilkinet wetteksten of conceptnota's opgesteld door de ministers Verlinden en Clarinval? Moeten die teksten niet publiek worden gemaakt? Volgens minister Verlinden kan zij dat niet doen bij gebrek aan consensus binnen de regering. Is minister Gilkinet misschien degene die de zaak blokkeert?

08.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Wat een vreemde vraag voor de commissie voor Mobiliteit!

Ik bevestig dat er inderdaad hierover discussies in de regering zijn geweest en dat er voorstellen zijn gedaan, maar dat geen consensus werd bereikt.

08.03 Sander Loones (N-VA): Een vraag over eventuele communautaire teksten inzake mobiliteit behoort toch tot de bevoegdheid van de minister van Mobiliteit? Bovendien zegt minister Verlinden dat zij die teksten niet alleen moet schrijven, maar samen met de vakministers. Dus ondervraag ik hen.

Het incident is gesloten.

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)

09.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le fret ferroviaire ne peut pas rivaliser avec le transport routier. Avant l'été, un projet de loi prévoyant des subventions au profit de ce secteur a été adopté, mais il doit encore être approuvé par l'Europe.

Quand ce dossier a-t-il été notifié auprès des autorités européennes? L'opérateur Lineas a-t-il introduit une demande d'aide publique? D'autres entreprises de ce secteur ont-elles également demandé une aide publique?

09.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le fret ferroviaire est vital pour l'industrie. Un plan en matière de transport de marchandises a été annoncé dans l'accord de gouvernement en vue de doubler le volume à l'horizon 2030. Le secteur des transports a beaucoup souffert des crises successives. Néanmoins, il existe une volonté claire de faire davantage usage du rail.

La demande de soutien ne provient pas directement des entreprises ferroviaires, mais de l'industrie.

Dès l'adoption de la loi en juin 2023, je me suis attelé à la préparation du dossier et aux contacts avec la Commission européenne. Lors des négociations budgétaires pour 2024, j'ai obtenu un budget additionnel afin d'augmenter le mécanisme de soutien. Le 8 décembre 2023, j'ai envoyé le dossier finalisé à la Commission européenne.

Lineas est détenue majoritairement par un investisseur privé. Le soutien que nous apportons au fret ferroviaire inclut également un soutien aux sociétés de transport telles que Lineas, mais également à d'autres acteurs. Le mécanisme de soutien a déjà permis à l'exploitant d'une nouvelle installation de triage d'obtenir ses premières commandes. Les résultats montrent le potentiel important de ce mécanisme de soutien.

09.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Nous sommes toujours critiques à l'égard d'aides d'État essentiellement versées à une seule entreprise. Nous préférons un système dans lequel le transport de marchandises est dans les mains de l'État et non dans celles d'un trop grand nombre d'entreprises concurrentes qui s'entretuent.

L'incident est clos.

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

09.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het goederenvervoer via het spoor kan niet concurreren met het wegvervoer. Voor de zomer werd een wetsontwerp goedgekeurd over subsidies voor de sector, die nog goedgekeurd moeten worden door Europa.

Wanneer werd dit aangemeld bij Europa? Heeft Lineas een aanvraag voor overheidssteun ingediend? Hebben nog andere bedrijven in deze sector overheidssteun aangevraagd?

09.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het goederenvervoer per spoor is van vitaal belang voor de industrie. In het regeerakkoord werd een plan over het goederenvervoer aangekondigd om het volume tegen 2030 te verdubbelen. De transportsector heeft zwaar geleden onder de achtereenvolgende crisissen. Toch is er een duidelijke wil om meer gebruik te maken van het spoor.

De vraag om steun komt niet rechtstreeks van spoorwegmaatschappijen, maar van de industrie.

Meteen na de goedkeuring van de wet in juni 2023 ben ik begonnen met de voorbereiding van het dossier en met de contacten met de Europese Commissie. Bij de begrotingsonderhandelingen voor 2024 heb ik een aanvullend budget verkregen om het steunmechanisme te kunnen verhogen. Op 8 december 2023 heb ik het afgeronde dossier naar de Europese Commissie gestuurd.

Lineas is voor het grootste deel in handen van een particuliere investeerder. De steun die wij geven aan het goederenvervoer per spoor, is ook een steun aan vervoersbedrijven zoals Lineas, maar ook aan andere spelers. Het steunmechanisme heeft al gezorgd voor de eerste opdrachten voor de exploitant van een nieuwe rangeerinstallatie. De resultaten tonen het grote potentieel aan van dit steunmechanisme.

09.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Wij zijn altijd kritisch over overheidssteun die hoofdzakelijk naar één bedrijf gaat. Wij kiezen een systeem waarbij het goederenvervoer in overheidshanden is in plaats van in handen van te veel concurrerende bedrijven die elkaar de das om doen.

Het incident is gesloten.

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

(55040384C)

10.01 Sophie Rohonyi (DéFI): *Début septembre, vous vous prononcez en faveur de l'instauration d'un prix minimum pour les billets d'avion, qui reflète le coût réel. Le gouvernement a, à bon droit, mis en place une première contribution à l'embarquement et une redevance variable pour les compagnies aériennes au vu de l'impact environnemental.*

Face aux prix pratiqués par les compagnies low cost ou aux avions volant à vide pendant la crise du covid, il faut désormais tenir compte du dérèglement climatique et des efforts des États et des citoyens pour diminuer les émissions de GES. Pour une mobilité durable, la part modale du train doit augmenter.

Pour y arriver, les experts prônent trois mesures: taxer le kérosène au niveau de l'UE, mettre en place un vrai réseau ferroviaire européen pour mutualiser les coûts, 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.

Proposerez-vous au niveau européen l'instauration d'un prix minimum sur les billets d'avion? Si oui, quand? Tous vos collègues vous soutiennent-ils dans cette démarche, et aussi pour augmenter la part modale du train?

10.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Le développement des trains de nuit internationaux est l'une de mes priorités. Mais il incombe à la Commission européenne de prendre des initiatives législatives à ce sujet ou de permettre aux États de subventionner ces activités.

Avec la France et l'Autriche, j'ai appelé la Commission européenne à réviser le règlement européen 1008/2008 pour mieux refléter le coût réel de l'aviation. Malgré sa non-publication, je continuerai de soutenir la révision de ce dernier et sa mise à l'agenda de la prochaine Commission.

Je soutiens la taxation du kérosène au niveau européen. J'ai également mis sur la table gouvernementale un projet d'interdiction des vols intra-belges et jusqu'à 25 km au-delà de nos frontières. L'impact environnemental et le respect des droits sociaux seront débattus lors de la

Europa" (55040384C)

10.01 Sophie Rohonyi (DéFI): *Begin september sprak u zich uit voor de invoering van een minimumprijs voor vliegtickets die de werkelijke kosten weerspiegelt. De regering heeft terecht een eerste instaptarief ingevoerd en een variabele heffing voor luchtvaartmaatschappijen op basis van de milieu-impact.*

Tegen de achtergrond van de ticketprijzen van de lagekostenmaatschappijen en de lege vliegtuigen tijdens de coronacrisis moeten we nu rekening houden met de klimaatverandering en de inspanningen van overheden en burgers om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Met het oog gericht op een duurzame mobiliteit moet het aandeel van het spoorvervoer in de totale mobiliteit toenemen.

