

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG

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

Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbe-
drijven en Federale Instellingen

Mercredi

19-04-2023

Après-midi

Woensdag

19-04-2023

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 beigeleurig 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

Débat d'actualité sur le nouveau plan de transport de la SNCB et questions jointes de	2
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir des arrêts de la ligne 82 et celui de la ligne 82 elle-même" (55035679C)	2
- Vanessa Matz à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les gares SNCB en province de Liège" (55035684C)	2
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport de la SNCB" (55035751C)	2
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les liaisons ferroviaires transfrontalières" (55035752C)	2
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'amélioration de l'offre dans le nouveau plan de transport" (55035753C)	2
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport de la SNCB" (55035769C)	2
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les décisions du conseil d'administration du 31/3/23 concernant le nouveau plan de transport" (55035837C)	2
- Eric Thiébaud à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le maintien des arrêts de train de la région de Mons-Borinage" (55035871C)	2
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les prochains roadshows" (55035893C)	2
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les deux mille trains supplémentaires par semaine" (55035894C)	2
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les moyens financiers disponibles pour la concrétisation du plan de transport" (55035895C)	2
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La coordination du plan de transport de la SNCB avec le prochain contrat de gestion RW-TEC" (55035897C)	2
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan de transport SNCB 2023-2026" (55035918C)	2
- Gaby Colebunders à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport de la SNCB et ses conséquences pour le Limbourg" (55035989C)	2
- Greet Daems à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport de la SNCB et ses conséquences pour la région de la Campine" (55035990C)	2
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport de la SNCB" (55035999C)	2
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les roadshows par province et à Bruxelles" (55036033C)	2
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport de la SNCB et ses conséquences pour les Ardennes flamandes" (55036046C)	2
Orateurs: Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters, Wouter Raskin, Josy Arens, Nicolas Parent, Maria Vindevoghel, Greet Daems,	

INHOUD

Actualiteitsdebat over het nieuwe vervoersplan van de NMBS en toegevoegde vragen van	1
- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van de haltes op lijn 82 en van lijn 82 zelf" (55035679C)	1
- Vanessa Matz aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-stations in de provincie Luik" (55035684C)	1
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS" (55035751C)	1
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Grensoverschrijdende treinverbindingen" (55035752C)	1
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verbeterde aanbod in het nieuwe vervoersplan" (55035753C)	1
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS" (55035769C)	1
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beslissingen van de raad van bestuur van 31/3/23 over het nieuwe vervoersplan" (55035837C)	1
- Eric Thiébaud aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het behoud van de stopplaatsen in de streek Bergen-Borinage" (55035871C)	1
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanstaande roadshows" (55035893C)	2
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tweeduizend bijkomende treinen per week" (55035894C)	2
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beschikbare financiële middelen voor de implementatie van het vervoersplan" (55035895C)	2
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De coördinatie van het vervoersplan van de NMBS en de nieuwe beheersovereenkomst Waals Gewest-TEC" (55035897C)	2
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het NMBS-vervoersplan 2023-2026" (55035918C)	2
- Gaby Colebunders aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS en de gevolgen voor Limburg" (55035989C)	2
- Greet Daems aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS en de gevolgen voor de regio Kempen" (55035990C)	2
- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS" (55035999C)	2
- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Roadshows per provincie en in Brussel" (55036033C)	2
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS en de gevolgen daarvan voor de Vlaamse Ardennen" (55036046C)	2
Spreekers: Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters, Wouter Raskin, Josy Arens, Nicolas Parent, Maria Vindevoghel, Greet Daems,	

Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet,
vice-premier ministre et ministre de la Mobilité,
Joris Vandembroucke, Gaby Colebunders

Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet,
vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,
Joris Vandembroucke, Gaby Colebunders

Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Bruxelles-Amsterdam" (55035442C)

Orateurs: **Nicolas Parent, Georges Gilkinet,**
vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding tussen Brussel en Amsterdam" (55035442C)

Sprekers: **Nicolas Parent, Georges Gilkinet,**
vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accord social aux chemins de fer" (55035452C)

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

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het sociaal akkoord bij het spoor" (55035452C)

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

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de la TVA sur les billets de train" (55035460C)

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

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van de btw op treintickets" (55035460C)

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

Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les titres de transport achetés en ligne" (55035464C)

Orateurs: **Benoît Piedboeuf,** président du groupe MR, **Georges Gilkinet,** vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Online gekochte vervoerbewijzen" (55035464C)

Sprekers: **Benoît Piedboeuf,** voorzitter van de MR-fractie, **Georges Gilkinet,** vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude et l'enquête web du département Stratégie de la SNCB" (55035466C)

Orateurs: **Benoît Piedboeuf,** président du groupe MR, **Georges Gilkinet,** vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie en de online-enquête van het departement Strategie van de NMBS" (55035466C)

Sprekers: **Benoît Piedboeuf,** voorzitter van de MR-fractie, **Georges Gilkinet,** vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Questions jointes de
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Flex Abonnement de la SNCB" (55035482C)

- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en œuvre du Flex Abonnement" (55035565C)

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le lancement du Flex Abonnement" (55035580C)

Orateurs: **Frank Troosters, Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet,** vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, **Pieter De Spiegeleer**

Samengevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Flex Abonnement van de NMBS" (55035482C)

- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De invoering van het Flex Abonnement" (55035565C)

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De lancering van het Flex Abonnement" (55035580C)

Sprekers: **Frank Troosters, Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet,** vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, **Pieter De Spiegeleer**

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

du

MERCREDI 19 AVRIL 2023

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 19 APRIL 2023

Namiddag

Le développement des questions commence à 16 h 11. La réunion est présidée par M. Jean-Marc Delizée. De behandeling van de vragen vangt aan om 16.11 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

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

Le **président**: Monsieur le ministre, nous ne disposerons pas d'autant de temps que prévu. Nous essaierons quand même de traiter le débat d'actualité dans le cadre duquel 18 questions ont été déposées. Mais je pense pouvoir dire que les autres questions figurant à notre ordre du jour ne pourront pas être abordées.

Monsieur le ministre, nous allons essayer de fixer, en concertation avec votre équipe, une autre date pour l'examen des autres points qui figurent à notre agenda afin d'éviter une nouvelle accumulation des questions.

Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, avez-vous noté que je dois partir à 17 h 00?

Le **président**: Tout à fait!

Monsieur le ministre, je pense toutefois qu'il devrait être possible de traiter tous les points repris dans le débat d'actualité durant le temps dont nous disposons.

Je propose donc de passer directement au débat d'actualité sur le nouveau plan de transport de la SNCB, en invitant les collègues qui sont inscrits à respecter leur temps de parole ou même, le cas échéant, à se référer à leurs questions.

- 01** Actualiteitsdebat over het nieuwe vervoersplan van de NMBS en toegevoegde vragen van
- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van de haltes op lijn 82 en van lijn 82 zelf" (55035679C)
 - Vanessa Matz aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-stations in de provincie Luik" (55035684C)
 - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS" (55035751C)
 - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Grensoverschrijdende treinverbindingen" (55035752C)
 - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verbeterde aanbod in het nieuwe vervoersplan" (55035753C)
 - Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS" (55035769C)
 - Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beslissingen van de raad van bestuur van 31/3/23 over het nieuwe vervoersplan" (55035837C)
 - Eric Thiébaud aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het behoud van de stopplaatsen in de streek Bergen-Borinage" (55035871C)
 - Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanstaande roadshows" (55035893C)

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De tweeduizend bijkomende treinen per week" (55035894C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De beschikbare financiële middelen voor de implementatie van het vervoersplan" (55035895C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De coördinatie van het vervoersplan van de NMBS en de nieuwe beheersovereenkomst Waals Gewest-TEC" (55035897C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het NMBS-vervoersplan 2023-2026" (55035918C)
- Gaby Colebunders aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS en de gevolgen voor Limburg" (55035989C)
- Greet Daems aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS en de gevolgen voor de regio Kempen" (55035990C)
- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS" (55035999C)
- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Roadshows per provincie en in Brussel" (55036033C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS en de gevolgen daarvan voor de Vlaamse Ardennen" (55036046C)
- 01** Débat d'actualité sur le nouveau plan de transport de la SNCB et questions jointes de
 - Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir des arrêts de la ligne 82 et celui de la ligne 82 elle-même" (55035679C)
 - Vanessa Matz à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les gares SNCB en province de Liège" (55035684C)
 - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport de la SNCB" (55035751C)
 - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les liaisons ferroviaires transfrontalières" (55035752C)
 - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'amélioration de l'offre dans le nouveau plan de transport" (55035753C)
 - Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport de la SNCB" (55035769C)
 - Joris Vandebroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les décisions du conseil d'administration du 31/3/23 concernant le nouveau plan de transport" (55035837C)
 - Eric Thiébaud à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le maintien des arrêts de train de la région de Mons-Borinage" (55035871C)
 - Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les prochains roadshows" (55035893C)
 - Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les deux mille trains supplémentaires par semaine" (55035894C)
 - Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les moyens financiers disponibles pour la concrétisation du plan de transport" (55035895C)
 - Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La coordination du plan de transport de la SNCB avec le prochain contrat de gestion RW-TEC" (55035897C)
 - Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan de transport SNCB 2023-2026" (55035918C)
 - Gaby Colebunders à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport de la SNCB et ses conséquences pour le Limbourg" (55035989C)
 - Greet Daems à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport de la SNCB et ses conséquences pour la région de la Campine" (55035990C)
 - Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport de la SNCB" (55035999C)
 - Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les roadshows par province et à Bruxelles" (55036033C)
 - Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport de la SNCB et ses conséquences pour les Ardennes flamandes" (55036046C)

01.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer de minister, we zijn eindelijk bij het actualiteitsdebat aanbehalend. We komen van de nachttrein terug naar de spoortoekomst voor België, met de voeten op de grond.

01.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Ce débat porte sur l'avenir du rail. Pourquoi n'avons-nous reçu les présentations des *roadshows* que le jour même, si bien que nous ne

In het algemeen wil ik het eerst hebben over een aantal zaken die collega's ook aanhaalden in hun vragen. Betreffende de roadshows is er de laattijdigheid, namelijk de presentaties die we pas de dag zelf kregen, waardoor we ons niet of nauwelijks konden voorbereiden. Ik kreeg graag de reden daarvoor. Ik stel mij ook vragen bij de niet-fysieke organisatie van de roadshows. Ik ben daar niet a priori tegen, maar kreeg graag verduidelijking waarom enkel online deelname mogelijk was.

Ten tweede kom ik bij de regionale bezorgdheden die in het actualiteitsdebat door verschillende collega's, logischerwijze elk voor zijn regio, te berde zullen worden gebracht. Het gaat mij om de toekomst die de NMBS en Infrabel uiteten in het plan 2023-2026, meer specifiek die van de lijn 82 Aalst-Burst. In een vorige commissievergadering met mondelinge vragen kwam de discussie over sluiting van haltes al aan bod, maar in het specifieke geval van lijn 82 zou het sluiten van enkele haltes op basis van cijfers ook de sluiting van een gehele lijn met zich mee kunnen brengen. Dat is een zeer unieke, specifieke en negatieve casus.

Mijnheer de minister, hoe ziet u de toekomst van de haltes Aalst-Kerrebroek, Vijfhuizen en Bambrugge? Hoe ziet u de toekomst van lijn 82 in het algemeen? Is de NMBS van oordeel dat de sluiting van een halte de werking van lijn 82 in het algemeen zou kunnen optimaliseren in een verdere toekomst dan 2023-2026? Hoe ziet u de toekomst van die haltes afzonderlijk en in het algemeen binnen het kader van deze specifieke lijn?

01.02 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de ingediende vragen.

Volgens het nieuwe vervoersplan van de NMBS moeten er tegen 2026 per week meer dan 2.000 extra treinen rijden. Het is de bedoeling dat het aantal reizigers tegen 2032 geleidelijk toeneemt met 32%.

Met dit nieuwe plan beoogt de NMBS in 2026 een jaarlijkse productie van 89,5 miljoen treinkilometers te bereiken, een stijging van 7,4% in vergelijking met het huidige aanbod.

