

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 27 NOVEMBER 2024

Namiddag

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

du

MERCREDI 27 NOVEMBRE 2024

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door de heer Frank Troosters.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 19 et présidée par M. Frank Troosters.

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

[01] Débat d'actualité sur les tarifs de la SNCB et questions jointes de

- Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réforme de la politique tarifaire de la SNCB" (56000499C)
- Hugues Bayet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le remplacement du tarif Senior Ticket" (56000798C)
- Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle grille tarifaire de la SNCB" (56000934C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression des tarifs fixes de la SNCB accordés aux seniors" (56000996C)
- Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La révision du tarif senior à la SNCB" (56001152C)
- Staf Aerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouveaux tarifs de la SNCB" (56001160C)
- Dimitri Legasse à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le remplacement du tarif Senior Ticket" (56001166C)

[01] Actualiteitsdebat over de tarieven van de NMBS en toegevoegde vragen van

- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hervorming van het tarievenbeleid van de NMBS" (56000499C)
- Hugues Bayet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vervanging van het Senior Ticket" (56000798C)
- Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe tariefstelsel van de NMBS" (56000934C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van de vaste treintarieven voor senioren" (56000996C)
- Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herziening van het seniorentarief bij de NMBS" (56001152C)
- Staf Aerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe NMBS-tarieven" (56001160C)
- Dimitri Legasse aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vervanging van het Senior Ticket" (56001166C)

Le **président**: MM. Xavier Dubois et Hughes Bayet ne sont pas présents.

[01.01] Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, en début d'année, nous apprenions que la SNCB allait revoir sa grille tarifaire d'ici le 1^{er} février 2025. À la suite de cette annonce, les associations de défense des usagers vous ont alerté du risque de voir les jeunes et les seniors, notamment, payer plus cher leurs tickets de train. Vous vous êtes alors justifié en expliquant qu'un "plafonnement sera appliqué à partir d'un certain montant, même si les modalités doivent encore être finalisées".

Le mois dernier, nous vous avons interpellé sur le sujet et vous nous avez alors expliqué qu'une décision devait être prise au sein du conseil d'administration de la SNCB d'ici février. Si votre réponse était plutôt enthousiaste, il faut dire que les associations d'usagers, elles, ne le sont pas. Il y a encore eu récemment un rassemblement de seniors à Ostende qui dénoncent le risque bien réel de voir le ticket de train coûter plus cher pour eux.

Monsieur le ministre, où en sommes-nous dans la mise en place de cette nouvelle grille tarifaire? Quel rôle jouez-vous dans la modification de la grille tarifaire? Pouvez-vous vous engager à ce que personne ne paie plus cher son ticket de train avec cette nouvelle grille tarifaire?

01.02 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, reizigers van 65 jaar en ouder kunnen momenteel voordelig met de trein reizen dankzij het heen- en terugticket voor 8,30 euro. Het openbaredienstcontract bepaalt dat de NMBS een ticket zal aanbieden aan senioren vanaf 65 jaar met een korting van 40 % op de prijs van een standaardticket voor tweede klas.

Tijdens de vergadering van de commissie voor Mobiliteit van 7 februari 2023 werd reeds van gedachten gewisseld over de aanpassing van de seniorentarieven. U gaf toen aan dat er voor lange afstanden een maximumprijs zou komen en voor korte afstanden een korting met daarbij de bijkomende korting voor de daluren.

Voor de lange afstanden wordt een maximumprijs voorzien. Kunt u toelichten hoe die prijs zal worden berekend? Wordt er overleg gepleegd door de NMBS met de belanghebbenden, zoals seniorenorganisaties, bij de ontwikkeling van een nieuw tariefstelsel? Welke impact verwacht de NMBS van de aanpassing voor het voordeelsysteem op haar inkomsten?

01.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, op 19 november was het barslecht weer, met regen en wind. Toch verzamelden 300 senioren in het station van Oostende om te protesteren tegen de afschaffing van het seniorentarief, omdat ze echt bezorgd zijn over de geplande wijzigingen van de NMBS. Die heeft namelijk aangekondigd dat het kortingsticket voor jongeren en senioren wordt afgeschaft en dat er een nieuw tarief zal gelden, met 40 % korting op de standaardprijs, en er een voordeelkaart wordt ingevoerd. Over de exacte kostprijs of de voordelen van die voordeelkaart is nog altijd weinig bekend. Dat zorgt vooral voor veel verwarring en ongerustheid. Die onwetendheid is problematisch.