Om dat te bereiken bevelen de experts drie maatregelen aan: kerosine belasten op EU-niveau, een echt Europees spoorweginet opzetten om de kosten te poolen, en de treintickets goedkoper maken en versneld werk maken van 'lagekostentreinen'. Zo wil de SNCF het OUIGO-treinaanbod verhogen van 20 % naar 25 % tegen 2025.

Zult u op Europees niveau voorstellen om een minimumprijs voor vliegtickets in te voeren? Zo ja, wanneer? Steunen al uw collega's u in deze aanpak, en ook wat het verhogen van het aandeel van het spoorvervoer in de totale mobiliteit betreft?

10.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De ontwikkeling van de internationale nachttreinen is een van mijn prioriteiten. Het is echter aan de Europese Commissie om daarrond wetgevende initiatieven te nemen of om lidstaten toe te staan dergelijke activiteiten te subsidiëren.

Samen met Frankrijk en Oostenrijk heb ik de Europese Commissie ertoe opgeroepen de Europese verordening 1008/2008 te herzien om de werkelijke kosten van vliegtravels beter te weerspiegelen. Ook al zit een publicatie er deze zittingsperiode niet meer in, toch zal ik de herziening van die verordening blijven steunen en ervoor blijven ijveren dat ze in de volgende zittingsperiode op de agenda van de Commissie gezet wordt.

Ik ben pleitbezorger voor een kerosinebelasting op Europees niveau. Ik heb ook een wetsontwerp op de regeringstafel gelegd om binnenlandse vluchten en vluchten van en naar onze buurlanden tot 25 km buiten onze landsgrenzen te verbieden. De milieu-impact en de naleving van de sociale rechten zullen

conférence sur l'aviation qui se tiendra, avec le soutien de la DGTA, en avril dans le cadre de la présidence belge.

Pour ce qui est d'augmenter la part modale des trains, il faut une offre multi-formule, dont des liaisons plus classiques. La SNCB et la SNCF collaborent par exemple à la remise en service d'une liaison Paris-Bruxelles moins rapide qu'un TGV, mais aussi moins chère, si possible dès cet été.

Comme le démontre une étude du SPF Mobilité, pour les relations plus longues, le train de nuit peut s'avérer une solution intéressante, d'où l'initiative législative, largement soutenue par cette assemblée.

10.03 Sophie Rohonyi (DéFI): Je dois reconnaître votre volonté de mettre en place des trains de nuit et de taxer le kérosène. Cela ne peut se décider qu'au niveau européen. Espérons que la présidence belge de l'Union mette cette question à l'agenda.

J'ai tenu à vous interpellier pour que vous clarifiez votre position sur le tarif minimum pour les vols européens, qui permettrait au voyageur de prendre conscience du coût réel de l'aviation et de son impact environnemental. Cette prise de conscience est impossible si l'on continue d'offrir des vols pour l'autre bout de l'Europe à moins de 50 euros.

Je voulais aussi vous sensibiliser sur la réduction du *gap* tarifaire qui existe entre l'avion et le train à grande vitesse. Ce dernier reste trop cher au regard de l'alternative crédible qu'il représente par rapport à l'avion.

Cela m'amène à la question du développement des trains *low cost*. Vous n'y avez pas répondu. Certaines initiatives sont développées par nos pays voisins et méritent d'être élargies.

L'incident est clos.

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): Groen, par le biais de sa section de Renaix, critique dans une lettre le fait que le ministre n'a pas encore établi de plan clair pour la dédieselisation de la ligne Renaix-Eeklo. Cette ligne ferroviaire est pourtant de loin la

besproken worden tijdens de luchtvaartconferentie die in april zal plaatsvinden onder het Belgische voorzitterschap, met de steun van het DGLV.

Voor het verhogen van het aandeel van de trein in de totale mobiliteit is er een aanbod met meerdere formules nodig, waaronder de meer klassieke verbindingen. De NMBS en haar Franse tegenhanger SNCF werken bijvoorbeeld samen om zo mogelijk tegen deze zomer opnieuw een verbinding Parijs-Brussel op te zetten, die minder snel maar ook goedkoper zal zijn dan een hst-verbinding.

Zoals blijkt uit een studie van de FOD Mobiliteit kunnen nachttreinen een interessante oplossing zijn voor langere verbindingen, vandaar het wetgevend initiatief, dat breed gedragen wordt in deze assemblee.

10.03 Sophie Rohonyi (DéFI): Ik erken dat u nachttreinen wilt inleggen en belasting wilt heffen op kerosine. Daarover kan er evenwel alleen op Europees niveau een beslissing genomen worden. Laten we hopen dat het Belgische EU-voorzitterschap die kwestie op de agenda zet.

Ik wilde u vragen om uw standpunt te verduidelijken over het minimumtarief voor Europese vluchten, dat reizigers bewust zou maken van de werkelijke kosten van de luchtvaart en de milieu-impact ervan. Die bewustwording is onmogelijk als men vluchten naar de andere kant van Europa blijft aanbieden voor minder dan 50 euro.

Ik wilde u ook bewust maken van de noodzaak om het grote ticketprijsverschil tussen het vliegtuig en de hogesnelheidstrein te verkleinen. Als geloofwaardig alternatief voor het vliegtuig is de hogesnelheidstrein nog steeds te duur.

Dit brengt me bij de vraag over de ontwikkeling van zogenaamde lagekostentreinen. U hebt geen antwoord gegeven op die vraag. Onze buurlanden hebben een aantal initiatieven ontwikkeld, die verder uitgerold zouden moeten worden.

Het incident is gesloten.

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

11.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De afdeling van Groen in Ronse bekritiseert in een brief het feit dat de minister nog steeds geen duidelijk plan heeft om de lijn Ronse-Eeklo te ontdieselen. Nochtans is ze met voorsprong de drukst gebruikte

plus utilisée des lignes diesel destinées au trafic de voyageurs en Belgique. Quelle est la réaction du ministre à cet égard?

dieselspoorlijn voor personenverkeer in België. Wat is de reactie van de minister?

11.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La SNCB utilise toujours 94 automotrices diesel construites par Alstom entre 2000 et 2002, sur la base des normes de l'époque. Le calendrier actuel prévoit que la SNCB retirera ces automotrices diesel du service en 2034 au plus tard. Dans l'intervalle, j'examine avec la SNCB et Infrabel les options permettant de réduire le plus rapidement possible le recours aux locomotives diesel restantes.

11.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS zet nog steeds 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 intussen de opties om het resterende aandeel dieseltractie zo snel mogelijk terug te dringen.

Au début de l'année 2022, un groupe de travail commun a entamé l'analyse des possibilités d'exploitation futures sur les lignes ferroviaires non électrifiées en Belgique.

Begin 2022 is een gezamenlijke werkgroep opgestart om te onderzoeken wat de toekomstige exploitatiemogelijkheden zijn op de niet-geëlektrificeerde spoorlijnen in België.

Les moyens prévus dans le contrat avec la SNCB nous permettent de remplacer en l'espace de dix ans la moitié du matériel roulant par du matériel plus confortable, plus accessible et, de plus, moins polluant.

Met de middelen 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 vervuilend materieel.

11.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Malheureusement, la dédieselisation ne sera donc une réalité qu'en 2034.

11.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De ontdieseling komt er helaas dus pas in 2034.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n^{os} 55040510C de M. Roggeman et 55040527C de Mme Bonaventure sont reportées.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55040510C van de heer Roggeman en 55040527C van mevrouw Bonaventure worden uitgesteld.