De invoering van nieuwe treinen en het aanwerven van bijkomend extra personeel zijn cruciale elementen voor het welslagen van de gemaakte plannen.

22 'laag bezette' piekuurtreinen zullen niet meer rijden.

Welke garanties heeft de minister opdat de vooropgestelde timing inzake leveringen van rollend materiaal zullen gerespecteerd worden?

Werden hierover sluitende afspraken/overeenkomsten met de betrokken leveranciers van rollend materiaal vastgelegd?

Welke zijn de betrokken piekuurtreinen die zullen worden afgeschaft? Op basis van welke criteria werden de af te schaffen piekuurtreinen geselecteerd?

Welke norm wordt gehanteerd om als 'laag bezette P-trein' beschouwd te worden?

Eén van de doelstellingen in het volgend vervoersplan 2023-2026 is het grensoverschrijdend aanbod te versterken met de invoering van de drielandentrein tussen Luik, Maastricht en Aken. Bijkomend wordt er ook een voorstedelijke verbinding voorzien tussen Luik, Verviers en Aken.

pouvions pas du tout nous préparer? Pourquoi n'avons-nous pu participer qu'en ligne?

Comment le ministre voit-il l'avenir des arrêts d'Aalst-Kerrebroek, de Vijfhuizen et de Bambrugge, et l'avenir de la ligne 82 en général? La SNCB considère-t-elle que la suppression d'un arrêt pourrait optimiser l'exploitation de la ligne 82 en général après la période 2023-2026? Comment le ministre envisage-t-il l'avenir de ces arrêts individuellement et en général dans le cadre de cette ligne spécifique?

01.02 Frank Troosters (VB): *Le nouveau plan de transport de la SNCB prévoit plus de 2 000 trains supplémentaires par semaine d'ici 2026. Il prévoit également une augmentation progressive de 32 % du nombre de voyageurs d'ici 2032. De cette manière, l'offre augmenterait de 7,4 %.*

Quelles garanties existe-t-il que le matériel supplémentaire sera livré? Quelles interventions seront-elles mises en œuvre pour atteindre ces objectifs?

Quelles liaisons ferroviaires transfrontalières supplémentaires seront-elles réalisées au départ de la Flandre et plus particulièrement du Limbourg au cours de la période 2023-2026? Quels projets sont-ils prévus dans le nouveau plan de transport pour améliorer l'offre de trains au départ et à destination du Limbourg? Combien de trains supplémentaires sont-ils prévus dans le nouveau plan de transport pour les voyageurs limbourgeois? Quelles sont les liaisons concernées?

Welke bijkomende grensoverschrijdende treinverbindingen zullen tijdens de periode 2023-2026 gerealiseerd worden vanuit Vlaanderen? Meer specifiek: hoeveel (+ waar) daarvan zullen gerealiseerd worden aan de landsgrenzen in Limburg?

In haar communicatie over het nieuwe vervoersplan 2023-2026 kondigt de NMBS aan dat in totaal meer dan de helft van de stations (280) tegen 2026 een verbeterd aanbod zullen hebben door betere frequenties op weekdagen en/of in het weekend of door bijkomende latere treinen op vrijdag- en zaterdagavond.

De nadruk ligt op de ontwikkeling van het aanbod rond grote steden zoals Brussel, Antwerpen en Luik met betere frequenties voor de voorstedelijke treinen en op betere verbindingen tussen grote steden in het weekend. Zo zullen er in het weekend twee IC-treinen per uur rijden tussen Brussel, Leuven en Luik, Antwerpen en Leuven, Kortrijk en Brugge, Brussel en Charleroi en Brussel en Bergen.

Op vrijdag- en zaterdagavond zullen er bijna 50 extra S-treinen rijden, waarvan 30 tot na 1 uur 's nachts, vanuit Brussel en Antwerpen naar verschillende steden, waaronder Aalst, Mechelen, Leuven, 's Gravenbrakel, Nijvel en Ottignies. Het vervoersplan zet ook in op hogere en stabielere frequenties het hele jaar door, zodat tijdens de schoolvakanties met name rond Brussel eenzelfde voorstedelijk aanbod kan worden aangehouden.

Welke plannen zijn er in het nieuwe vervoersplan voorzien om het trein-aanbod van & naar Limburg te verbeteren?

Hoeveel extra treinen zijn in het nieuwe vervoersplan voorzien voor de Limburgse treinreiziger?

Over welke verbindingen gaat het?

01.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb twee concrete vragen over het nieuwe vervoersplan van de NMBS. Een aantal piekurtreinen zal volgens de aankondigingen in het nieuws sneuvelen. Om welke piekurtreinen gaat het precies?

Het vervoersplan wil vooral het aanbod rond en tussen de grote steden verbeteren. Voorziet het plan ook in een verbeterd aanbod van en naar de provincie Limburg? Zo ja, hoe zal dit verbeterde aanbod eruitzien? Zal de Limburgse treinreiziger effectief op extra treinen kunnen rekenen?

01.04 Josy Arens (Les Engagés): *Monsieur le ministre, la SNCB et Infrabel présenteront leur projet de plan de transport et leurs prochains investissements aux autorités locales à partir de ce lundi 17 avril. Les roadshows seront organisés par province en vidéoconférence.*

L'invitation à ces roadshows s'adresse aux bourgmestres et échevins de la mobilité, aux gouverneurs et députés, aux acteurs de la mobilité régionale et aux stakeholders du secteur ferroviaire.

1° La presse n'est pas explicitement invitée. Il est cependant mentionné que nous pouvons transférer le lien de l'événement à toute personne concernée par le sujet. C'est assez vague. Tout le monde est concerné par le sujet...Merci de préciser cette info.

01.03 Wouter Raskin (N-VA): Il semblerait que dans le nouveau plan de transport de la SNCB, des trains P seraient supprimés. De quels trains s'agit-il? Le plan de transport vise à améliorer l'offre autour des grandes villes et entre celles-ci.

Est-il également prévu d'améliorer l'offre au départ et à destination du Limbourg? Comment? Y aura-t-il des trains supplémentaires pour les voyageurs limbourgeois?

01.04 Josy Arens (Les Engagés): *Vanaf 17 april zullen de NMBS en Infrabel hun vervoersplan en hun toekomstige investeringen aan de lokale besturen voorstellen. De uitnodiging is gericht aan de burgemeesters en de schepenen van mobiliteit, aan de gouverneurs en de gedeputeerden, en aan de stakeholders die actief zijn op het vlak van regionale mobiliteit. De pers werd niet uitgenodigd, maar wij mogen de link doorsturen naar alle*

2° Les présentations seront disponibles le jour même. C'est dommage. Pourquoi pas avant? Je suis sûr qu'elles sont déjà prêtes. Il serait bien plus pratique pour les intervenants de préparer leurs questions en ayant le temps de prendre connaissance de l'offre de train et des investissements qui seront réalisés d'ici 2026.

3° Pourriez-vous demander à la SNCB et à Infrabel de nous communiquer les présentations au moins deux ou trois jours avant l'événement?

Monsieur le ministre, vous avez récemment annoncé que l'offre de trains allait augmenter de 2000 trains par semaine dans le prochain plan de transport. C'est une très bonne nouvelle.

Pouvez-vous détailler cette augmentation de l'offre par ligne?

Combien de trains supplémentaires seront disponibles sur l'Axe 3?

Monsieur le ministre, l'article 7 du contrat de service public prévoit que le plan de transport est élaboré "en tenant compte des moyens financiers disponibles pour la mise en œuvre du Plan de Transport (exploitation et investissement) "

Cela signifie donc que les moyens financiers nécessaires à la SNCB et à Infrabel pour concrétiser l'entièreté du nouveau plan de transport jusqu'en 2026 seront disponibles en décembre ("pour la mise en œuvre")?

Monsieur le ministre, le contrat de gestion entre la Région wallonne et les TEC prendra fin cette année. Un nouveau contrat de gestion est en cours de préparation. Il entrera donc en vigueur en même temps que le plan de transport 2023-2026 de la SNCB.

Dans ce cadre, pouvez-vous nous détailler la manière dont s'est organisée la coordination entre les TEC et la SNCB dans le but de favoriser une plus grande intermodalité entre ces réseaux de transport?

Pour le dire concrètement: l'offre de bus sera-t-elle adaptée au prochain plan de transport de la SNCB pour permettre une meilleure complémentarité et un meilleur relais gare-domicile par les TEC?

Le prochain plan de transport de la SNCB prévoira 2000 trains en plus par semaine. J'imagine que l'offre de bus aura elle aussi augmenté en parallèle pour soutenir les voyageurs dans leur shift modal. Pouvez-vous nous le confirmer?

01.05 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, le CA de la SNCB a adopté le plan de transport 2023-2026 le 31 mars dernier. Comme principales points positifs, nous notons une augmentation prévue, et sans précédent, de l'offre, le développement de l'offre urbaine et du week-end, l'augmentation de 10 000 places assises, de 40 % des places vélos et de 12 % du nombre de correspondance.

Des conditions sont également prévues en vue de la réalisation de ce

belanghebbenden – wat een vage formulering is. Kunt u dat punt verduidelijken?

Waarom zullen de presentaties pas de dag zelf beschikbaar zijn?

De deelnemers hadden anders hun vragen met kennis van zaken kunnen voorbereiden. Kunt u de NMBS en Infrabel vragen om ons de presentaties minstens twee à drie dagen op voorhand te bezorgen?

U hebt onlangs aangekondigd dat het aanbod in het volgende vervoersplan met 2.000 treinen per week uitgebreid zou worden. Dat is goed nieuws. Kunt u hierover meer details geven? Hoeveel extra treinen zullen er ingelegd worden op As 3?

Artikel 7 van het openbaredienstcontract bepaalt dat het vervoersplan uitgewerkt wordt met inachtneming van de beschikbare financiële middelen. Betekent dit dat de middelen die nodig zijn om het vervoersplan tot in 2026 te realiseren in december beschikbaar zullen zijn?

Kunt u in het kader van de vernieuwing van het beheerscontract tussen de TEC en het Waals Gewest meer details bekendmaken over de manier waarop de coördinatie tussen beide georganiseerd werd om een grotere intermodaliteit te bevorderen? Zal het busaanbod afgestemd worden op het volgende vervoersplan van de NMBS? Zal het busaanbod verhoudingsgewijs in dezelfde mate toenemen als het treinaanbod, dat volgens het vervoersplan van de NMBS dus met 2.000 treinen per week zou stijgen?

01.05 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Pluspunten in het vervoersplan 2023-2026 van de NMBS zijn een ongeziene uitbreiding van het aanbod, de uitbouw van het aanbod in de week en in het weekend, de 10.000 bijkomende zitplaatsen, en een verho-

plan, tant en matière de recrutement que de livraison de matériel roulant.

Par ailleurs, le projet de décision de fermetures de 22 points d'arrêts a été écarté à notre grande satisfaction. Néanmoins, nous nous questionnons sur la méthode et la manière dont la SNCB avait préalablement considéré « l'optimisation » du nombre de points d'arrêts. En effet, il s'avère que dans le scénario initial évoqué, différents points d'arrêts doivent faire l'objet de travaux pour en renforcer l'attractivité, travaux prévus soit par la SNCB soit par les communes dans le cadre des plans communaux de mobilité.

Mes questions sont les suivantes:

Où en est le processus de recrutement des conducteurs et accompagnateurs?

Pouvez-vous rappeler le calendrier prévisionnel quant à la livraison du nouveau matériel roulant?

Quelle méthode la SNCB a-t-elle utilisée pour optimiser la question des points d'arrêts? Quelle place réserve-t-elle aux politiques locales de mobilité et d'aménagement du territoire et comment peut-elle mieux intégrer cet enjeu à l'avenir?

ging met 40 % van het aantal plaatsen voor fietsen in de trein en met 12 % van het aantal aansluitingen.

Voor de uitvoering van het plan moeten er echter een aantal voorwaarden vervuld zijn, zowel op het vlak van aanwervingen als wat de levering van rollend materieel betreft.

