

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 Vandebroucke 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 Mobiliteit) over "De tweeduizend bijkomende treinen per week" (55035894C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beschikbare financiële middelen voor de implementatie van het vervoersplan" (55035895C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De coördinatie van het vervoersplan van de NMBS en de nieuwe beheersovereenkomst Waals Gewest-TEC" (55035897C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het NMBS-vervoersplan 2023-2026" (55035918C)
- Gaby Colebunders aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS en de gevolgen voor Limburg" (55035989C)
- Greet Daems aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS en de gevolgen voor de regio Kempen" (55035990C)
- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS" (55035999C)
- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Roadshows per provincie en in Brussel" (55036033C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) 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 aanbeland. We komen van de nachttrein terug naar de spoortoekomst voor België, met de voeten op de grond.

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 uiten 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' piekurtreinen 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 piekurtreinen die zullen worden afgeschaft?

Op basis van welke criteria werden de af te schaffen piekurtreinen 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.

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 weekdays 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 treinaanbod 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.

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 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?

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 ingecalculleerd 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 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 Chantelle 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 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 piekuurtreinen 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 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 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 verdere herschikking 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.

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 Vandembroucke 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 wekdagen 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.

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 réussissons 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.

01.17 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.

01.18 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.

01.19 **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 ...

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

01.21 **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.

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.

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 vigilants 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 "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 cité 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 apporterées?*
- 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 TreinTramBus. Je me permettrai donc de transmettre votre réponse positive pour les passagers de ces différentes gares. Je vous remercie pour votre réponse.

*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.*

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.*

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.

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.

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?

05.02 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.

05.03 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?

06.02 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 serons 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.

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.

*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.

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.

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 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 toegankelijker 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.

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 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-betalersovereenkomst 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.

07.09 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer De Spiegeleer, dat is perfect, want ik moet nog met de fiets terugrijden. Ik zal u de antwoorden schriftelijk bezorgen.

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.