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

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

12.01 Frank Troosters (VB): Le contrôleur aérien skeyes a obtenu un report de remboursement pour un prêt accordé par l'État belge. L'échéance a été prolongée d'un an, à savoir de décembre 2023 à décembre 2024.

12.01 Frank Troosters (VB): Luchtverkeersleider skeyes heeft uitstel van betaling gekregen voor een lening toegekend door de Belgische Staat. De termijn is verlengd met één jaar, namelijk van december 2023 tot december 2024.

De quel montant s'agit-il? Pourquoi ce report a-t-il été accordé à skeyes?

Over welk bedrag gaat het? Waarom kreeg skeyes uitstel?

12.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): En 2021, l'entreprise publique skeyes a obtenu un prêt de 110 millions d'euros pour assurer sa continuité durant la crise sanitaire. Le capital devait être remboursé en cinq tranches annuelles de 22 millions d'euros et le premier remboursement devait intervenir au plus tôt en décembre 2023. À la demande de skeyes, cette échéance a été reportée

12.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): In 2021 kreeg skeyes een lening van 110 miljoen euro om de continuïteit van het overheidsbedrijf te waarborgen tijdens de coronacrisis. De hoofdsom moest in 5 jaarlijkse schijven van 22 miljoen euro worden terugbetaald, met de eerste terugbetaling ten vroegste in december 2023. Op verzoek van skeyes is dit met een jaar uitgesteld en zullen de

d'un an et les remboursements auront lieu de décembre 2024 à décembre 2028, et ce en raison de circonstances imprévues. En effet, skeyes ne pourra appliquer qu'à partir de 2024 le mécanisme de correction qui lui permettra de récupérer auprès des compagnies aériennes une partie du manque à gagner de 2020 et 2021. Elle n'a pas encore pu l'appliquer l'année dernière en raison des mesures européennes qui protégeaient les compagnies aériennes. Cette situation a eu, en 2023, une incidence négative à hauteur de 30 millions d'euros sur les liquidités de skeyes.

L'incident est clos.

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): Le syndicat socialiste CGSP a déposé un préavis de grève pour la période s'étendant du lundi 29 janvier au jeudi 1^{er} février. Si elle est maintenue, il s'agira déjà de la troisième grève en peu de temps.

Comment se déroule la concertation sociale entre les syndicats des cheminots et la direction de la SNCB? Le ministre reconnaît-il que les actions de grève ne contribuent pas à redorer l'image de la SNCB? Comment entend-il éviter de nouvelles grèves et une nouvelle détérioration de l'image de l'entreprise?

13.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il est déplorable que les travailleurs soient une fois de plus contraints de déposer un préavis de grève pour se faire entendre. Les conditions de travail et la qualité des emplois à la SNCB sont de plus en plus tendues.

Le ministre comprend-il les préoccupations du personnel? A-t-il déjà joué le rôle de médiateur lors de grèves précédentes? Quels ont été les résultats de cette médiation? La direction de la SNCB est-elle toujours disposée à dialoguer avec les syndicats?

13.03 Sophie Rohonyi (DéFI): La CGSP cheminots a déposé un nouveau préavis de grève de 72

terugbetalingen plaatsvinden vanaf december 2024 tot december 2028 en dit wegens onvoorziene omstandigheden. Skeyes kan immers pas vanaf 2024 het correctiemechanisme toepassen om een deel van de in 2020 en 2021 misgelopen ontvangsten te recupereren van de luchtvaartmaatschappijen. Dat kon vorig jaar nog niet wegens de Europese maatregelen ter bescherming van de luchtvaartmaatschappijen. Dat had in 2023 een negatieve liquiditeitsimpact op skeyes ten belope van 30 miljoen euro.

Het incident is gesloten.

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)

13.01 Frank Troosters (VB): De socialistische vakbond ACOD heeft een stakingsaanzegging ingediend voor acties van maandag 29 januari tot donderdag 1 februari. Dat zou reeds de derde stakingsactie zijn in een korte periode.

Hoe verloopt het sociaal overleg tussen de spoorbonden en de directie van de NMBS? Erkent de minister dat de stakingsacties het imago van de NMBS niet ten goede komen? Hoe wil hij nieuwe stakingen en verdere imagoschade voorkomen?

13.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het is toch problematisch dat de mensen opnieuw genooddaakt zijn een stakingsaanzegging te doen omdat hun stem onvoldoende wordt gehoord. De werkomstandigheden en de kwaliteit van de jobs bij het spoor komen steeds meer onder druk te staan.

Begrijpt de minister de zorgen van het personeel? Heeft hij bij vorige stakingen als bemiddelaar opgetreden? Wat was daarvan het resultaat? Zal de spoordirectie nog overleggen met de vakbonden?

13.03 Sophie Rohonyi (DéFI): ACOD Spoor heeft een nieuwe stakingsaanzegging ingediend voor een

heures. En dépit de votre discours rassurant sur l'état du dialogue social, il est patent que votre ambition de faire du train la colonne vertébrale de la mobilité fait peser des incertitudes sur le nombre de salariés et leurs conditions de travail. Il est prévu 4,5 % de productivité annuelle supplémentaires pour la SNCB, dont 1,5 % doivent émaner de mesures internes et 3 % de mesures externes comme l'augmentation du trafic. La SNCB entend en outre diminuer le personnel en gare et rendre les agents plus polyvalents. La CGSP estime que ces mesures devraient aggraver les retards et souhaite que les économies soient faites dans d'autres postes budgétaires.

Quel est l'état des négociations? Allez-vous restaurer le dialogue? Y a-t-il des postes où faire des économies qui nuiraient moins aux conditions de travail, comme le recours aux consultants externes?

13.04 **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): J'espère que la concertation sociale connaîtra une issue favorable et qu'il n'y aura pas de grève. Ma fonction de ministre m'empêche évidemment de m'immiscer dans ce dossier.

J'ai toujours défendu le personnel des chemins de fer. Ainsi, j'ai plaidé pour le recrutement d'un plus grand nombre de conducteurs et de membres du personnel de bord et j'ai défendu leur statut social lorsque quelques membres de la majorité ont remis en cause leur régime de pension.

Pour réaliser les grandes ambitions pour les chemins de fer, nous investissons des moyens supplémentaires, mais le mode de fonctionnement de la SNCB doit également changer. Ce n'est qu'en travaillant plus efficacement que la société des chemins de fer pourra faire face aux défis futurs. En effet, l'objectif est de continuer à offrir à l'avenir, dans un environnement concurrentiel européen, un service public de qualité presté par des travailleurs bien formés et correctement rémunérés. Pour ce faire, nous devons être en mesure de transporter plus de passagers en disposant de gares plus accessibles, de trains plus confortables et d'un service plus performant.

(En français) Les voyageurs attendent plus de trains ponctuels, avec une meilleure qualité de service. Je comprends que cela suscite des questions et des frictions, alors qu'il faut recruter 2 000 membres du personnel en dix ans.

staking van 72 uur. Ondanks uw geruststellende woorden over de staat van het sociale overleg is het duidelijk dat uw ambitie om van de trein de ruggengraat van de mobiliteit te maken, onzekerheid doet ontstaan over het aantal werknemers en hun arbeidsomstandigheden. De productiviteit van de NMBS moet op jaarbasis met 4,5 % toenemen, waarvan 1,5 % bereikt moet worden met interne maatregelen en 3 % met externe maatregelen, zoals een toename van het treinverkeer. Bovendien is de NMBS van plan om minder personeel in de stations in te zetten en de medewerkers polyvalenter te maken. ACOD Spoor meent dat die maatregelen nog meer en grotere vertragingen zullen veroorzaken en vraagt dat de besparingen op andere begrotingsposten worden doorgevoerd.