Gelukkig heeft men de plannen om 22 stopplaatsen te sluiten laten varen. Niettemin roept de manier waarop de NMBS de 'optimalisatie' van de stopplaatsen ziet vragen op. In het oorspronkelijke scenario moesten deze aantrekkelijker worden door middel van werken, die met name door de gemeenten uitgevoerd moesten worden in het kader van de gemeentelijke mobiliteitsplannen.

Hoe vordert de aanwerving van treinbestuurders en treinbegeleiders? Wat is het tijdschema voor de levering van het nieuwe rollend materieel? Welke methode heeft de NMBS toegepast voor de optimalisering van de stopplaatsen? Welke plaats ruimt de NMBS in voor het lokale mobiliteitsbeleid en hoe kan ze hier beter rekening mee houden?

01.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, de heer Colebunders is op komst. Ik hoop dat hij zo dadelijk toekomt. Wij kunnen nog afwachten of hij op het einde nog kan spreken.

01.07 Greet Daems (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het gaat niet goed met de treinen in de Kempen. De verbindingen zijn ondermaats, afschaffingen zijn dagelijkse kost en vertragingen worden al op voorhand ingecalculeerd door reizigers. Aansluitingen worden eveneens niet gehaald, het personeelstekort blijft aanhouden en we zien geen nieuwe treinstellen verschijnen. Voor dat alles mogen de reizigers ook nog eens meer betalen. Deze slechte service vertaalt zich ook in de slechte resultaten van de reizigerstellingen: de mensen verlaten de treinen.

Neem bijvoorbeeld het station Essen in de regio Noorderkempen. In 2019 namen daar nog dagelijks, tijdens de week, 1.668 reizigers de trein. In 2022 waren dat er echter nog slechts 1.135. Die cijfers komen van de NMBS zelf. Dat is een daling met maar liefst 32 %. Dat is toch een ramp voor een groene minister? De daling in de Kempen is dus groter dan de nationale daling.

U kunt de coronacrisis niet meer als excuus gebruiken. De Kempen zijn gewoon het slachtoffer van een slecht spoorbeleid. De treinreizigers hebben afgehaakt en werden wellicht terug de auto ingeduwd

01.06 Greet Daems (PVDA-PTB): Les liaisons en Campine sont inférieures aux normes, les annulations de trains y sont quotidiennes et les voyageurs calculent à l'avance les retards. Ils manquent leurs correspondances. Le manque de personnel continue à se faire sentir et de nouveaux trains ne sont pas mis en service. De plus, les voyageurs doivent une fois de plus payer plus cher. Par conséquent, ils ne prennent plus le train. C'est le résultat d'une mauvaise politique ferroviaire.

Comment le ministre lui-même explique-t-il la forte baisse du nombre de voyageurs en Campine?

door de malaise bij de NMBS.

Hoe verklaart u de forse daling van treinreizigers in de Kempen?

Welke maatregelen treffen u en de NMBS om de situatie in onze regio te verbeteren? Worden er extra treinen gepland voor onze provincie en regio en komt er meer grensoverschrijdend treinverkeer? Zal er worden geïnvesteerd in de infrastructuur, zoals stations en haltes, om meer reizigers aan te trekken?

Hoe zit het met de nieuwe M7-treinen? Komen die versneld binnen? Gaan die ook richting de Kempen?

De NMBS wil ook piekurtreinen schrappen. Zal dat gevolgen hebben voor het aanbod in, van en naar de Kempen?

01.08 Chanelle Bonaventure (PS): *Monsieur le ministre, le 31 mars dernier, le conseil d'administration de la SNCB a adopté le plan de transport 2023-2026, lequel comporte un certain nombre d'objectifs positifs: augmentation de l'offre, plus de trains suburbains le vendredi et le samedi, un renforcement des possibilités de correspondances.*

Autre bonne nouvelle: la suppression de 22 arrêts qui avait été annoncée n'a pas été adoptée. Pour notre groupe, cette décision doit être soulignée, à plus forte raison qu'elle concerne des zones rurales où il est parfois particulièrement difficile de recourir au train pour effectuer ses déplacements quotidiens.

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes:

1. Le 28 mars dernier, vous indiquiez être opposés à la fermeture d'arrêts de train. Compte tenu de la décision du CA de la SNCB, pouvez-vous effectivement nous garantir que les arrêts menacés ne seront pas supprimés?

2. Pouvons-nous obtenir de plus amples informations sur l'augmentation de l'offre prévue sur les trois prochaines années? Dans quelle mesure les initiatives prises permettront-elles d'améliorer la ponctualité des trains – laquelle est aujourd'hui particulièrement problématique pour les navetteurs? Des objectifs précis à court terme sont-ils prévus dans le plan de transport?

3. Si nous saluons le rehaussement des objectifs en matière d'offre de transport, il semble néanmoins que ceux-ci soient conditionnés à plusieurs facteurs, dont le recrutement de 500 conducteurs et accompagnateurs supplémentaires et l'arrivée de nouveau matériel roulant. Pouvons-nous obtenir un état de la situation? Un calendrier a-t-il été établi à ce sujet?

01.09 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik zal het niet over mijn regio hebben, maar over de Vlaamse Ardennen, een heel mooie regio. Ook daar kampt men met heel wat problemen: vertragingen, afschaffingen, gesloten loketten, lege stations, sociale onrust en duurdere ticketprijzen voor minder service.

Die malaise zien we ook vertaald in een dalend aantal reizigers. Na

Quelles sont les mesures d'amélioration prévues? Où en est le déploiement des nouveaux trains M7? La suppression des trains aux heures de pointe affectera-t-elle également la Campine?

01.08 Chanelle Bonaventure (PS): *Op 31 maart keurde de raad van bestuur van de NMBS het vervoersplan 2023-2026 goed, dat tal van positieve doelen omvat: een uitbreiding van het aanbod, meer S-treinen op vrijdag en zaterdag, betere aansluitingen.*

Op 28 maart liet u weten dat u zich verzette tegen de sluiting van stopplaatsen. Garandeert u, gezien de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS in die zin, dat de met sluiting bedreigde stopplaatsen uiteindelijk niet geschrapt zullen worden?

Kunnen wij nadere informatie krijgen met betrekking tot de geplande uitbreiding van het aanbod? Zal de stiptheid van de treinen, die momenteel problematisch is, dankzij die initiatieven verbeteren? Worden er precieze kortetermijndoelstellingen vooropgesteld?

Voorwaarde voor het bereiken van de ambitieuzere doelstellingen inzake de uitbreiding van het trein-aanbod is echter de aanwerving van 500 treinbestuurders en trein-begeleiders en de levering van het nieuwe rollend materieel. Wat is de stand van zaken? Wat is het tijdpad?

01.09 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La région des Ardennes flamandes est également confrontée à des retards, des suppressions, des guichets fermés, des gares vides, des agitations sociales et des prix de billets plus élevés pour

corona neemt ongeveer 10 % van de reizigers minder de trein dan voor corona. Die pendelaars ruilden de trein in voor de auto. Dat zien we vooral gebeuren in regio's waar de dienstverlening van de NMBS er fors op achteruitgegaan is.

Ik heb al vaker vragen gesteld over de problemen in de stations van Ronse en Oudenaarde: gesloten loketten, defecte ticketautomaten, defecte roltrappen, vandalisme, leegstaande stationsgebouwen, ontoegankelijke stations voor mensen met een beperking en stationschefs die weggesaneerd zijn. De lijst is lang en de frustraties zijn hoog.

Dat zien we vertaald in de reizigerstellingen van de NMBS. Op drie jaar tijd zijn er in deze twee stations tijdens de weekdagen in 2022 dagelijks 709 reizigers minder: 390 reizigers minder voor het station van Oudenaarde en 319 voor het station van Ronse. Voor Ronse is dat een daling van 26 % tegenover 2019, het jaar voor corona. Dat is veel slechter dan gemiddeld.

Mijnheer de minister, hoe verklaart u die forse daling van treinreizigers in de Vlaamse Ardennen? Welke maatregelen zullen u en de NMBS nemen om de situatie in deze regio te verbeteren?

Welke plannen zijn er voor het stationsgebouw van Ronse? Was het sluiten van het bemande loket van Bernard, door iedereen gekend, wel de juiste beslissing?

Welke plannen zijn er voor de heropwaardering van het station te Oudenaarde? Waarom blijft de commerciële ruimte daar jarenlang leegstaan? Was het wegsaneren van onderstationschef Dieter wel de juiste beslissing?

Zullen de huidige dieseltreinen op het traject Ronse-Eeklo blijven rijden? Komen er batterijtreinen naar de Vlaamse Ardennen?

De NMBS wil ook piekurtreinen schrappen. Zal dit gevolgen hebben voor het aanbod in, van en naar de Vlaamse Ardennen?

Vandaag kan men op zondag slechts één trein per 2 uur vanuit station van Ronse nemen. Komt er een uitbreiding naar één trein per uur, zoals de inwoners vragen en zoals u beloofd hebt?

Le **président**: Les membres des autres groupes politiques souhaitent-ils intervenir, étant donné que nous sommes dans un débat d'actualité? Si tel n'est pas le cas, je donne la parole au ministre pour ses réponses.

01.10 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je vais évidemment répondre. Il y avait 18 questions mais je ne promets pas de donner une réponse pour chaque train dans chaque sous-région. Je n'ai jamais de difficultés à répondre par écrit ou oralement. Mais, dans le cadre d'un débat général, peut-être n'aurez-vous pas aujourd'hui les réponses précises que vous attendez. Le cas échéant, reposez-moi la question.

Mevrouw Vindevoghel, in de Vlaamse Ardennen, in Ronse, hebben wij geïnvesteerd, maar ik ben niet zeker dat u blij zult zijn met de precisering die ik u kan geven.

Collega's, na de goedkeuring van de Spoorvisie 2040 en de ondertekening in december van het contract tussen de spoorwegmaatschappijen en de federale Staat, met een historische begroting van bijna

un service moindre. Après la crise du coronavirus, le nombre de voyageurs à Renaix est de 26 % inférieur à ce qu'il était avant cette crise.

Comment le ministre explique-t-il cette forte diminution du nombre de voyageurs dans cette région? Comment le ministre et la SNCB entendent-ils améliorer la situation? Quels sont les projets pour le bâtiment de la gare de Renaix? Quels sont les projets de revalorisation de la gare d'Audenarde? Pourquoi l'espace commercial y reste-t-il vide depuis des années? Les trains diesel actuels continueront-ils à circuler sur la ligne Renaix-Eeklo? Est-il prévu de faire rouler des trains à batteries vers les Ardennes flamandes? La suppression de trains de pointe aura-t-elle un impact sur les Ardennes flamandes? La fréquence sera-t-elle augmentée à un train par heure au départ de Renaix le dimanche, comme promis par le ministre?

01.10 **Minister Georges Gilkinet**: Er waren 18 vragen, maar ik zal in het kader van een algemeen debat niet antwoorden voor elke trein in elke subregio. Indien nodig kunt u mij de vraag opnieuw stellen.

Nous avons investi dans les Ardennes flamandes, à Renaix.

Après le budget des chemins de fer historique de près de 44 milliards d'euros pour les 10 prochaines années, le plan de transport constitue la prochaine étape concrète de

44 miljard euro voor de tien komende jaren voor het spoor, is het vervoersplan de volgende concrete stap in de verdere uitbouw van het spoorwegaanbod.

Op vrijdag 31 maart heeft de raad van bestuur van de NMBS het nieuwe vervoersplan voor 2023-2026 goedgekeurd. Ik juich dit voorstel van de raad van bestuur van de NMBS toe. Het sluit, zoals ik wenste, aan bij de dynamiek en de ambitie van de regering voor de toekomst van de trein in ons land.