Hetzelfde geldt voor andere communicatie van de NMBS, namelijk rond de stopzetting van de kaart voor grote gezinnen. De betreffende mail was getiteld: "Stopzetting kaart grote gezinnen: wat je moet weten." Dan denkt men alle antwoorden te krijgen. Ik parafraseer de essentie van die nieuwsbrief: de kaart wordt niet langer uitgegeven, de korting blijft nog wel enige tijd geldig tot ze wordt vervangen door nieuwe kortingen, waarover de NMBS nu nog niets weet. Ik weet niet of u allemaal op de hoogte bent van de plannen, maar ik vind dit bijzonder intransparant en weinig klantgericht, terwijl de reizigers juist duidelijkheid nodig hebben.

Hoe staat u tegenover die actie en de vraag van de seniorenorganisaties om het seniorentarief te behouden? Hebt u daarover overleg gehad met de NMBS? Op welke manier verantwoordt de NMBS haar keuze? Wanneer verschaft ze duidelijkheid?

Hoe staat u tegenover de stopzetting van de kaart voor grote gezinnen? Welke andere kortingen voorziet de NMBS? Kunt u daarover al meer informatie verstrekken?

Hoe staat u tegenover die onduidelijke communicatie over de timing en de toekomstige nieuwe kortingen?

Le **président**: De heer Legasse is niet aanwezig.

01.04 Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Mijnheer de minister, op het stationsplein van Oostende hielden enkele honderden senioren een protestactie tegen het nieuwe tariefstelsel voor 2025 van de NMBS. Vanaf dan zullen senioren niet langer een heen- en terugticket kunnen kopen aan een vast tarief van 8,30 euro tijdens de daluren. In ruil krijgen ze een korting van 40 % op de vaste ticketprijs, ongeacht tijdstip of afstand. Voor de

senioren betekent dat dat voor sommige (langere) ritten een hogere prijs zal moeten betaald worden.

Bijkomend vinden ze het systeem ingewikkeld en oordelen ze dat het nieuwe systeem hen niet automatisch het meest voordelige tarief zal aanbieden.

Kan de minister het standpunt delen dat het nieuwe tarievensysteem voor senioren bij langere ritten op een prijsverhoging zal neerkomen? Vindt hij dat desgevallend een goede zaak?

Op welke wijze zal het nieuwe tarievensysteem van de NMBS bijdragen aan een grotere aantrekkelijkheid van de trein?

01.05 Georges Gilkinet, ministre: Je vous remercie pour vos questions sur un sujet essentiel dont nous discutons régulièrement en commission. La SNCB est d'ailleurs venue expliquer les principes de la réforme tarifaire, et vous savez l'importance que j'y accorde. En effet, l'accessibilité financière du train est un facteur majeur pour accroître son attractivité. A cet égard, nous avons connu des avancées réelles pour ce qui concerne les abonnements domicile-lieu de travail au cours de cette législature.

Le contrat de service public conclu entre la SNCB et l'État fédéral prévoit que la SNCB adapte sa gamme de titres de transport à tarif régulé le plus rapidement possible, au plus tard dans les 26 mois à dater de l'entrée en vigueur du contrat de service public, et se conforme soit en une fois, soit progressivement, aux obligations relatives aux titres de transport régulés et leurs principes tarifaires stipulés dans ce contrat.

La SNCB m'informe qu'elle travaille à la mise en œuvre de cette nouvelle gamme tarifaire, dont les principes sont définis dans le contrat de service public. Ces principes seront par ailleurs validés par le conseil d'administration de la SNCB. Je vous cite ici un extrait du contrat de service public: "La SNCB fait évoluer sa gamme de produits et mène une politique tarifaire de manière à augmenter l'attractivité du train, à stimuler le shift modal et à augmenter le nombre de voyageurs et leur fréquence de voyage".

En outre, "la SNCB s'efforce de proposer des produits qui répondent aux besoins de chaque client, simplifier la gamme de produits et l'offre tarifaire, offrir des conditions très attractives pour les seniors, les jeunes et les enfants, lancer de nouveaux produits et tarifs pour stimuler l'utilisation du train en dehors des heures de pointe".

Afin d'améliorer l'expérience client, la SNCB associe l'introduction de la nouvelle gamme tarifaire à une modernisation significative de ses systèmes informatiques de vente. Il s'agit là d'un projet ambitieux et complexe.