Hoe staat het nu met de onderhandelingen? Zult u de dialoog herstellen? Zijn er besparingen op andere posten mogelijk die minder nadelig zijn voor de arbeidsomstandigheden? Ik denk daarbij aan de kosten voor externe consultants.

13.04 Minister **Georges Gilkinet** (Nederlands): Ik hoop dat het sociaal overleg een gunstig resultaat zal hebben en dat er geen staking zal plaatsvinden. Als minister kan ik mij daarin uiteraard niet mengen.

Ik heb het spoorpersoneel altijd verdedigd. Zo heb ik gepleit voor het aanwerven van meer machinisten en treinpersoneel en ik heb hun sociaal statuut verdedigd toen enkele leden van de meerderheid hun pensioenstelsel ter discussie stelden.

Om de grote ambities voor de spoorwegen waar te maken, investeren we bijkomende middelen, maar daarnaast moet ook de manier van werken bij de NMBS veranderen. Alleen door efficiënter te werken, zal de spoorwegonderneming de toekomstige uitdagingen het hoofd kunnen bieden. Het is immers de bedoeling om ook in de toekomst, in een Europese concurrentiële omgeving, nog een kwaliteitsvolle openbare dienst aan te bieden, met goed opgeleide en goedbetaalde werknemers. Daarvoor moeten we in staat zijn om meer passagiers te vervoeren, met beter bereikbare stations, comfortabelere treinen en een robuustere dienstverlening.

(Frans) De reizigers willen meer stiptere treinen, met een kwaliteitsvollere dienstverlening. Ik begrijp dat dit vragen oproept en wijvingen veroorzaakt, op een ogenblik waarop er over een periode van tien jaar 2.000 personeelsleden aangeworven moeten worden.

(En néerlandais) J'en arrive à ma conclusion: le déblocage de nouveaux moyens pour le rail et l'augmentation de l'efficacité nous permettront d'assurer l'avenir de la société ferroviaire et les emplois du personnel.

13.05 Frank Troosters (VB): Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question sur l'état d'avancement de la concertation sociale.

13.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il est surtout important d'écouter le personnel. J'ai l'impression que c'est uniquement au personnel ordinaire qu'on demande de travailler plus efficacement, et non à la direction de l'entreprise. Au sommet, l'équipe de direction ne cesse de s'élargir, tandis que les personnes qui font rouler les trains tous les jours doivent travailler de plus en plus dur, avec de moins en moins de personnel.

Président: Jef Van den Bergh.

13.07 Sophie Rohonyi (DéFI): Les navetteurs sont confrontés à plus de retards et d'annulations de trains et à des grèves quasiment chaque mois. Alors qu'un dialogue de sourds s'est installé entre les syndicats et la direction, vous avez la responsabilité de tenter de restaurer le dialogue social. Je vous ai appelé à le faire en novembre 2023 et depuis, rien n'a changé. Il est temps de sortir de cette posture passive.

Pour être efficaces, il faut avoir le personnel nécessaire, mais surtout trouver les budgets pour le payer. Je regrette de ne pas avoir reçu de réponse sur les pistes proposées dans ma question, notamment la réduction des frais de consultance extérieure.

L'incident est clos.

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

14.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le 23 décembre 2023, une action spontanée a été menée par le personnel du contrôleur aérien skeyes en raison du retrait sans concertation préalable du congé de paternité d'un employé. C'était la goutte d'eau qui a fait déborder un vase déjà rempli plus qu'à ras bord. La discussion sur les conditions de travail menée avec la direction est un dialogue de sourds.

Le ministre peut-il fournir des explications sur l'action du 23 décembre? La paix sociale est-elle entre-

(Nederlands) Ik kom tot mijn besluit: door nieuwe middelen vrij te maken voor de trein en de efficiëntie te verhogen, kunnen we de toekomst van het bedrijf en de jobs van het personeel veiligstellen.

13.05 Frank Troosters (VB): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de stand van zaken van het sociaal overleg.

13.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Er moet vooral geluisterd worden naar het personeel. Ik heb de indruk dat er alleen aan het gewone personeel wordt gevraagd om efficiënter te werken, niet aan de top van het bedrijf. Aan de top komen er steeds meer directieleden bij, terwijl de mensen die de trein elke dag doen rijden, steeds harder moeten werken, met steeds minder personeel.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

13.07 Sophie Rohonyi (DéFI): Treinen met vertraging en afgeschafte treinen zijn dagelijkse kost voor de treinreizigers die ook nog bijna maandelijks met stakingen af te rekenen hebben. Nu de vakbonden en de directie een dovemansgesprek voeren, is het uw verantwoordelijkheid om te trachten de sociale dialoog te herstellen. Ik heb u daartoe in november 2023 opgeroepen en sindsdien is er niets veranderd. Het is tijd om die passieve houding achter zich te laten.

Om efficiënt te zijn moet men over het nodige personeel beschikken, maar bovenal moet men de middelen vinden om het te betalen. Ik betreur dat ik geen reactie gekregen heb op de pistes die ik in mijn vraag aangereikt heb, met name de verlaging van de kosten voor externe consultancy.

Het incident is gesloten.

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

14.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Op 23 december 2023 was er een spontane actie bij luchtverkeersleider skeyes wegens de intrekking van het vaderschapsverlof van een werknemer zonder voorafgaand overleg. Het was de druppel voor een overvolle emmer. Het gesprek over de arbeidsomstandigheden met de directie is een dovemansgesprek.

Kan de minister de actie van 23 december toelichten? Is de sociale rust ondertussen

temps revenue? Est-il exact que le règlement de service n'est pas respecté? Le ministre prend-il des mesures pour améliorer les conditions de travail?

14.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Le dialogue social est de la responsabilité du comité de direction de toute entreprise publique.

Le litige portait effectivement sur un congé de paternité non octroyé. Selon le management, l'entreprise respecte la réglementation. La direction a invité les syndicats à faire connaître leurs griefs. Une réunion a eu lieu le 27 décembre 2023 dans une ambiance constructive. Certains points seront discutés dans le cadre du dialogue social classique. Je veille à ce que la concertation sociale soit respectée par toutes les parties.

14.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les problèmes chez skeyes durent depuis des lustres. Des procédures judiciaires sont en cours pour non-respect des temps de travail. Une action a également été menée chez Brussels Airlines pour des problèmes similaires. Les conditions de travail dans le secteur de l'aviation sont soumises à des pressions qui affectent la sécurité.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 55040614C de M. Verduyck, 55040361C de Mme Bonaventure et 55040694C de M. Ben Achour sont reportées. La question n^o 55040683C de Mme 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)

15.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): *Vous avez signé à l'automne une lettre d'intention avec votre homologue luxembourgeois pour sceller la collaboration ferroviaire entre nos pays. Ce document a l'avantage de survivre à un changement de gouvernement. Ainsi, la nouvelle ministre de la Mobilité luxembourgeoise a confirmé en décembre cette volonté de doubler les navetteurs transfrontaliers d'ici 2040.*

Comment s'organise la collaboration à cette fin? Quel est le calendrier?

teruggekeerd? Klopt het dat het dienstreglement niet wordt gerespecteerd? Onderneemt de minister iets om de werkomstandigheden te verbeteren?