En effet, le nouveau plan de transport de la SNCB prévoit, pour ces trois prochaines années, une augmentation de 7,4 % de l'offre de trains. En pratique, cela signifie 2 000 trains complémentaires par semaine, dont plus de 720 le week-end; 175 gares vont être desservies plus fréquemment en semaine comme le week-end. L'accent est mis sur le développement de l'offre autour des grandes villes comme Bruxelles, Anvers, Gand, Liège et Charleroi. Il y aura, par exemple, deux trains IC par heure le week-end entre Bruxelles et Charleroi, Bruxelles et Mons, Bruxelles, Louvain et Liège, Courtrai et Bruges et Anvers et Louvain. Une nouvelle relation IC sera mise en service 7/7 jours entre Charleroi, Fleurus, Ottignies, Wavre et Leuven. Par ailleurs, 119 gares auront des horaires élargis, en particulier les vendredis et les samedis soirs. Près de 50 trains suburbains circuleront plus tard les vendredis et samedis en soirée, dont 30 trains jusqu'après 01 h 00 au départ de Bruxelles et Anvers vers différentes villes dont Nivelles, Braine-le-Comte, Ottignies, Louvain, Alost et Malines, soit des trains plus tardifs d'une, deux ou trois heures en fonction des destinations, permettant le retour en toute sécurité d'activités de soirée, culturelles ou festives. Au total, plus de la moitié des gares (280) profiteront d'une meilleure offre d'ici 2026 via de meilleures fréquences en semaine et/ou le week-end ou via des trains complémentaires plus tard les vendredis et les samedis soirs. De plus, d'ici 2026, la SNCB déploiera pas moins de 2 190 correspondances chaque heure entre ses trains, soit plus 12 % par rapport à la situation actuelle.

Monsieur Arens, la SNCB renforcera aussi le travail conjoint avec les autres opérateurs de transports publics (le TEC, De Lijn, la STIB) pour développer des nœuds de correspondance intermodaux. Cette logique se retrouve déjà dans ce nouveau plan avec, par exemple, la nouvelle offre IC (Charleroi, Fleurus, Ottignies, Wavre, Louvain) qui sera couplée à une offre de bus des TEC entre la gare de Fleurus et l'aéroport de Charleroi. Ce même type d'offres combinées sera déployé entre la gare de Luttre et l'aéroport.

Par ailleurs, durant la période de trois ans correspondant à ce plan de transport, le renouvellement progressif des trains offrira davantage de confort aux voyageurs avec 10 000 places assises en plus, 40 % de places de vélos en plus, 80 % de trains équipés de climatisation contre 65 % aujourd'hui et plus d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. C'est vraiment important. Vous me le répétez régulièrement et je partage vos préoccupations. Dans le cadre de ce plan, 100 % des trains de la SNCB seront équipés du système ETCS.

Enfin, la SNCB déplacera et mettra en service le point d'arrêt de Moensberg en juin 2025 et ouvrira le point d'arrêt de Braine-Alliance en décembre 2025. Je pense que ce sont de très bonnes nouvelles pour les voyageurs et je m'en réjouis.

J'ai insisté sur le fait que la SNCB et Infrabel détailleront ce plan de

l'élargissement de l'offre. Il s'inscrit dans la dynamique et l'ambition du gouvernement pour l'avenir du rail dans notre pays.

In het nieuwe vervoersplan neemt het treinaanbod met 7,4 % toe: met 2.000 extra treinen per week zullen er in 175 stations meer treinen stoppen. Rond de grote steden wordt het aanbod uitgebreid, met twee IC-treinen per uur tijdens het weekend tussen verschillende grote steden. Er zal een IC-verbinding ingevoerd worden tussen Charleroi, Fleurus, Ottignies, Wavre en Leuven, die zeven dagen per week zal rijden, en 119 stations zullen op vrijdag- en zaterdagavond een verbeterd aanbod hebben, met latere treinen. Op vrijdag- en zaterdagavond zullen er 30 S-treinen tot na 1 uur 's nachts rijden, om mensen de mogelijkheid te bieden met de trein terug thuis te raken na culturele activiteiten of festiviteiten. Meer dan de helft van de stations zal er tegen 2026 op vooruitgaan met een beter aanbod en de NMBS zal zorgen voor 2.190 aansluitingen per uur tussen haar treinen.

De NMBS zal de intermodale knooppunten verder ontwikkelen samen met de andere openbaarvervoerbedrijven. Die insteek is al terug te vinden in het nieuwe plan om de luchthaven van Charleroi beter te ontsluiten.

Dankzij de vernieuwing van de treinen worden er 10.000 extra zitplaatsen en 40 % meer plaatsen voor fietsen in de trein aangeboden. 80 % van de treinen zal voorzien zijn van airconditioning en de treinstellen zullen beter toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit.

Alle treinen zullen met het ETCS-systeem worden uitgerust. Ten slotte zal de NMBS in 2025 twee stopplaatsen openen.

transport par province dans leurs *roadshows* virtuels, qui ont commencé ce lundi par Bruxelles et la province du Hainaut. Je pense que vous avez toutes et tous été conviés. Monsieur Arens, je vous rassure: vous aurez également l'occasion de poser des questions. Vous pouvez évidemment partager l'invitation à toutes les personnes que vous jugeriez concernées par cette présentation.

Les présentations seront disponibles à partir du jour de la réunion et accessibles ensuite à tout un chacun sur le site de la SNCB.

Ces *roadshows* seront aussi l'occasion pour la SNCB et Infrabel de présenter leurs nouveaux contrats de gestion ainsi que les investissements concrets et les chantiers prévus par la SNCB et Infrabel dans les gares au cours des prochaines années. Ce sera aussi l'occasion, pour les parties prenantes, d'exprimer leurs attentes et leurs solutions. Je pense que cela doit aller dans les deux sens et que ce sont des moments de construction collective.

Wat het debat over de sluiting van een aantal haltes betreft, heb ik in de vorige commissievergadering duidelijk mijn mening gegeven en aangegeven dat ik het geen goed idee vond. Zoals u weet heeft de raad van bestuur na debat besloten om geen haltes te sluiten en daar ben ik blij om. Hierdoor kunnen we ons concentreren op de verdereerschikking van het treinaanbod. Er zal ook geen lijn worden gesloten.

De raad van bestuur van de NMBS heeft besloten dat 22 lage P-treinen niet meer zullen rijden. Het gaat om treinen die het basisaanbod momenteel versterken tijdens de piekuren en waarvoor er alternatieven bestaan zonder een noemenswaardige wachttijd. Dankzij het personeel en het materieel dat hierdoor vrijkomt, zal het mogelijk zijn om meer pertinente bedieningen van het vervoersplan mogelijk te maken en om geleidelijk aan 12 P-treinen opnieuw in te leggen op verbindingen waar het aantal reizigers sterk toeneemt.

Naast deze welgekomen structurele verbeteringen is er de even legitieme verwachting van de reizigers dat het aanbod op het gebied van regelmaat en stiptheid zal verbeteren. Wij blijven hieraan werken met onze twee spoorwegmaatschappijen. Ik ben niet blind voor de situatie op het spoor en wij werken eraan om die te verbeteren. Er zijn op dat gebied nog heel wat uitdagingen op korte termijn, zoals de versterking van de infrastructuur door Infrabel, de vernieuwing van het rollend materieel of de beroemde M7, waarover ik nog iets zal zeggen, de aanwerving van nieuwe medewerkers – er zijn plaatsen open, we zoeken kandidaten – en de verbetering van de toegankelijkheid en van de kwaliteit van de dienstverlening in het hele land, inclusief de communicatie aan de reizigers. De invoering van nieuwe treinen en de geleidelijke uitfasering van oude treinstellen zal het mogelijk maken om de betrouwbaarheid van het materieel te verhogen en zo ook de stiptheid en de robuustheid te verbeteren. Het treinmateriaal zal ook beter worden afgestemd op de verschillende treinrelaties.

Het plan vergt eveneens het volledig nakomen door Alstom, onze treinaanbieder, van zijn engagement inzake de timing van de levering en de kwaliteit van het nieuwe treinmaterieel, de M7. Mijnheer Troosters, ik heb in dit verband reeds tijdens een vorige commissievergadering een gedetailleerde stand van zaken gegeven van de lopende leveringen van M7-materieel. In mijn recente antwoord op uw schriftelijke vraag nummer 1501 heb ik ook een overzicht bezorgd van de eerstvolgende bestelling van nieuw materieel.

De NMBS en Infrabel geven tijdens hun virtuele *roadshows* een gedetailleerd overzicht van dat plan per provincie. Tijdens die *roadshows* zult u vragen kunnen stellen. De presentaties zullen op de website van de NMBS beschikbaar zijn wanneer die vergaderingen plaatsvinden. De operatoren zullen nadere uitleg geven over hun beheerscontracten, de investeringen en de geplande werken voor de volgende jaren. De stakeholders zullen hun verwachtingen kenbaar kunnen maken.

Après en avoir débattu, le conseil d'administration a décidé de ne pas supprimer d'arrêts et de ne pas fermer de lignes. Cela nous permettra de nous concentrer sur le remaniement de l'offre de trains. Il a été décidé de supprimer 22 trains P peu fréquentés, pour lesquels il existe d'autres solutions avec un temps d'attente raisonnable. Douze trains P pourront ainsi être progressivement réintroduits sur des lignes où le nombre de voyageurs est en forte augmentation.

Nous continuons également d'améliorer la régularité et la ponctualité des trains. Les défis à relever à court terme dans ce domaine sont nombreux. Ils concernent notamment le renforcement de l'infrastructure par Infrabel et l'amélioration de l'accessibilité et de la qualité du service dans tout le pays, y compris la communication aux voyageurs.

L'instauration de nouveaux trains et le retrait progressif d'anciens trains permettront d'augmenter la fiabilité du matériel et ainsi d'améliorer également la ponctualité et la robustesse. Le matériel ferroviaire sera également mieux adapté aux différentes liaisons ferroviaires. Notre fournisseur de trains, Alstom, respecte pleinement ce plan.

Lors d'une réunion de commission précédente, j'ai déjà fourni un état détaillé des livraisons en cours du matériel M7. Dans ma réponse à la

Het vervoersplan is ook onlosmakelijk verbonden met de nodige aanwervingen op grote schaal. Er dienen in 2023 meer dan 500 treinbegeleiders en treinbestuurders gerekruteerd te worden.

Tot besluit wil ik van de gelegenheid gebruik maken om het directiecomité, de raden van bestuur, en al het personeel, alle spoorwegvrouwen en -mannen van de NMBS en Infrabel, danken voor de belangrijke en veelbelovende beslissingen die zijn genomen en voor al het werk dat zij elke dag opnieuw leveren om onze ambitie te concretiseren om van de trein, mevrouw Vindevoghel, de ruggengraat van onze mobiliteit te maken.

01.11 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, ik heb er alle begrip voor dat u niet voor elke regio of trein een antwoord kunt formuleren, maar ik merk toch een verschil in uw antwoord, zoals ik dat ook zie in de vervoersplannen, tussen enerzijds de stedelijke en de voorstedelijke verbindingen en anderzijds de rurale en semirurale gebieden, tussen enerzijds Brussel en Luik en anderzijds de meer landelijke gebieden zoals Zuid-Oost-Vlaanderen en Limburg. Ik stel dat vast en u hebt dat ook benadrukt.

Wat meer specifiek de lijn 82 betreft, verwees u zelf naar de discussie in een vorige commissievergadering, waar onder andere collega Vandebroucke een aantal zaken formuleerde. Ik sprak hem toen zeker niet tegen, maar u deed dat eerder wel of u nam zijn ongerustheid toch niet weg. Ik hoop dat de bewoners van die regio niet tussen wal en schip dreigen te belanden en dat de alles-of-nietspolemieek voor ons op langere termijn niet resulteert in een niets.

01.12 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, specifiek wat betreft de bezorgdheden die ik ook had voor Limburg. We zullen wachten op de presentatie over Limburg en er dan op terugkomen.

01.13 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ook ik heb er alle begrip voor dat u niet in detail kunt antwoorden, maar ik vond toch dat uw antwoord in zijn totaliteit vrij summier was voor zoveel vragen.