Une première étape est prévue d'ici à la fin de l'année et consistera à faire basculer une partie de ses systèmes de vente. Cette première étape sera suivie d'une seconde phase de basculement début 2025. La réalisation de ces étapes sera déterminante pour la fixation de la date effective du lancement de la nouvelle offre tarifaire.

In het nieuwe systeem zullen de huidige beperkingen van het seniorenticket wegvallen. Senioren zullen op eender welk moment, en dus niet pas vanaf 9.00 uur 's morgens, en voor eender welke afstand voordelig kunnen reizen zonder een retourticket te moeten kopen. Met de nieuwe voordeelkaart zullen de senioren buiten de piekuren van een extra korting kunnen genieten en er zal steeds een maxumprijs van toepassing zijn.

La combinaison de ces trois éléments, c'est-à-dire une réduction automatique, une réduction supplémentaire pendant les heures creuses et un tarif maximum pour les longues distances, est très importante et doit rendre l'usage du train pour les aînés plus attractif. Par ailleurs, les mêmes règles vaudront pour les jeunes et pour les bénéficiaires d'une intervention majorée.

De prijs van de voordeelkaart en het eraan verbonden kortingspercentage zullen binnenkort door de raad van bestuur van de NMBS worden besproken. Mijn kabinet en de NMBS zijn daarover in overleg. Dat overleg is niet gemakkelijk. Het lijkt me evident dat de NMBS in dialoog moet gaan met de desbetreffende stakeholders, waaronder de seniorenverenigingen aan beide zijden van de taalgrens.

Met het nieuwe tariefgamma bevestigen we de doelstelling om de komende jaren de reizigersaantallen fors te doen stijgen, met 30 % tegen 2032. Dat is ambitieus. Daarom willen we aan alle segmenten

aantrekkelijke tarieven aanbieden, met speciale aandacht voor senioren, jongeren en rechthebbenden op de verhoogde tegemoetkoming, en voor wie veelvuldig de trein gebruikt, zoals vastgelegd in het openbaredienstcontract.

De NMBS zal vervolgens ook ruim communiceren over die belangrijke beslissing via de daartoe bestaande kanalen. Ik heb er alvast op aangedrongen om de communicatie zo tijdig en helder mogelijk te doen, onder andere aan alle betrokken verenigingen en doelgroepen, waaronder die van de meest kwetsbaren.

Quelques détails, qui sont effectivement plus que des détails, doivent encore être décidés, mais les grandes lignes et les principes sont connus.

Je continuerai bien sûr à veiller à ce que cette réforme se fasse dans le respect des principes énoncés dans le contrat de service public et qu'elle contribue à renforcer l'attractivité du train, le report modal vers les transports publics et l'augmentation du nombre de passagers. Ce qui déterminera cela, c'est effectivement le pourcentage de réduction et le prix maximum pour les aînés.

Je comprends l'inconfort, les doutes et les questions tant que les derniers arbitrages ne sont pas réalisés par les instances de la SNCB et communiqués largement au grand public. Il est particulièrement compliqué de comparer des pommes et des poires, un ancien système et un nouveau système qui fonctionnera de façon différente, et de prendre en compte chaque situation particulière.

Pour ma part, je resterai mobilisé jusqu'au bout par rapport à cet enjeu de l'attractivité du rail. Je suis persuadé que cette réforme comporte dans ses principes de nombreux avantages. Je suis tout aussi conscient que les derniers arbitrages sont essentiels pour que ce potentiel d'avantages soit concrétisé. Vous pouvez compter sur mon total engagement en la matière. La SNCB connaît très bien mon point de vue sur le sujet. Je l'ai déjà exprimé publiquement à plusieurs reprises.

01.06 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, en fait, vous ne m'avez pas répondu concrètement quant à cette nouvelle grille tarifaire. Je demandais ce que vous faisiez, à votre niveau, pour vous assurer que les prix soient vraiment attractifs pour la population. Je le rappelle: sous votre législature, les tickets ont quand même augmenté de 20 %. C'était déjà 2 % de plus que l'inflation. Aujourd'hui, pour nous PTB, vous avez l'occasion de renverser la balance et de peser de tout votre poids pour que les transports en commun soient plus accessibles pour les jeunes, les travailleurs, les seniors. Nous vous demandons d'être plus ambitieux. L'objectif à long terme devrait être des prix abordables, comme dans certaines grandes villes de France, etc. Nous vous demandons de faire vraiment votre maximum. Vous avez le pouvoir de le faire. Vous pouvez le faire. Il suffit d'interpeller la direction de la SNCB. Je pense que vous devez, en tout cas, le faire, en votre qualité de ministre.