14.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De sociale dialoog is de verantwoordelijkheid van het directiecomité van elk publiekebedrijf.

Het geschil ging inderdaad over een niet-toegekend vaderschapsverlof. Volgens het management voldoet het bedrijf aan de regelgeving. De directie heeft de vakbonden uitgenodigd om hun grieven kenbaar te maken. Op 27 december 2023 vond een vergadering plaats in constructieve sfeer. Een aantal zaken zal worden besproken binnen de reguliere sociale dialoog. Ik zorg ervoor dat het sociaal overleg door alle partijen wordt gerespecteerd.

14.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De problemen bij skeyes slepen al een hele tijd aan. Er lopen juridische procedures wegens het niet-respecteren van de arbeidstijden. Bij Brussels Airlines is ook actie gevoerd wegens soortgelijke problemen. De arbeidsomstandigheden in de luchtvaartsector staan onder druk en dat heeft gevolgen voor de veiligheid.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55040614C van de heer Verduyck, 55040361C van mevrouw Bonaventure en 55040694C van de heer Ben Achour worden uitgesteld. Vraag nr. 55040683 van mevrouw Marghem wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

15 Samengevoegde vragen van

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

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De samenwerking met het Groothertogdom Luxemburg" (55040793C)

15.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): *In het najaar hebt u samen met uw Luxemburgse ambtgenoot een intentieverklaring ondertekend om de samenwerking tussen onze beide landen op het vlak van de spoorwegen te bezegelen. Het voordeel van dat document is dat het een regeringswissel overleeft. De nieuwe Luxemburgse minister van Mobiliteit heeft dan ook in december bevestigd dat het de bedoeling blijft om het aantal pendelaars die de grens oversteken tegen 2040 te verdubbelen.*

Hoe wordt deze samenwerking met dat doel voor ogen georganiseerd? Wat is het tijdpad?

15.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Avec ma collègue luxembourgeoise, nous allons mettre en œuvre la lettre d'intention signée en octobre 2023. C'est le départ du renforcement de la coopération ferroviaire, mais aussi de l'amélioration de la mobilité en province de Luxembourg. Nous nous sommes engagés à doubler la part de navetteurs entre les deux pays d'ici 2040; doubler le volume de fret ferroviaire d'ici 2040; réduire le temps de parcours entre les deux capitales, avec l'objectif de relier Bruxelles et Luxembourg en deux heures d'ici 2030.

L'accord prévoit une modernisation de l'infrastructure – notamment de l'axe 3 entre Gembloux et Luxembourg – via un nouveau financement européen. Il prévoit aussi une amélioration de l'offre ferroviaire transfrontalière, une arrivée progressive de nouvelles voitures sur les lignes transfrontalières, une meilleure connexion multimodale, de nouvelles places de stationnement, y compris pour les vélos, dont la gratuité sera assurée aux abonnés.

Pour les travaux sur l'axe 3 précité, il y a un nouvel appel à projet dans le cadre du programme *CEF for Transport*. Infrabel prépare un dossier de candidature, qui sera introduit d'ici au 30 janvier. Nous ne connaissons les résultats que dans le courant de l'année. Cette modernisation constitue un chantier titanesque: l'amplitude des travaux se conjugue avec la nécessité de maintien du trafic et la complexité pour accéder à certains sites avec le matériel nécessaire.

Infrabel tâche de limiter les impacts négatifs pour les voyageurs mais les contraintes techniques dues au relief expliquent que l'avancement des travaux ne dépend pas uniquement de leur financement. Ce chantier est l'objet d'un *monitoring* permanent sur tous ses aspects. Le milliard emprunté par Infrabel servira à finaliser dans les délais ces travaux importants.

Président: Jean-Marc Delizée.

15.03 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Je me réjouis que la nouvelle ministre luxembourgeoise de la Mobilité ait confirmé la lettre d'intention initiée avec son prédécesseur, car ce document recouvre des objectifs concrets importants notamment pour les travailleurs transfrontaliers.

L'incident est clos.

15.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): Samen met mijn Luxemburgse collega zullen we de intentieverklaring uitvoeren die in oktober 2023 ondertekend werd. Dat is het uitgangspunt om de samenwerking in spoorwegaangelegenheden te versterken, maar ook om de mobiliteit in de provincie Luxemburg te verbeteren. We streven naar een verdubbeling van het aantal pendelaars tussen beide landen tegen 2040, een verdubbeling van het volume van het goederenvervoer per spoor tegen 2040 en een verkorting van de reistijd tussen Brussel en Luxemburg, zodat een treinrit tussen beide hoofdsteden slechts twee uur duurt tegen 2030.

Het akkoord voorziet in de modernisering van de infrastructuur – met name van as 3 tussen Gembloux en Luxembourg – via nieuwe Europese financiering. Het voorziet ook in een verbetering van het grensoverschrijdende treinaanbod, de geleidelijke ingebruikname van nieuwe rijtuigen op de grensoverschrijdende lijnen, een betere multimodale verbinding en nieuwe parkeerplaatsen, ook voor fietsen, die gratis zullen zijn voor reizigers met een abonnement.

Voor de werken op de eerder genoemde as 3 wordt er een nieuwe projectoproep gelanceerd in het kader van de Connecting Europe Facility (CEF) for Transport. Infrabel bereidt een aanvraagdossier voor dat tegen 30 januari ingediend moet worden. De resultaten zullen pas in de loop van het jaar bekend zijn. Dit moderniseringsproject is een titanenwerk: het betreft grootschalige werken, waarbij het treinverkeer niet onderbroken mag worden en het moeilijk is om het nodige materiaal op bepaalde sites te krijgen.

Infrabel probeert de negatieve gevolgen voor de reizigers te beperken, maar de voortgang van de werken is niet alleen een kwestie van financiering, maar hangt ook af van de technische moeilijkheden door het reliëf. Alle aspecten van deze werf worden voortdurend gemonitord. De lening van een miljard die Infrabel heeft gesloten, zal dienen om deze belangrijke werken op tijd af te krijgen.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée.

15.03 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Het verheugt mij dat de nieuwe Luxemburgse minister van Mobiliteit de intentieverklaring die met haar voorganger werd opgesteld, heeft bevestigd. Dit document bevat immers belangrijke concrete doelstellingen, onder andere voor de grensarbeiders.

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)

16.01 **Malik Ben Achour** (PS): Le nouveau plan de transport a supprimé la liaison ferroviaire directe entre Dolhain et Bruxelles, entraînant un allongement du temps de parcours. Selon vous, il fallait mettre cela en parallèle avec le renforcement de l'offre vers Liège et Aix-la-Chapelle.

Or, nous constatons des retards systématiques et des suppressions quotidiennes de trains, affectant les navetteurs de Dolhain, mais aussi ceux qui empruntent la liaison S41 entre Liège-Guillemins et Aix-la-Chapelle.

Le 25 octobre dernier, vous vous réjouissiez de l'amélioration prochaine du service entre Dolhain et Liège. Or, cela ne se vérifie pas.

Connaissez-vous ces difficultés? Que répondez-vous aux navetteurs mécontents? Avez-vous sollicité des explications auprès de la SNCB? Si oui, quelles sont-elles? Ne faut-il pas réévaluer ces modifications en région verviétoise?