Wat het gebruik van de trein betreft, kunnen we niet aan corona voorbij. Dat heeft natuurlijk een impact gehad, maar ook postcorona gaat het nog heel moeilijk. Ik spreek voor mijn provincie. In Limburg zien we een daling met bijna een kwart. Met meer dan 22 % minder opstappers deelt het station van Hasselt – onze hoofdstad, ons knooppuntstation – het meest in de klappen. Maar liefst 1.000 mensen minder stappen daar op dan voor corona. Dat heeft echter niet alleen met corona te maken, dat weet elke Limburger. Het heeft ook te maken met het beperkte aanbod. Grosso modo kan men vandaag op weekdays vanuit Hasselt maar één keer per uur een trein nemen die u met een aanvaardbare reistijd van ongeveer een uur naar Antwerpen of Brussel brengt.

Dat is veel te weinig. Ik heb hier van u niet gehoord of dat zal worden verbeterd. Ik hoop dat dit het geval zal zijn, want als we de multimodaliteit, waarin de trein een belangrijke plaats heeft, een kans willen geven en als we de perifere provincies daar ook bij willen betrekken, dan bent u genoodzaakt om beter te doen, want anders blijft het bij uw hartstochtelijke pleidooi maar zal er in de praktijk weinig veranderen.

question écrite n° 1501, j'ai également transmis un aperçu de la prochaine commande de nouveau matériel.

Le plan de transport est également inextricablement lié au recrutement de personnel. Plus de 500 accompagnateurs et conducteurs de train seront recrutés en 2023.

L'ambition est bien de faire du train l'épine dorsale de notre mobilité.

01.11 Pieter De Spiegeleer (VB): Je comprends que le ministre ne puisse pas formuler une réponse pour chaque région ou chaque train, mais je constate tout de même une différence dans sa réponse, tout comme dans les plans de transport. Toutes les régions ne sont pas traitées de la même manière. Lors d'une discussion précédente, le ministre n'a pas non plus pu dissiper les préoccupations concernant la ligne 82. J'espère que les habitants de la région ne se retrouveront pas entre deux chaises.

01.12 Frank Troosters (VB): Nous y reviendrons après la présentation sur le Limbourg.

01.13 Wouter Raskin (N-VA): Je trouvais tout de même la réponse sommaire. Bien entendu, le covid a eu une incidence, mais même après cette crise, la situation reste très difficile. Dans le Limbourg, le nombre de voyageurs a chuté. Cela n'est pas seulement dû au covid, mais aussi à l'offre limitée.

01.14 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, ik zal niet repliceren op een antwoord dat ik maar voor de helft gehoord heb. Het Bureau heeft lang geduurd, vandaar.

01.15 Josy Arens (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je participerai aux roadshows, comme j'ai l'habitude de le faire. Mais je reste convaincu qu'il y a d'une part la SNCB et d'autre part le pouvoir politique. Si nous voulons vraiment faire évoluer les choses, nous serons dans l'obligation de reprendre la main au niveau du pouvoir politique puisque chaque année, le pouvoir politique injecte 4 milliards dans cette structure. Vous avez en outre ajouté 200 millions par an lors des négociations d'automne, ce qui n'est pas rien.

Nous devons effectivement pousser la SNCB à faire le maximum. Si le politique ne garde pas la main, nous ne réussons pas, je vous le garantis. Je compte vraiment sur votre détermination pour réussir ces opérations.

01.16 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, le plan de transport, c'est la première concrétisation par la SNCB des ambitions que le politique a déterminées en concertation avec les entreprises publiques pour un renforcement structurel de l'offre d'ici 2032. Le politique a fait sa part, il a donné une trajectoire et des moyens. Nous sommes ici dans une phase concrète.

Je suis satisfait du plan de transport car ses ambitions et sa déclinaison se font à une hauteur inégalée. Je sais que c'est une première phase et qu'il y aura d'autres plans de transport d'ici 2032. On ne va pas refaire le réseau ferroviaire en un jour mais nous sommes dans la bonne trajectoire.

Les conditions de réalisation du plan de transport ont été rappelées. Vous avez répondu au sujet du matériel. S'agissant du personnel, on voit des affiches partout dans le pays. On cherche des conducteurs de trains et des chauffeurs de bus. La mobilité concerne des métiers d'avenir, il faut continuer à la soutenir et développer une stratégie nationale d'engagement dans ces métiers.

Concernant les points d'arrêt, nous avons tourné la page de ce feuillet, mais je voudrais vraiment que la SNCB se rende compte que décider de la fermeture d'un point d'arrêt doit se faire en concertation avec les autorités locales et régionales en fonction de son potentiel actuel et futur.

Ici, la SNCB ne m'a pas rassuré sur sa méthodologie et sa gouvernance quant à cet enjeu, qui doit aussi être structurant pour le prochain plan de transport.

01.14 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Je ne répliquerai pas à une réponse que je n'ai entendue qu'à moitié.

01.14 Josy Arens (Les Engagés): Ik zal de roadshows bijwonen. Ik blijf er echter van overtuigd dat men aan de ene kant de NMBS heeft, en aan de andere kant de politieke overheid. Als we willen dat een en ander evolueert, zullen we op het niveau van de politieke overheid het roer in handen moeten nemen. Elk jaar investeren we 4 miljard euro in de spoorwegen. U hebt bij de onderhandelingen in de herfst bovendien 200 miljoen jaar extra in de wacht gesleept.

We moeten de NMBS ertoe aansporen alles te doen wat ze kan.

01.16 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Het vervoersplan is de eerste verwezenlijking door de NMBS van de door de politiek vastgelegde ambitie, in overleg met de overheidsbedrijven, voor een structurele versterking van het aanbod tegen 2032. De politiek heeft een traject uitgestippeld en middelen uitgetrokken.

De voorwaarden voor de uitvoering van het plan werden in herinnering gebracht. U hebt een antwoord gegeven over het materieel. Wat het personeel betreft, hangen er nu overall affiches: men zoekt treinbestuurders en buschauffeurs. Mobiliteit biedt werk aan beroepen met toekomst. We moeten dit blijven ondersteunen en een nationale aanwervingsstrategie uitwerken.

Ik zou ook willen dat de NMBS beseft dat de beslissing over de sluiting van een stopplaats genomen moet worden in overleg met de lokale en gewestelijke autoriteiten, en in functie van het huidige en toekomstige potentieel.

De NMBS heeft me niet gerustgesteld wat de methode en gouvernance betreft in het licht van deze uitdaging, die een structuur moet

bieden voor het volgende vervoersplan.

01.17 Gaby Colebunders (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik heb mij de longen uit het lijf gelopen om mijn vraag te kunnen stellen, omdat ik in een andere commissie zat, maar eigenlijk heb ik niets gemist, want ik heb van de collega's gehoord dat er niet echt op is geantwoord. Ik ben het in de commissie voor Sociale Zaken gewoon dat ik een antwoord krijg als ik een vraag stel, maar blijkbaar gaat het er hier anders aan toe.

01.17 Gaby Colebunders (PVDA-PTB): Je devais également participer à une autre commission, mais je n'ai apparemment rien manqué, dès lors que vous n'avez pas vraiment répondu à mes questions.

01.18 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Colebunders, ik heb een inleiding gegeven. Er waren mij 18 vragen gesteld. Ik kan vandaag niet precies op alle details antwoorden, maar u kunt uw vraag altijd opnieuw indienen om een preciezer antwoord te krijgen, hoewel u niet zo vaak in deze commissie komt, aangezien u in de commissie voor Sociale Zaken werkt, waarvoor alle respect. Ik kan u de gegevens dan ook schriftelijk bezorgen. Dat is de manier waarop ik werk, met veel respect voor het Parlement. Met 18 vragen kan ik echter niet op alle details antwoorden.

01.18 **Georges Gilkinet**, ministre: Dix-huit questions ont été posées. Je ne peux pas répondre à chacune d'entre elles en détail. Les députés peuvent soumettre à nouveau leur question pour obtenir une réponse plus précise. Je peux également fournir à M. Colebunders plus de détails par écrit.

01.19 Gaby Colebunders (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik heb alle respect voor uw werk en ben de laatste om te zeggen hoe u moet werken. Ik kan wel begrijpen dat het beantwoorden van 18 vragen heel veel werk is voor u, maar u kunt toch in grote lijnen zeggen waar u naartoe wilt met Limburg. Zoals ik het versta, doet u bijna niets. U wilt weinig ingrijpen op hetgeen er in Limburg aan de hand is. Ik heb de indruk dat de NMBS Limburg altijd maar vergeet. Hebt u al eens bekeken wat er in de voorbije decennia maar is geïnvesteerd in Limburg? U zou zich moeten ...

01.19 Gaby Colebunders (PVDA-PTB): Le ministre peut-il nous expliquer dans les grandes lignes le cap qu'il souhaite suivre dans le Limbourg? J'ai l'impression que la SNCB a oublié le Limbourg. Quelles mesures ont-elles été adoptées au cours des dernières décennies?

01.20 Minister **Georges Gilkinet**: Wij werken aan de elektrificatie van de lijn tussen Antwerpen en Hamont en aan de elektrificatie van andere lijnen in Limburg.

01.20 **Georges Gilkinet**, ministre: Nous électrifions la ligne entre Anvers et Hamont ainsi que d'autres lignes situées dans le Limbourg.

01.21 Gaby Colebunders (PVDA-PTB): Dat gaat over goederen. Het gaat hier over het transport van personen. Er is een reden waarom dat zo sterk naar beneden gaat, mijnheer de minister. U gaat er nogal laks mee om, vind ik. Als men weet dat maar 1 % van alle investeringen de voorbije decennia naar Limburg is gegaan, dan zouden u en zeker uw voorgangers zich moeten schamen. Hebt u al eens bekeken hoeveel Limburgers van verschillende partijen u vandaag vragen hebben gesteld? Het is niet vanzelfsprekend dat zij allemaal aanwezig zijn.

01.21 Gaby Colebunders (PVDA-PTB): Le ministre fait preuve de laxisme à cet égard. Le nombre de voyageurs est en baisse. Seulement 1 % de tous les investissements des dernières décennies a été consacré au Limbourg. C'est une honte. Je reposerai ma question et j'espère que, cette fois, j'obtiendrai une réponse.

U hebt mij de pap in de mond gegeven. Ik zal mijn vraag opnieuw indienen, mijnheer de minister, en hoop dat ik de volgende keer wel een antwoord zal krijgen. Ik heb Italiaans bloed en wij zweten niet graag.

01.22 Greet Daems (PVDA-PTB): Ik zat wat te schuifelen op mijn stoel want ik moet dringend de trein halen, maar – een geluk bij een ongeluk – mijn trein blijkt acht minuten vertraging te hebben, en zo heb ik alsnog wat tijd.

01.22 Greet Daems (PVDA-PTB): Je comprends que le ministre ne puisse pas aborder en détail la situation dans chacune des régions, mais il n'a tout simplement rien dit à leur sujet. J'aimerais connaître les grandes lignes des plans pour la région de la Campine, où il y a trop de retards, trop de suppressions, des rames trop courtes et un

U gaf aan niet in detail te willen ingaan op de verschillende regio's. Ik kan daar begrip voor opbrengen, maar u hebt er gewoonweg niets over gezegd.

Ik sluit me dus aan bij collega Gaby Colebunders en wil graag de grote lijnen kennen van de plannen voor – in mijn geval – de Kempen. Ik wil

nog maar eens onder de aandacht brengen dat het slecht is gesteld met het treinvervoer in de Kempen: vertragingen, afschaffingen, te korte treinstellen, personeelstekort, noem maar op. Vermits ik helaas niets heb vernomen wat mij enigszins zou kunnen geruststellen, zal ik de pertinente vragen die ik daarover heb gesteld opnieuw indienen. Alles is daar zeker nog niet over gezegd.

01.23 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je reviendrai moi aussi vers vous ultérieurement pour mes questions plus précises. Je voudrais aussi souligner cette bonne nouvelle par rapport à ce qui nous avait inquiétés, il y a quelques semaines, à savoir l'abandon de la suppression des 22 arrêts, même si, évidemment, nous resterons très vigilant dans les mois qui viennent. Cette décision est véritablement positive et à souligner, à nos yeux, en particulier pour tous les navetteurs en provenance des zones rurales.

01.24 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, we zijn hier met de PVDA-PTB goed vertegenwoordigd. U ziet dat wij opkomen voor het spoor en dat wij willen dat er veel treinen zijn.