01.07 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. We begrijpen de bezorgdheden van de senioren en ik heb zonet gehoord dat u die ook erkent. We kunnen alleen maar hopen dat er op korte termijn beslissingen zullen worden genomen, zodat het de doelgroepen duidelijk wordt wat het maximumtarief zal zijn.

Wij vinden het tevens belangrijk dat de NMBS autonoom kan werken wat de tarieven betreft. Het is positief dat er dankzij het openbaredienstcontract in de daluren bijkomende korting mogelijk is. Onze fractie blijft voorstander van tariefautonomie voor de NMBS en vraaggestuurd aanbod, dat beter inspeelt op de noden van de reiziger.

01.08 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is voor de groenen duidelijk dat het openbaar vervoer de meest logische keuze moet zijn, maar dat betekent ook dat de prijzen transparant en laag moeten zijn. Ik ben heel blij dat u aandringt op heldere communicatie daarover, maar de NMBS heeft al een jaar geleden een schot voor de boeg gegeven en nu zitten de seniorenorganisaties met de handen in het haar. Ze vragen zich af wat het zal worden. Er komt een voordeelkaart, maar welke voordelen zijn daaraan gekoppeld? Het is net die onzekerheid over het seniorentarief die maakt dat de mensen defensief worden.

U hebt een aantal uitdagingen geschetst. De senioren moeten erop vooruitgaan. Er zijn een aantal mogelijkheden, maar door die onzekerheid is het heel moeilijk. Hetzelfde geldt voor de kaart voor grote gezinnen. Ook daar hebben we meer transparantie nodig en geen vage mail die niet voor zekerheid en

betrouwbaarheid zorgt. Betrouwbaar openbaar vervoer betekent ook dat men weet hoeveel men moet betalen voor een ticket, zodat het de moeite wordt om bijvoorbeeld naar zee te gaan met de trein. Men staat dan niet alleen minder lang in de file, het is ook een goedkopere oplossing. Ik ben blij dat u aangeeft dat u daarover zult waken tot op het einde. Ik hoop dat de raad van bestuur van de NMBS snel het licht op groen zet voor goedkopere treintickets.

01.09 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, we hebben in het verleden hierover al verscheidene malen gediscussieerd in de commissie. De rode draad in het verhaal was dat niets definitief was. Er zou verder onderhandeld en onderzocht worden, om daarna te zien waartoe dat zou leiden. Vandaag vertelt u eigenlijk hetzelfde verhaal, namelijk dat er verder contact moet worden gehouden met seniorenorganisaties en dergelijke meer. Dat overleg heeft destijds reeds plaatsgevonden en was niet echt succesvol, aangezien zij achteraf protestacties hielden. Uiteindelijk is het opnieuw afwachten.

Voor mij is de financiële toegankelijkheid van de trein voor die doelgroepen, waaronder de senioren, zeer belangrijk, onder andere ook om sociaal isolement te vermijden. Het vooropgestelde systeem hield een vaste korting van 40 % op het standaardtarief in. Daarbij kon tijdens de daluren een bijkomende korting verrekend worden. Kortingen optellen lijkt me behoorlijk ingewikkeld voor deze mensen. Hoe men het ook draait of keert, korte afstanden zullen enkele euro's goedkoper worden, maar de langere afstanden worden meerdere euro's duurder. Die balans zal dus alleszins in het nadeel van de senioren uitvallen. Het traject Antwerpen-Oostende zal 26,16 euro kosten. Het traject Hasselt-Blankenberge zal 30,60 euro kosten. Daarop kan eventueel nog een korting worden gegeven, afhankelijk van het tijdstip van de reis, maar het blijft een behoorlijke tariefverhoging voor die mensen. Dat kan volgens mij niet de bedoeling zijn, want dat staat haaks op de ambitie om het nemen van de trein aantrekkelijker te maken.