16.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Certains passagers fréquentant la gare de Dolhain m'ont interpellé à propos des changements du plan de transport. Ma réponse est que jamais autant de moyens n'ont été déployés en faveur du train, qu'au-delà des changements apportés aux horaires, la ponctualité doit être améliorée et que ce nouveau plan sera évalué.

Lors de la rédaction du plan de transport actuel, les experts en planification ont tenu compte des demandes, en préparant une liste de 91 projets ayant servi de base à ce plan. Ces derniers ont été évalués sur base de critères précis. Le résultat a été présenté dans chaque province et se trouve sur le site de la SNCB. Ce plan, validé par le CA de la SNCB, a été approuvé par le gouvernement.

Pour ce qui est de la liaison Liège-Aix-la-Chapelle, on est dans la moyenne nationale des retards. Par contre, dans le sens inverse, la ponctualité est inférieure à cette moyenne, sans cause identifiée par la SNCB ou Infrabel.

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): In het nieuwe vervoersplan werd de rechtstreekse treinverbinding tussen Dolhain en Brussel geschrapt, met een langere reistijd als gevolg. Volgens u moest dat samen bekeken worden met de versterking van het treinaanbod naar Luik en Aken.

We stellen echter vast dat de treinen systematisch vertraging oplopen en dat er dagelijks verschillende treinen afgeschaft worden, wat niet alleen de reizigers uit Dolhain treft, maar ook degenen die gebruikmaken van de verbinding S41 tussen Luik-Guillemins en Aken.

Op 25 oktober jongstleden verheugde u zich erover dat de dienstverlening tussen Dolhain en Luik eerdaags zou verbeteren. In werkelijkheid is daar echter niets van te merken.

Bent u op de hoogte van die problemen? Wat is uw antwoord aan de ontevreden reizigers? Hebt u de NMBS om uitleg gevraagd? Zo ja, welke uitleg werd er gegeven? Moeten die wijzigingen in de regio Verviers niet opnieuw tegen het licht gehouden worden?

16.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): Enkele reizigers die in het station Dolhain op- of afstappen, hebben me vragen gesteld over de wijzigingen in het vervoersplan. Mijn antwoord is dat er nooit eerder zoveel middelen ingezet werden voor de trein, dat naast de wijzigingen in de dienstregeling ook de stiptheid verbeterd moet worden en dat het nieuwe plan geëvalueerd zal worden.

Bij de opmaak van het huidige vervoersplan hebben de planningsdeskundigen rekening gehouden met de verzoeken en een lijst van 91 projecten opgesteld waarop het plan is gebaseerd. Die projecten werden geëvalueerd op basis van precieze criteria. Het resultaat werd in elke provincie voorgesteld en staat op de website van de NMBS. Dit plan werd gevalideerd door de raad van bestuur van de NMBS en goedgekeurd door de regering.

De vertragingen op de lijn Luik-Aken liggen rond het nationale gemiddelde. De stiptheid ligt dan weer onder het gemiddelde, zonder dat de NMBS of Infrabel hiervoor een oorzaak kan aanwijzen.

Ces sociétés se sont engagées à améliorer la ponctualité, que ce soit via des travaux ou l'achat de nouveau matériel, mais cela prend un peu de temps. Je souhaite une amélioration de la situation pour tous les usagers.

16.03 Malik Ben Achour (PS): Le plan de transport sera évalué, c'est normal. Je conclus de vos propos que les choses pourraient changer si les problèmes persistaient.

On évoque des trajets allongés d'au moins 30 minutes avec des retards systématiques. C'est dans le sens Aix-Liège que les problèmes sont le plus aigus. Il y a également un problème de confort, qu'il faut souligner.

Concernant la ponctualité, vous avez évoqué une série d'investissements et d'achat de nouveau matériel, sans préciser le timing. Les usagers de la gare de Dolhain, en attente d'informations concrètes, seraient heureux que vous soyez plus précis sur vos solutions.

L'incident est clos.

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

17.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): La ligne 162 entre Arlon et Namur a connu un début d'année rocambolesque: après un accident, des inondations ont menacé un pont ferroviaire, puis un incendie s'est déclaré à Poix-Saint-Hubert. La circulation des trains a été interrompue et des bus de remplacement ont été mis en place.

Infrabel a-t-elle pu intervenir dans de bonnes conditions? Des problèmes ont-ils été rencontrés? Êtes-vous satisfait de l'intervention? Une préparation est-elle prévue face au risque accru de phénomènes météorologiques extrêmes, conséquences du dérèglement climatique? Dans un article, le directeur général d'Infrabel indique qu'il y a plus de défis en province de Luxembourg, où pluies et gel redoublent. Comment ce défi est-il relevé?

17.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Il y a effectivement eu, sur la ligne 162, une succession d'incidents imprévisibles et dont personne n'est responsable, sauf peut-être le réchauffement climatique. Les équipes d'Infrabel ont tout fait pour remettre rapidement l'infrastructure en état, en assurant toujours la sécurité. Je félicite sincèrement

De spoorwegmaatschappijen hebben zich ertoe verbonden om de stiptheid te verbeteren door werken uit te voeren of nieuw materieel aan te kopen, maar dat vergt wat tijd. Ik hoop dat de situatie voor alle reizigers zal verbeteren.

16.03 Malik Ben Achour (PS): Het vervoersplan zal worden geëvalueerd, dat is normaal. Uit uw opmerkingen maak ik op dat een en ander zou kunnen worden aangepast als de problemen aanhouden.

Naar verluidt duren de verplaatsingen minstens 30 minuten langer en zijn er systematisch vertragingen. De problemen zijn het grootst op het traject Aken-Luik. Er moet ook op gewezen worden dat het comfort te wensen overlaat.

Wat de stiptheid betreft, hebt u verwezen naar een reeks investeringen en de aankoop van nieuw materieel, zonder het tijdpad te preciseren. De reizigers die gebruikmaken van het station Dolhain en die op concrete informatie wachten, zouden het op prijs stellen indien u uw oplossingen nader zou toelichten.

Het incident is gesloten.

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): Lijn 162 tussen Aarlen en Namen heeft een bewogen start van het jaar achter de rug: na een ongeval werd een spoorbrug door overstromingen bedreigd en vervolgens is er in Poix-Saint-Hubert brand uitgebroken. Het treinverkeer werd onderbroken en er werden vervangbussen ingezet.

Heeft Infrabel in goede omstandigheden kunnen ingrijpen? Hebben er zich problemen voorgedaan? Bent u tevreden over de interventie? Zijn er plannen om zich voor te bereiden op het verhoogde risico op extreme weersomstandigheden als gevolg van de klimaatverandering? In een artikel stelt de directeur-generaal van Infrabel dat er meer uitdagingen zijn in de provincie Luxemburg, waar regen en vorst toenemen. Hoe wordt die uitdaging aangegaan?

17.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Op lijn 162 waren er inderdaad een reeks onvoorspelbare incidenten waarvoor niemand verantwoordelijk was, tenzij misschien de klimaatopwarming. De ploegen van Infrabel hebben alles in het werk gesteld om de infrastructuur snel te herstellen en de veiligheid te allen tijde te

ces collaborateurs pour le travail réalisé.