01.25 Minister **Georges Gilkinet:** Mevrouw Vindevoghel, sommigen praten, anderen doen.

01.26 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, wij doen veel. Wij spreken voor alle regio's, zowel Vlaanderen, Wallonië als Brussel.

Ik ben toch ontgoocheld over uw antwoorden op de vragen. U onderschat de cri de coeur. Het feit dat 18 commissieleden het woord nemen in een actualiteitsdebat over het vervoersplan, maakt duidelijk dat veel mensen zich zorgen maken. We geven cijfers over de daling van het aantal treinreizigers, want dat is een grote bekommernis van ons allemaal. We moeten dan toch zoeken naar maatregelen om dat te veranderen, maar u doet niet veel voorstellen.

U trekt ook geen lessen. Ik vraag bijvoorbeeld welke impact de sluiting van het station in Ronse heeft op de daling van het aantal treinreizigers. Ik vraag wat de impact is van het verdwijnen van de stationschef op het stijgende aantal vertragingen. U geeft geen analyse over de oorzaak van de daling van het aantal treinreizigers in die regio.

Alle commissieleden verklaren dat er minder mensen de trein nemen, dus we moeten alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat de mensen de trein nemen. Daarvoor moet u lessen trekken uit het verleden. Dat zie ik niet in uw antwoorden.

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

Le **président:** La question n° 55035288C de M. Rigot est transformée en question écrite, de même que les questions n° 55035289C et n° 55035440C de Mme Zanchetta et que la question n° 55035436C de M. Bayet.

02 Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Bruxelles-Amsterdam" (55035442C)

02 Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding tussen Brussel en Amsterdam" (55035442C)

02.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, le train*

manque de personnel trop important. Je redéposerai mes questions.

01.23 Chanelle Bonaventure (PS): Men ziet af van de afschaffing van die 22 stopplaatsen. Dank u voor dat goede nieuws.

01.24 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il est clair que le PTB défend le rail et souhaite que de nombreux trains circulent.

01.25 Georges Gilkinet, ministre: Certains parlent, d'autres agissent.

01.26 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Nous agissons beaucoup. Nous parlons au nom de toutes les régions. Cette réponse me déçoit. Le fait que 18 questions ont été posées au ministre montre que de nombreux Belges s'inquiètent. Il faut des mesures, mais j'entends peu de propositions ni aucune analyse sur les causes de la baisse du nombre de passagers dans le Limbourg.

02.01 Nicolas Parent (Ecolo-

"Benelux", l'IC Bruxelles (midi)-Amsterdam (central), relie actuellement les 2 villes en 2h53. Le trajet est effectué 12 fois par jour, avec des automotrices "Traxx" des NS et des voitures ICR. A l'horizon 2025, les rames tractées devraient disparaître sur cette ligne au profit des nouvelles automotrices électriques (ICNG) capables d'atteindre la vitesse de 200 km/h, au lieu des pointes de 160 km/h du matériel roulant actuel.

Depuis 2020, des discussions sont en cours entre les NS et la SNCB sur les différentes options pour accélérer et raccourcir à 2h la liaison actuelle entre Amsterdam et Bruxelles. Parmi les pistes évoquées, est citée la suppression d'arrêts dans des gares intermédiaires dont celles de Berchem, Noorderkempen, Bruxelles Airport, Bruxelles-Nord et Mechelen.

Sachant que les NS ont déjà commandé 20 rames ICNG, mes questions sont les suivantes:

- Où en sont les discussions avec les Pays-Bas concernant l'avenir de la liaison Bruxelles-Amsterdam et les améliorations qui pourraient lui apporter?
- La question de la suppression des arrêts de Berchem, Noorderkempen, Bruxelles-Airport, Bruxelles-Nord et Mechelen est-elle confirmée? Si oui, dans quel timing? Quels sont les gains estimés en matière de temps de parcours?
- Les passagers embarquant dans ces gares ont-ils été consultés?
- Quelles seront les alternatives proposées aux passagers de ces gares pour rejoindre les Pays-Bas en train?

02.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Parent, en réponse à vos questions, la SNCB m'informe que la collaboration actuelle entre les Nederlandse Spoorwegen (NS) et la SNCB concernant l'axe Bruxelles-Amsterdam se poursuit jusque décembre 2024, et ce avec 16 allers-retours par jour, et non 12 comme vous le mentionnez erronément.

Les NS et la SNCB étudient ensemble les possibilités de poursuivre cette collaboration au-delà de 2024. Les discussions en cours sont, me dit-on, constructives. Plusieurs pistes pour améliorer l'expérience client sont également à l'étude.

Actuellement, toujours selon la SNCB, sur la base des éléments disponibles, toutes les gares belges qui relient les Pays-Bas continueront à le faire dans le futur. Vos dernières questions sont donc sans objet et je suis sûr que cela vous réjouit.

02.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Effectivement!

Je voudrais redire qu'il avait été envisagé, pour améliorer l'efficacité de cette liaison, un scénario de suppression d'arrêts – Berchem, Noorderkempen, Brussels-Airport, Bruxelles-Nord et Mechelen. Ce scénario de suppression, monsieur le ministre, nous en avons parlé lors de l'assemblée générale du Benelux à La Haye, il y a un mois, en présence de différents représentants politiques. Il n'y avait pas eu d'éléments de nature à démentir cette information, qui avait été notamment relayée selon les derniers échos de TrainTramBus. Je me permettrai

Groen): Met de IC-trein Brussel-Amsterdam (de zogenaamde Benelux-trein) spoort men in 2 uur en 53 minuten van de ene hoofdstad naar de andere. Tegen 2025 zouden de treinen met tractie vervangen moeten worden door de nieuwe elektrische ICNG-intercity-treinen, die 200 km/h halen, terwijl het huidige rollend materieel maximaal 160 km/h haalt. Sinds 2020 zijn er besprekingen aan de gang om de reistijd terug te dringen tot 2 uur. Een van de denksporen is de afschaffing van haltes in de tussenliggende stations.

Wat is de stand van de besprekingen met Nederland? Bevestigt u dat de trein niet meer zal halteren in stations als Berchem, Brussels Airport of Mechelen? Hoeveel reistijd denkt men daarmee te winnen? Heeft men de reizigers om hun mening gevraagd? Welke alternatieven zal men hun voorstellen?

02.02 **Minister Georges Gilkinet**: De NMBS heeft me meegedeeld dat de huidige samenwerking tussen de NS en de NMBS met betrekking tot de as Brussel-Amsterdam tot december 2024 voortgezet wordt met 16 heen-en-weerritten per dag.

De NS en de NMBS bestuderen samen de mogelijkheden om die samenwerking na 2024 voort te zetten. De gesprekken zijn constructief. Er worden meerdere pistes bestudeerd.

Daarnaast moet men de Belgische stations waar de Benelux-trein halteert volgens de NMBS in de toekomst behouden. Uw laatste vragen vervallen dus.

02.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Wij hebben het daarover gehad tijdens de algemene vergadering van de Benelux in Den Haag die een maand geleden plaatsvond. Er waren geen elementen die het mogelijk maakten om het scenario van een afschaffing van stations te logenstraffen. Ik zal uw positieve antwoorden dan ook aan

donc de transmettre votre réponse positive pour les passagers de ces différentes gares. Je vous remercie pour votre réponse. de betrokkenen meedelen.

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

03 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het sociaal akkoord bij het spoor" (55035452C)

03 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accord social aux chemins de fer" (55035452C)

03.01 **Frank Troosters** (VB): Na weken onderhandelen werd er een sociaal akkoord voor 2023-2024 bereikt tussen het Gemeenschappelijk Vakbondsfront en de Directie van de Belgische Spoorwegen.

03.01 **Frank Troosters** (VB): Le ministre peut-il commenter l'accord social 2023-2024 conclu entre les syndicats et la direction des chemins de fer? Quelles mesures seront prises pour le bien-être du personnel? Quel en sera l'impact budgétaire? L'adaptation du régime de pension préférentiel de la SNCB a-t-elle également été abordée?

De belangrijkste afspraken zijn. De aanwervingen worden in een gestaag tempo voortgezet. Er wordt voorrang gegeven aan het operationeel personeel. Er zullen maatregelen worden genomen voor het welzijn van het personeel, met name wat betreft opleiding, het anti-agressiebeleid en het voorkomen van burn-out. De hospitalisatieverzekering wordt in het statuut opgenomen. De netto koopkracht wordt verhoogd door toekenning van een ecocheque van 250 euro in 2023 en 200 euro in 2024. De maaltijdcheques zullen ook geleidelijk worden verhoogd met €0,5 op 1 juli 2023 en met nog eens €0,5 op 1 januari 2024. Dit geldt niet voor de hogere kaderleden.

Inzake het aantal geplande aanwervingen wordt in de pers gesproken over 4.000. Kan de minister dit cijfer bevestigen en duiden welk het aantal geplande bijkomende aanwervingen zal zijn voor de NMBS, Infrabel en HR Rail? Graag ook verduidelijking/uitsplitsing of deze cijfers 2023 en/of 2024 betreffen.

Welke maatregelen zullen worden genomen voor het welzijn van het personeel inzake opleiding, anti-agressiebeleid en het voorkomen van een burn-out?

Wat zal de budgettaire impact zijn (per entiteit) van de toegekende ecocheques van 250 euro in 2023 en 200 euro in 2024?

Wat zal de budgettaire impact zijn (per entiteit) van de geleidelijke verhogingen (2x met 0,5 euro) van de maaltijdcheques?

Werd er tijdens de onderhandelingen ook gesproken over de eventuele aanpassing van het preferentieel pensioenstelsel bij de NMBS? Zo ja, wat was de inhoud van de gesprekken hierover?

03.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, na de spoorvisie 2030, na het goederenplan en na de ondertekening van de contracten met de bijhorende budgetten is het sociaal akkoord tussen de directie en het spoorwegpersoneel een nieuwe mijlpaal op het pad om de trein weer op de sporen te zetten. Om de uitdaging aan te gaan om dagelijks miljoenen Belgen te verplaatsen, moet men kunnen rekenen op voldoende bekwaam personeel, dat gemotiveerd en erkend is en dat zich goed voelt in zijn of haar werk. Het onlangs gesloten sociaal akkoord lijkt een duidelijke stap in die richting.

03.02 **Georges Gilkinet**, ministre: L'accord social représente un nouveau jalon sur la voie d'une remise du train sur les rails. En effet, les voyageurs doivent pouvoir compter sur du personnel compétent, motivé, qualifié et épanoui dans son travail.

Wat houdt dit akkoord in? Ten eerste wordt er voor het eerst sinds 2008 een loonsverhoging doorgevoerd voor het personeel door middel van ecocheques en verhoogde maaltijdcheques, boven op de contractuele voorwaarden die gehandhaafd worden.

Pour la première fois depuis 2008, une augmentation salariale est prévue par le biais des écochèques et de l'augmentation des chèques-repas. Au cours des deux prochaines

Verder worden er belangrijke aanwervingen gedaan, met meer dan 4.000 aanwervingen bij de NMBS en Infrabel in de komende twee jaar, met voorrang voor de operationele beroepen, rollend materieel en technisch personeel via specifieke communicatiecampagnes. Het aantal aan te werven vte's tegen eind 2024 bedraagt 2.600 voor de NMBS en 1.513 voor Infrabel.

Ten derde komen er verbeteringen op het gebied van opleiding en welzijn, alsook de verhoging van de veiligheid van het personeel. Elke werknemer krijgt een breed scala aan opleidingsmogelijkheden aangeboden, waaronder coaching op de werkplek, introductieprogramma's en e-learning. Op die manier beschikt iedereen over de nodige instrumenten om de eigen loopbaan te ontwikkelen. Er is verder een opleiding ontwikkeld over het herkennen van stresssignalen en het voorkomen van burn-out. Deze opleiding zal worden geïntegreerd in de leiderschapsprogramma's die zijn gepland voor de directie van elke entiteit.

De inspanningen voor het anti-agressiebeleid zullen worden voortgezet en geïntensiveerd. Daarnaast en om de preventie op dit gebied te versterken, spreekt het vanzelf dat de geplande aanwervingen voor Securail de aanwezigheid en de zichtbaarheid van het personeel waar nodig mogelijk moeten maken.

Eenzijds erkent dit akkoord het belang van het spoorwegpersoneel en anderzijds helpt het ons samen een gemeenschappelijk doel te bereiken. Wij keren de donkere jaren van de spoorwegen de rug toe en gaan stap voor stap vooruit, op een nieuwe basis vol ambitie, in de richting van de mobiliteit van morgen.

03.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

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

04 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van de btw op treintickets" (55035460C)

04 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de la TVA sur les billets de train" (55035460C)

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

In de nasleep van de begrotingsbeslissingen van de vivaldiregering waaruit bleek dat de minister van Mobiliteit voor de rest van deze legislatuur veel minder financiële middelen toegewezen kreeg als hijzelf aangekondigd had, sprak de minister meermaals zijn wens uit om de BTW op de aankoop van treintickets af te schaffen.

Wat is de stand van zaken m.b.t. de afschaffing van de btw op treintickets? Zal de mogelijke afschaffing deel uitmaken van eventuele nieuwe beleidsmaatregelen die in het kader van de huidige begrotingscontrole kunnen genomen worden? Wat kunnen/mogen de treinreizigers dienaangaande verwachten?

04.02 Minister Georges Gilkinet: Het beleid dat ik sinds 2,5 jaar voer, is erop gericht om in de geest van het regeerakkoord het openbaar vervoer toegankelijker te maken.

années, plus de 4 000 recrutements seront effectués à la SNCB et chez Infrabel, avec une priorité pour les métiers opérationnels, le matériel roulant et le personnel technique. La formation, le bien-être et la sécurité du personnel seront également améliorés.

Nous tournons le dos aux années sombres du chemin de fer et avançons pas à pas vers la mobilité de demain.

04.01 Frank Troosters (VB): À plusieurs reprises, le ministre a exprimé le souhait de supprimer la TVA sur les billets de train. Où en est-il?

04.02 Georges Gilkinet, ministre: Il existe une proposition visant à porter la TVA sur les billets pour les

Aantrekkelijke tarieven zijn vanzelfsprekend een essentiële factor om het openbaar vervoer toegankelijker en aantrekkelijker te maken. Er ligt inderdaad een voorstel op tafel om de btw op tickets voor openbaar vervoer naar 0 % te brengen. Het voorstel gaat verder dan de trein alleen en zou ook gelden voor het regionale tram- en busvervoer. De herleiding naar 0 % past overigens perfect in de noodzakelijke taxshift die wij moeten maken met het oog op een duurzamere samenleving.

Zoals u weet, is er nog geen beslissing genomen over dat uitstekende voorstel.

04.03 Frank Troosters (VB): Ik dank de minister voor zijn voorstel en ik kijk uit naar het verdere vervolg van het verhaal.

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

Le **président**: Monsieur le ministre, M. Piedboeuf venant d'arriver, nous allons encore pouvoir traiter deux de ses questions.

05 Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les titres de transport achetés en ligne" (55035464C)

05 Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Online gekochte vervoerbewijzen" (55035464C)

05.01 Benoît Piedboeuf (MR): *Monsieur le ministre, même si la plupart des utilisateurs n'en ont pas connaissance, les acheteurs de tickets de transport en ligne ne peuvent réclamer de remboursement. C'est ce qui figure dans les conditions générales de vente.*

Mais que fait-on lorsque le train est annulé et qu'il n'est pas possible d'attendre le suivant?

À un moment où les guichets sont de plus en plus déserts, où les automates ne sont pas toujours fiables, où un surplus est demandé quand on prend son billet auprès de l'accompagnateur, c'est regrettable.

Pourriez-vous prévoir le remboursement en cas d'annulation de trains? Sous quelles conditions? Est-il alors conseillé de prendre son titre de transport à bord?

05.01 Benoît Piedboeuf (MR): *In de algemene verkoopvoorwaarden staat dat vervoerbewijzen die online gekocht werden, niet terugbetaald kunnen worden. Dat is een spijtige zaak, nu de loketten hoe langer hoe minder bemand zijn, de ticketautomaten niet steeds betrouwbaar zijn en men een toeslag moet betalen wanneer men zijn vervoerbewijs bij de treinbegeleider koopt.*

Wat moet een reiziger doen wanneer zijn trein afgeschaft is en het voor hem niet mogelijk is om op de volgende trein te wachten? Kunt u in geval van een afgeschafte trein in terugbetaling voorzien? Is het derhalve aangeraden dat de reiziger zijn vervoerbewijs in de trein koopt?

05.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, monsieur Pieboeuf, en réponse à votre question, la SNCB m'informe que, lorsque le train est annulé et que le voyageur décide d'interrompre son voyage, il peut introduire une demande de remboursement auprès de son service clientèle. Si le client prend le train suivant et qu'il arrive avec plus d'une heure de retard, il peut introduire une demande de compensation. Son billet sera alors intégralement remboursé. Ces règles d'annulation et de compensation sont également valables pour les billets en ligne.

05.02 Minister Georges Gilkinet: De NMBS deelt mij mee dat wanneer de trein afgeschaft wordt en de reiziger beslist zijn reis te onderbreken, hij bij de klantendienst een aanvraag tot terugbetaling kan indienen. Als de klant de volgende trein neemt en hij met meer dan een uur vertraging op zijn bestemming aankomt, kan hij een aanvraag tot compensatie indienen.

Zijn ticket zal dan volledig worden terugbetaald. Die regels op het stuk van annulatie en compensatie zijn geldig voor de onlinetickets.

05.03 **Benoît Piedboeuf** (MR): Monsieur le ministre, votre réponse correspond à ce que j'attendais. En effet, des personnes ayant été confrontées à ce problème n'ont pas obtenu de remboursement. Mais j'entends que c'est maintenant possible, en cas d'annulation du train, et qu'il est également question d'une compensation.

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

06 **Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude et l'enquête web du département Stratégie de la SNCB" (55035466C)**

06 **Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie en de online-enquête van het departement Strategie van de NMBS" (55035466C)**

06.01 **Benoît Piedboeuf** (MR): *Monsieur le ministre, en collaboration avec les CFL, le département Stratégie de la SNCB a commandé une étude sur le potentiel de développement de l'offre ferroviaire entre la Belgique et le Luxembourg.*

Avez-vous déjà un retour de cette étude? L'enquête web qui y est liée sera-t-elle prise en considération dans l'étude?

Sur la potentielle prolongation des trains CFL jusque Libramont, y a-t-il du nouveau?

06.01 **Benoît Piedboeuf** (MR): *In samenwerking met de CFL heeft het departement Strategie van de NMBS een studie besteld over het ontwikkelingspotentieel van het treinaanbod tussen België en Luxemburg.*

Hebt u al feedback ontvangen over die studie? Zal de online enquête in aanmerking worden genomen? Is er meer nieuws over de mogelijke verlenging van de treinverbinding tot Libramont met de CFL?

06.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, monsieur Piedboeuf, voici une question encore plus intéressante.

Comme je l'annonçais lors de la commission du 7 mars 2023, je vous confirme que mon excellent collègue luxembourgeois, François Bausch, et moi-même avons pris l'initiative de lancer une étude conjointe SNCB-CFL menée par un bureau externe expérimenté. L'étude est en cours avec notamment un appel à témoignages et propositions de la part des citoyens. C'est ce que j'ai lu dans *L'Avenir du Luxembourg* la semaine passée.

Cette étude analyse les possibilités d'amélioration des liaisons ferroviaires entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg. Elle contient plusieurs volets dont le potentiel de voyageurs sur les trois relations transfrontalières Belgique-Luxembourg à partir de Gouvy, d'Arlon et d'Athus, le potentiel de développement de la relation internationale Bruxelles-Luxembourg, avec une demande des collègues luxembourgeois, que je partage, de raccourcir le temps de parcours, et les possibilités d'amélioration de l'accessibilité multimodale des gares comprises dans le périmètre de l'étude. Quand je dis que je partage la demande des collègues luxembourgeois, je répète qu'on travaille toutes les nuits sur la ligne 161-162 que vous connaissez et on investit pas mal de millions d'euros dans votre belle province.

Une fois que nous disposerons des résultats de cette étude, nous se-

06.02 **Minister Georges Gilkinet**: Mijn Luxemburgse ambtgenoot en ikzelf hebben een gemeenschappelijke studie besteld, die door een extern bureau uitgevoerd wordt en onder meer een oproep aan de burgers omvat om voorstellen te formuleren.

Het is de bedoeling om een analyse te maken van de mogelijkheden om de treinverbindingen tussen België en het Groothertogdom te verbeteren. Die analyse behelst de volgende aspecten: de studie van het reizigerspotentieel op de drie grensoverschrijdende verbindingen vanuit Gouvy, Aarlen en Athus; van het ontwikkelingspotentieel van de internationale treinverbinding Brussel-Luxemburg, met de vraag om de reistijd in te korten; en van de mogelijkheden om de multimodale toegankelijkheid van de stations te verbeteren. Elke nacht wordt er op de lijn 161-162

rons en mesure de déterminer comment améliorer la desserte ferroviaire de Luxembourg-Ville. Une piste intéressante serait que certains trains CFL puissent rouler en Belgique plus loin qu'Arlon avec le nouveau matériel roulant CFL qui sera disponible au plus tôt début 2024 et qui pourra être homologué. Et grâce à la réélectrification de la ligne, nous avons inauguré la nouvelle cabine à haute tension voici quelques mois.

gewerkt en er worden miljoenen geïnvesteerd in uw mooie provincie.

Uit de studie zal blijken hoe ervoor gezorgd kan worden dat er meer treinen stoppen in Luxemburg-Stad. Een interessante piste is dat bepaalde treinen van de CFL in België met het nieuwe rollend materieel van de CFL verder zouden kunnen rijden dan Aarlen. Bovendien hebben we dankzij de herelectrificatie van de lijn de nieuwe hoogspanningscabine kunnen inhuldigen.

06.03 Benoît Piedboeuf (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie beaucoup pour la réponse car c'est effectivement une des pistes. Longtemps, les CFL ont dit que la SNCB n'accepterait jamais d'abandonner ses lignes. Mais organiser un vrai RER de Luxembourg notamment jusqu'à Libramont où il y a énormément de frontaliers, cela pourrait être intéressant tant pour la SNCB que pour nous.

06.03 Benoît Piedboeuf (MR): De uitrol van een heus GEN van Luxemburg tot Libramont zou zowel voor de NMBS als voor ons interessant kunnen zijn.

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

07 **Samengevoegde vragen van**

- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Flex Abonnement van de NMBS" (55035482C)**
- **Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De invoering van het Flex Abonnement" (55035565C)**
- **Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De lancering van het Flex Abonnement" (55035580C)**

07 **Questions jointes de**

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Flex Abonnement de la SNCB" (55035482C)**
- **Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en œuvre du Flex Abonnement" (55035565C)**
- **Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le lancement du Flex Abonnement" (55035580C)**

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

07.01 Frank Troosters (VB): À l'issue de la période d'essai, la SNCB lance le Flex Abonnement pour les voyageurs qui ne prennent pas le train chaque jour.

Na een eerder proefproject lanceert de NMBS nu haar Flex Abonnementen. Deze zijn bedoeld voor treinreizigers die niet alle dagen de trein moeten nemen. Op dagen dat men het abonnement gebruikt dient men het te activeren via de app die dan een QR-code op het scherm aflevert.

Quels sont les résultats du projet pilote? Le code QR de l'application peut-il être scanné par les caisses automatiques des parkings de la SNCB? Existe-t-il également une version non numérique du Flex Abonnement?

Wat waren de bevindingen van het eerder uitgevoerde proefproject rond de Flex Abonnementen? Wat waren de positieve conclusies? Welke de negatieve? In welke mate werd er hiermee rekening gehouden en/of bijgestuurd?

Is de via de app afgeleverde QR-code geschikt (scanbaar) aan de betaalautomaten op de NMBS-parkings aan de stations?