Infrabel me certifie qu'en cas de circonstances exceptionnelles (tempêtes, inondations), la surveillance est renforcée, surtout concernant les ouvrages d'art, ponts, parois rocheuses, talus. C'est lors de la surveillance d'un pont qu'il a été constaté que la rivière en crue exceptionnelle passait au-dessus du pont; un tourbillon a commencé à creuser le sol sous les fondations de l'ouvrage. Par respect du principe de précaution, le gestionnaire d'infrastructure a décidé d'arrêter la circulation ferroviaire. Dès la baisse des eaux, des plongeurs ont analysé les piles érodées et des réparations provisoires ont été réalisées. Le pont a été remis en service.

Infrabel a récemment réalisé la cartographie des vulnérabilités ferroviaires, dans le cadre du Plan national d'adaptation au changement climatique, sur base d'une étude internationale.

Le dimensionnement du drainage en cas de fortes précipitations a été détecté comme élément critique. Des actions contre la chute d'arbres et contre les effets de la chaleur sur les éléments ferroviaires sont mises en œuvre, ainsi qu'une sensibilisation au changement climatique. Je mettrai le thème de l'adaptation de nos entreprises ferroviaires à l'ordre du jour du Conseil informel des ministres de la Mobilité, en avril.

17.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Je me réjouis de l'efficacité des travailleurs d'Infrabel. Le dérèglement climatique est la principale cause de ces phénomènes, qui vont se répéter. La cartographie devra être tenue à jour. Les États doivent tout mettre en œuvre pour que les effets du dérèglement climatique ne s'accroissent pas dans les années à venir.

L'incident est clos.

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)

18.01 Jean-Marc Delizée (PS): La réouverture de la ligne 154 entre Dinant et Givet est régulièrement évoquée. De nombreuses études ont été réalisées. Il y a un an, une étude de faisabilité a été confiée à

verzekeren. Ik ben die werknemers oprecht dankbaar voor het verrichte werk.

Infrabel heeft me verzekerd dat de waakzaamheid wordt opgevoerd in geval van uitzonderlijke omstandigheden (stormweer, overstromingen), vooral met betrekking tot kunstwerken, bruggen, rotswanden en hellingen. Bij de controle van een brug werd er vastgesteld dat de rivier, die uitzonderlijk hoog stond, over de brug stroomde. Door de maalstroom werd er grond onder de fundering van de brug weggetrokken. Op basis van het voorzorgsprincipe besliste de infrastructuurbeheerder om het treinverkeer stil te leggen. Toen het water weer begon te zakken, hebben duikers de aangetaste brugpijlers onderzocht en werden er voorlopige herstellingen uitgevoerd. Daarna werd de brug opnieuw in gebruik genomen.

Onlangs heeft Infrabel in het kader van het Nationaal Adaptatieplan en op basis van een internationale studie de kwetsbaarheid van het spoornet in kaart gebracht.

De debietbepaling van de afwatering bij zware regenval kwam daarbij naar voren als kritisch punt. Er werden acties ondernomen tegen omvallende bomen en tegen de gevolgen van hitte voor spooronderdelen. Daarnaast werd er ook gewerkt rond sensibilisering voor de klimaatverandering. Ik zal de aanpassing van onze spoorwegmaatschappijen als onderwerp op de agenda zetten van de informele ministerraad van de ministers van Mobiliteit in april.

17.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): De doeltreffendheid van de medewerkers van Infrabel verheugt me. De klimaatontregeling is de voornaamste oorzaak van die verschijnselen, die zich in de toekomst nog vaker zullen voordoen. De kaart met de kwetsbare punten zal ook up-to-date gehouden moeten worden. De landen moeten er alles aan doen om te voorkomen dat de gevolgen van de klimaatontregeling de komende jaren verergeren.

Het incident is gesloten.

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): Over de heropening van lijn 154 tussen Dinant en Givet wordt er geregeld gesproken. Er werden ook reeds vele studies uitgevoerd. Een jaar geleden werd er een

la SNCB. Cofinancée avec Ardennes Rives de Meuse et confiée au bureau d'étude Stratec, elle s'est conclue en décembre 2022 sur un faible potentiel de voyageurs. Vous avez demandé une étude technique pour fin 2023, estimant que l'aménagement d'une section du RAVeL sur cette voie favoriserait la mobilité douce et le tourisme. En janvier 2023, vous disiez vouloir préserver l'assiette ferroviaire et créer un cheminement cyclable parallèle, en attendant les conclusions définitives ou que des moyens soient dégagés.

L'étude technique est-elle terminée? Pouvez-vous la transmettre aux membres de la commission? Une présentation de son contenu est-elle prévue?

Quels seraient les investissements nécessaires et les coûts pour la ligne ferroviaire et la jonction cyclable? Cette dernière serait-elle établie sur l'assiette ferroviaire de l'ancienne ligne et/ou sur un tracé partiellement parallèle et partiellement différent? Comment analysez-vous le dossier en fonction de cette étude?

18.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Les études ont trois volets: le potentiel voyageurs, la faisabilité technique avec estimation budgétaire et l'aspect technique de la cohabitation train-RAVeL. Le premier, terminé en décembre 2022, a été présenté à la préfecture de Charleville-Mézières. Le deuxième, nécessitant une collaboration franco-belge entre les gestionnaires d'infrastructures, sera présenté au groupe de pilotage avant l'été. Sa durée s'explique par les approches techniques différentes des deux gestionnaires, le changement de réglementation ferroviaire de sécurité depuis la fermeture de la ligne, et les investissements pour sécuriser les rochers et les habitats des animaux le long du trajet.

L'étude sur la cohabitation entre le rail et le RAVeL est terminée. Infrabel s'est concertée avec le service public de Wallonie. Les voies parallèles du rail et du RAVeL seraient complexes à certains endroits par manque d'une distance minimum réglementaire.

En cause, la distance minimum ne serait pas respectée, par exemple dans le tunnel à Anseremme. Infrabel présentera prochainement le résultat de ses études au SPF Mobilité, ce qui permettra de décider de l'avenir de l'assiette

haalbaarheidsstudie toevertrouwd aan de NMBS. Ze werd gefinancierd door Ardenne Rives de Meuse en aan studiebureau Stratec toevertrouwd. In december 2022 kwam men in deze studie tot de conclusie dat het reizigerspotentieel beperkt was. U vroeg toen om tegen eind 2023 een technische studie uit te voeren omdat u van oordeel was dat de inrichting van een deel van het RAVeL-netwerk op dat baanvak de niet-gemotoriseerde mobiliteit en het toerisme zou bevorderen. In januari 2023 zei u dat u die spoorbedding wilde behouden en daarnaast een trage weg wilde aanleggen, in afwachting van de definitieve conclusies of de terbeschikkingstelling van de nodige middelen.

Is de technische studie afgerond? Kunt u ze aan de commissieleden bezorgen? Zal de inhoud van de studie voorgesteld worden?

Welke investeringen zouden er nodig zijn en hoeveel zou het kosten voor de spoorlijn en de fietsverbinding? Zou die aangelegd worden op de spoorwegbedding van de oude lijn en/of op een gedeeltelijk parallel en gedeeltelijk ander tracé? Hoe analyseert u het dossier in het licht van deze studie?