Bestaat er ook een niet-digitale versie van het Flex Abonnement? Zo neen, waarom niet?

07.02 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le ministre, depuis jeudi

07.02 Chanelle Bonaventure

dernier, le « flex-abo », conçu comme une réponse à la forte augmentation du télétravail, est accessible aux particuliers dans son format mensuel de 6 ou 10 jours de trajet. La formule annuelle, de 80 ou 120 jours, est également arrivée sur le marché, mais est, pour le moment, uniquement disponible pour les travailleurs des entreprises disposant d'un contrat tiers payant avec la SNCB. Le ticket devra être généré et validé chaque jour de déplacement via l'app SNCB.

Le 7 février dernier, vous aviez répondu à certaines de mes interrogations sur ce produit lesquelles portaient notamment sur le décalage entre le choix de proposer 6 et 10 jours par mois et le nombre de jours calendrier lors desquels devraient normalement se déplacer les navetteurs qui télétravaillent deux jours par semaine; ou encore sur la façon dont le flex abo serait intégré dans les accords relatifs aux remboursements des titres de transport.

Sur ce dernier point, vous nous aviez informés que cela nécessiterait une nouvelle convention collective de travail du Conseil National du Travail. Pourriez-vous, Monsieur le Ministre, nous en dire plus sur l'avancée de ces travaux?

Le « flex-abo » désormais officiellement lancé, d'autres questions se posent. Le tarif aurait été fixé sur base de deux critères: la durée de l'abonnement et la fréquence des trajets. Selon les chiffres repris par la presse, la formule à 120 jours impliquerait une réduction de 18 % sur le tarif temps plein et celle à 80 jours de 38 %. Or le nombre moyen théorique de jours de travail serait de 220. L'avantage financier ne serait dès lors pas précisément proportionnel. Pouvons-nous avoir votre retour à ce sujet? Ces calculs peuvent-ils être confirmés?

Qui plus est, il me revient que pour certaines distances, le Standard-multi serait plus avantageux. De plus, nous savons qu'un comparateur abonnement classique/flex abo a été mis en ligne, pour informer de l'offre la plus avantageuse. Or, cet outil ne mentionne pas la possibilité du recours au Standard Multi. Comment ces situations s'expliquent-elles? Pouvez-vous nous informer des dispositions de la SNCB pour informer les navetteurs quotidiens sur ses offres les plus adaptées?

07.03 **Minister Georges Gilkinet:** Beste collega's, het Flex Abonnement is een handige formule voor het toenemende aantal telewerkende pendelaars. Het proefproject toonde ook aan dat de vraag groot is.

Als minister van Mobiliteit vind ik het belangrijk dat de NMBS met nieuwe tariefformules inspeelt op de veranderende noden om zo meer reizigers ervan te overtuigen om te kiezen voor de trein. Een uitgebreider treinaanbod, meer comfort met toegankelijke treinen en een aantrekkelijk tariefaanbod gaan hand in hand om van de trein de ruggengraat van onze mobiliteit te maken.

Het proefproject maakte het mogelijk om de verschillende formaten van het Flex Abonnement en het gebruik ervan op de app te testen vanuit het oogpunt van zowel de werkgever als de reiziger. Dankzij de feedback van reizigers kon de NMBS de voorgestelde concepten valideren die zeer positief werden beoordeeld. Het obstakel voor de invoering van het Flex Abonnement was de onmogelijkheid om het tijdens de proeffase te combineren met een regionaal vervoers- of parkeerabonnement.

(PS): Met het Flex Abonnement speelt men in op de toename van het telewerk. Er is een abonnementsformule met 6 of 10 reindagen per maand of, voor werknemers van bedrijven die met de NMBS een derde-betalersregeling hebben voor de abonnementen van hun werknemers, met 80 of 120 dagen per jaar. Op 7 februari antwoordde u op mijn vraag over de integratie van het Flex Abonnement in de overeenkomsten voor terugbetaling van de vervoersbewijzen dat er daarvoor een nieuwe cao gesloten moest worden. Hoe ver is men daarmee gevorderd?

Het tarief van het Flex Abonnement is gebaseerd op de looptijd van het abonnement en het aantal reisdagen. De formule met 120 dagen is 18 % goedkoper dan het voltijdstarief, de formule met 80 dagen is 38 % goedkoper. In theorie gaat het gemiddeld over 220 werkdagen. Bevestigt u dat het financiële voordeel niet evenredig is?

Voor bepaalde afstanden zou Standard Multi voordeliger zijn. Waarom staat dit niet vermeld in de vergelijkingstool voor de NMBS-abonnementen? Hoe informeert de NMBS de reizigers over het meest geschikte aanbod?

07.03 **Georges Gilkinet, ministre:** Le projet pilote a montré qu'en ces temps de télétravail, il y a une forte demande pour des abonnements flexibles. Il est important pour la SNCB de répondre à l'évolution des besoins afin d'attirer davantage de voyageurs dans les trains.

Le projet pilote a permis de tester les différents formats du Flex Abonnement. Le feedback a permis à la SNCB de valider les concepts évalués positivement. L'un des problèmes rencontrés pendant la période d'essai était l'impossibilité de combiner l'abonnement avec un abonnement de transport ou de parking régional.

Compte tenu du public cible, le Flex Abonnement n'est disponible

Een Flex Abonnement zal enkel digitaal beschikbaar zijn. Dat leek gepast voor het doelpubliek en dat leek evenmin problemen op te leveren inzake digitale toegankelijkheid. De barcode van het Flex Abonnement kan worden gelezen aan de betaalautomaat. Zo kunnen de reizigers ook een digitaal eendagsparkeerticket kopen via de NMBS-app. De abonnee heeft ook de mogelijkheid om op vertoon van de geldige Flex pas een parkeerpas aan het reizigerstarief te kopen aan het loket.

Madame Bonaventure, concernant la nécessité d'une nouvelle convention collective de travail du Conseil national du Travail, les discussions sont toujours en cours au sein du CNT. J'espère qu'elles pourront aboutir rapidement. Je rappelle que c'est moi qui ai pris l'initiative de solliciter le CNT dans le sens d'un élargissement des formules de remboursement tarifaire.

Par ailleurs, les tarifs du Flex Abo sont avantageux pour les navetteurs qui voyageront deux à trois fois par semaine en moyenne vers leur lieu de travail. Le Standard Abonnement reste la meilleure offre pour les fréquences plus élevées: quatre fois par semaine en moyenne ou plus.

La SNCB me confirme que le prix d'un Flex Abonnement 120 représente 82 % du prix du Standard-abonnement 12 mois correspondant. Le prix d'un Flex Abonnement 80 représente 62 % du prix du Standard abonnement 12 mois correspondant.

Ensuite, le comparateur développé dans le cadre du lancement du Flex Abo a pour objectif de permettre aux abonnés de le comparer aux Standard et Unlimited abonnements, soit les formats d'abonnement domicile-travail représentant près de 98 % des trajets effectués par les abonnés. L'abonné pourra, par exemple, y comparer les prix d'un Flex Abonnement à un Standard Multi, au regard des caractéristiques de chaque produit. Dans ce cas précis, le Standard Multi n'est pas un abonnement domicile-travail. Il n'est donc pas éligible au système tiers payant, contrairement aux abonnements domicile-travail.

Si nous prenons le cas d'un employeur du secteur privé qui applique le système tiers payant 80/20, le travailleur ne paiera rien sur le prix du Flex Abonnement, et l'employeur 80 % du prix du Flex Abonnement, les 20 % restants étant pris en charge par le SNCB – par le budget de l'État, en fait.

Mijnheer Van den Bergh, de NMBS schat dat op het einde van de lanceringsfase 45 % van de thuiswerkabonnees voor het Flex Abonnement zal kiezen. Dankzij de lancering ervan mikt de NMBS op een groei van 25 % van haar thuiswerkabonnees tegen 2032, in vergelijking met 2022. Dat is alleszins een mooie doelstelling.

Binnen het mobiliteitsbudget kan elke werkgever zijn personeel het Flex Abonnement aanbieden via een derde-betalerovereenkomst met de NMBS, een cafetariaplan of een mobiliteitsbudget. Het biedt dus

que sous forme numérique. Le code-barres peut être lu à la borne de paiement. Les voyageurs peuvent ainsi acheter un ticket de parking numérique d'une journée au moyen de l'application. Le Flex Abonnement peut également être utilisé pour acheter un pass parking au guichet, au tarif voyageur.

De besprekingen bij de NAR over een nieuwe collectieve arbeids-overeenkomst teneinde de formules voor de terugbetaling van de trajecten te verruimen zijn nog aan de gang.

De tarieven van het Flex Abonnement zijn voordeliger voor werknemers die 2 à 3 keer per week pendelen, het Standard Abonnement is voordeliger voor wie vaker van en naar het werk treint. De prijs van een Flex Abonnement 120 bedraagt 82 % van de prijs van een Standard Abonnement voor een jaar, de prijs van een Flex Abonnement 80, 62 %.

Aan de hand van de vergelijkings-tool die met de lancering van het Flex Abonnement online werd gezet kan men vergelijken met het Standard Abonnement en het Unlimited Abonnement, die de meerderheid van de abonnements voor woon-werkverkeer uitmaken. De abonnee kan de prijs van een Flex Abonnement vergelijken met die van een Standard Multi. Dat laatste is echter geen abonnement voor woon-werkverkeer, en komt niet in aanmerking voor een derde-betalersregeling. Een werkgever in de privésector die het 80/20-derdebetalerssysteem toepast, betaalt 80 % van de prijs van het Flex Abonnement, de NMBS 20 %, met overheidsgeld dus, en de werknemer hoeft niets te betalen.

La SNCB estime que 45 % des abonnés télétravailleurs opteront pour le Flex Abonnement. Elle vise une croissance de 25 % du nombre d'abonnés télétravailleurs d'ici 2032 par rapport à 2022. Les employeurs peuvent proposer le Flex Abonnement dans le budget de mobilité par le biais d'un accord de

ook de mogelijkheid om een mobiliteitsbudget te ontwikkelen. Ik wijs er ook op dat dit abonnement als thuiswerkabonnement in aanmerking komt voor de maatregelen ten gunste van gratis verplaatsingen, het zogenaamde 80/20-systeem.

Voor MaaS is het antwoord niet bevestigend. Het Flex Abonnement kan alleen door de NMBS uitgegeven worden, via een derde-betalers-overeenkomst tussen de NMBS en de werkgever.

Tot slot, collega's, ben ik zeer tevreden dat het Flex Abonnement gelanceerd is en ik verwacht dat het een echt succes wordt.

07.04 Frank Troosters (VB): Ik dank de minister voor zijn antwoord.

07.05 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le président, je vais remercier le ministre et ne pas le retenir plus longtemps.

L'incident est clos
Het incident is gesloten.

Le **président**: Il me reste deux choses à dire, notamment pour les services. La question n° 55035510 de M. Patrick Prévot est transformée en question écrite.

Doen we hetzelfde voor u, mijnheer De Spiegeleer?

07.06 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, ik kan de drie vragen van de heer De Spiegeleer beantwoorden.

De **voorzitter**: Hij heeft ze omgezet in schriftelijke vragen.

07.07 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, dat is perfect.

07.08 **Pieter De Spiegeleer (VB)**: Mijnheer de minister, ik heb dat gedaan om technische redenen en om tijd te winnen.

De **voorzitter**: Mijnheer De Spiegeleer, uw vragen nrs. 55035573C, 55035574C en 55035575C worden dus omgezet in schriftelijke vragen. De antwoorden worden u nu overhandigd.

Merci beaucoup, monsieur le ministre, chers collègues. Nous allons terminer cette séance et programmer dès que possible une nouvelle séance de questions. Je vous remercie.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 03.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.03 uur.

tiers payant avec la SNCB, d'un plan cafétéria ou d'un budget de mobilité. En tant qu'abonnement pour les télétravailleurs, celui-ci entre également en ligne de compte pour les mesures en faveur des déplacements gratuits.

Les fournisseurs MaaS (Mobility as a Service) ne pourront pas proposer l'abonnement.