18.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De studies omvatten drie delen: het reizigerspotentieel, de technische haalbaarheid met een raming van het budget en het technisch aspect van het naast elkaar aanleggen van een treinverbinding en een RAVeLweg. Het eerste deel, dat in december 2022 afgerond werd, werd aan de prefectuur van Charleville-Mézières bezorgd. Het tweede, dat een Frans-Belgische samenwerking tussen de infrastructuurbeheerders vereist, zal voor de zomer aan de stuurgroep voorgelegd worden. Dat deel neemt meer tijd in beslag als gevolg van de verschillende technische benaderingen van de twee beheerders, de gewijzigde veiligheidsvoorschriften voor de spoorwegen sinds de sluiting van de lijn en de investeringen om de rotsen en de leefomgeving van de dieren langs het traject te beveiligen.

De studie over de combinatie van spoor en RAVeL is afgerond. Infrabel heeft overleg gepleegd met de Service public de Wallonie. Het aanleggen van een RAVeL-weg naast het spoor zou op bepaalde plaatsen complex zijn doordat de reglementaire minimumafstand niet gerespecteerd zou kunnen worden.

De reden is dat de minimumafstand niet in acht genomen zou worden, bijvoorbeeld in de tunnel in Anseremme. Infrabel zal het resultaat van zijn studies binnenkort aan de FOD Mobiliteit voorstellen, wat ons in staat zal stellen om een

ferroviaire. On peut combiner le meilleur, à savoir la préservation de l'assiette en vue de projets futurs et son exploitation à court terme via un RAVeL.

J'aviserai en fonction de l'étude à venir.

[18.03] Jean-Marc Delizée (PS): J'essaie de savoir où en sont ces études, censées être déjà terminées. Concernant l'aspect technique, je note qu'il faudra attendre encore des mois. Pour ce qui est de l'étude rail-RAVeL, elle sera achevée prochainement et j'y reviendrai.

Comme vous le dites, il faudra décider de l'assiette ferroviaire. S'il faut y réaliser une voie lente, je suppose qu'un bail avec la Wallonie s'imposera. Le chaînon manquant se situe entre Anseremme et Waulsort. J'espère qu'une décision sera prise prochainement pour le combler par une voie lente, tout en maintenant l'assiette existante pour une affectation future.

[18.04] Georges Gilkinet, ministre (en français): L'assiette est la propriété d'Infrabel et non de la SNCB.

[18.05] Jean-Marc Delizée (PS): Vous avez bien fait de le préciser. J'ai commis une erreur.

L'incident est clos.

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

[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): Quand le deuxième train S32 sera-t-il à nouveau mis en service sur la ligne 12?

[19.02] Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Comme je l'ai déjà indiqué lors de la commission du 6 décembre 2023 et comme l'a répété la CEO de la SNCB le 19 décembre, une extension du service du train S32 sur la ligne 12 entre Anvers et Essen n'est pas possible pour l'instant. Depuis le mois de

beslissing te nemen over de toekomst van de spoorbedding. We kunnen het beste van twee werelden combineren, met name de spoorbedding behouden met het oog gericht op toekomstige projecten én het baanvak op korte termijn gebruiken voor een RAVeL-weg.

Ik zal de resultaten van de toekomstige studie afwachten en op basis daarvan handelen

[18.03] Jean-Marc Delizée (PS): Ik probeer te weten te komen hoe het met die studies staat, want ze zouden eigenlijk al afgerond moeten zijn. Wat het technische aspect betreft, neem ik er nota van dat we nog een aantal maanden geduld zullen moeten oefenen. De studie over de spoorweg en de RAVeL-weg zal binnenkort afgerond worden. Ik zal daar dus later nog op terugkomen.

Zoals u zegt, moet er een beslissing genomen worden over de spoorbedding. Indien er een trage weg op aangelegd moet worden, veronderstel ik dat er een huurovereenkomst met Wallonië noodzakelijk zal zijn. De ontbrekende schakel bevindt zich tussen Anseremme en Waulsort. Ik hoop dat er binnenkort een beslissing genomen zal worden om op dat stuk een trage weg aan te leggen en tegelijk de spoorbedding te behouden voor een toekomstige bestemming.

[18.04] Minister Georges Gilkinet (Frans): De spoorbedding is eigendom van Infrabel, niet van de NMBS.

[18.05] Jean-Marc Delizée (PS): Het is goed dat u dit verduidelijkt hebt. Dat had ik moeten weten en ik heb me vergist.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vraag nr. 55040780C van mevrouw Marghem wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

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

[19.01] Jef Van den Bergh (cd&v): Wanneer zal de tweede S32-trein op lijn 12 opnieuw in gebruik worden genomen?

[19.02] Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Zoals ik reeds zei in de commissie van 6 december 2023 en zoals herhaald werd door de NMBS-CEO op 19 december, is een uitbreiding van de S32-trein op lijn 12 tussen Antwerpen en Essen voorlopig niet mogelijk. Sinds september rijdt wel de IC22-trein

septembre, toutefois, le train IC22 circule à nouveau. Il faut se rendre à l'évidence qu'au niveau de la recherche de personnel, la région anversoise reste un défi pour la SNCB. Nous le regrettons, mais nous suivons la situation de près.

19.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Je regrette que, deux ans après la mise hors service du train, il ne soit toujours pas possible d'offrir une perspective aux voyageurs.

L'incident est clos.

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): La demande de sillons pour les liaisons ferroviaires internationales augmente, en particulier entre Amsterdam et Bruxelles. Lors de l'audition de fin décembre, le CEO a souligné la pression supplémentaire qui en découle sur l'offre pour les usagers nationaux et qui pourrait également conduire à la suppression de certains trains intérieurs. Qu'en pense le ministre?

20.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je suis très attentif au risque de congestion sur la ligne ferroviaire Anvers-Bruxelles, un axe international et national important. De nombreuses entreprises ferroviaires souhaitent lancer des liaisons internationales sur cet axe, mais elles restent soumises aux règles européennes de priorité au trafic international et à la législation belge transposant la directive européenne. J'ai dès lors organisé une concertation avec la SNCB, Infrabel et le SPF Mobilité et Transports pour évaluer la situation et déterminer les mesures qui s'imposent. Une modification de la loi pourrait être nécessaire. Nous devons d'ores et déjà anticiper sur cette question importante.

L'incident est clos.

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

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

opnieuw. De regio Antwerpen blijft voor de NMBS nu eenmaal een uitdaging om personeel te vinden. We betreuren dat, maar volgen dit van nabij op.

19.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Ik betreur dat er, twee jaar na de uitdienstneming van de trein, nog steeds geen perspectief kan worden gegeven.

Het incident is gesloten.

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

20.01 Jef Van den Bergh (cd&v): De vraag naar rijpaden voor internationale treinverbindingen neemt toe, vooral tussen Amsterdam en Brussel. In de hoorzitting van eind december wees de CEO op de daarmee gepaard gaande bijkomende druk op het aanbod voor binnenlandse reizigers waardoor ook een aantal binnenlandse treinen zou kunnen verdwijnen. Hoe kijkt de minister hiernaar?

20.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik heb veel aandacht voor het risico op congestie op de spoorlijn Antwerpen-Brussel, een belangrijke internationale en nationale route. Veel spoorwegbedrijven willen internationale verbindingen lanceren op dit traject, maar ze blijven 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 overleg georganiseerd met de NMBS, Infrabel en de FOD Mobiliteit en Vervoer om de situatie te evalueren en de nodige maatregelen te bepalen. Er is wellicht een wetswijziging nodig. We moeten alvast anticiperen op dit belangrijk vraagstuk.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55040780C van mevrouw Marghem wordt omgezet in een schriftelijke vraag

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.06 uur.