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

02 Actualiteitsdebat over de impact van de nieuwe dienstregeling van de NMBS en toegevoegde vragen van

- Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van het verhoogde internationale treinaanbod op binnenlandse verbindingen" (56000531C)
- Anja Vanrobaeys aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van een aantal rechtstreekse treinverbindingen van en naar Erembodegem" (56000938C)
- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Fase twee van het vervoersplan 2023-2026" (56000497C)
- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van het niet uitvoeren van het vervoersplan 2023-2026" (56000498C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van de nieuwe dienstregeling van de NMBS voor treinlijn 60" (56000952C)
- Kemal Bilmez aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van treinen tussen Dendermonde en Brussel" (56000985C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van de nieuwe dienstregeling voor de verbinding tussen Erembodegem en Gent-Sint-Pieters" (56000987C)
- Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe dienstregeling van de NMBS" (56001061C)
- Staf Aerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinaanbod in Erembodegem" (56001135C)
- Irina De Knop aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hervormde dienstregeling van de NMBS" (56001145C)
- Robin Tonniau aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van treinen in Erembodegem" (56001162C)
- Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van treinen in Erembodegem" (56001163C)

02 Débat d'actualité sur l'impact du nouvel horaire de la SNCB et questions jointes de

- Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence de l'augmentation de l'offre de trains internationaux sur les liaisons intérieures" (56000531C)
- Anja Vanrobaeys à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de plusieurs liaisons ferroviaires directes au départ et à destination d'Erembodegem" (56000938C)
- Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La phase 2 du plan de transport 2023-2026" (56000497C)
- Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences de la non-exécution du plan de transport 2023-2026" (56000498C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences du nouvel horaire de la SNCB pour la ligne ferroviaire 60" (56000952C)
- Kemal Bilmez à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains entre Termonde et Bruxelles" (56000985C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences des nouveaux horaires sur la liaison entre Erembodegem et Gand-Saint-Pierre" (56000987C)
- Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouveaux horaires de la SNCB" (56001061C)
- Staf Aerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre de trains à Erembodegem" (56001135C)
- Irina De Knop à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouveaux horaires de la SNCB" (56001145C)
- Robin Tonniau à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains à Erembodegem" (56001162C)
- Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains à Erembodegem" (56001163C)

02.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, vanaf 15 december wordt het treinaanbod tussen België en Nederland uitgebreid met een extra EuroCity Directverbinding per uur. Dat initiatief van de NMBS en de Nederlandse Spoorwegen zorgt ervoor dat reizigers tot 45 minuten sneller van Amsterdam naar Brussel kunnen reizen. Die uitbreiding lijkt evenwel ten koste te gaan van de binnenlandse treinverbindingen tussen Antwerpen en Brussel.

Reizigersvereniging TreinTramBus heeft haar bezorgdheid geuit over het feit dat het binnenlandse treinaanbod vermindert. Terwijl Nederlandse reizigers de nieuwe internationale treinen wel binnenlands mogen gebruiken, kunnen Belgische reizigers dat volgens de reizigersvereniging niet. Bovendien wordt

het aantal treinen tussen Antwerpen en Brussel met een kwart verminderd, wat neerkomt op slechts drie treinen per uur in plaats van vier.

Wat is uw visie op de vermindering van het aantal treinen tussen Antwerpen en Brussel?

Komt de ambitie om 30 % meer reizigers te winnen, zoals vastgelegd in het openbaredienstcontract tussen de NMBS en de Belgische Staat, in het gedrang door de vermindering van het binnenlandse aanbod?

Waarom mogen Nederlandse reizigers de internationale treinen binnenlands gebruiken, terwijl die mogelijkheid in België ontbreekt?

02.02 Kemal Bilmez (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, vanaf 16 december zal er nog maar één stoptrein rijden tussen Dendermonde en Brussel-Centraal. Dat heeft een impact op de pendelaars uit Dendermonde, Merchtem, Opwijk, Asse, Zellik en nog meer plaatsen. Terwijl de reizigers in die stations tot drie keer per uur een trein konden nemen om van huis naar Brussel-Noord en Brussel-Centraal te gaan, wordt dat nu verminderd naar slechts één trein per uur.

Ik neem aan dat uzelf die treinverbinding nooit hebt gebruikt, aangezien u niet in die regio woont, maar ik kan u garanderen dat die rit nu al elke ochtend vol zit. Mensen moeten dagelijks rechtstaan. Ik vraag me daarom af welke de logica achter een dergelijke beslissing is.

De pendelaars zijn dan ook in actie geschoten. Ondertussen hebben zij een petitie opgestart waarmee al meer dan 4.700 handtekeningen werden opgehaald. De ondertekenaars brengen zeer terechte punten naar voren. Het autogebruik voor ritten naar Brussel en andere grote steden wordt keihard ontmoedigd door onder meer hoge parkeertarieven, LEZ-zones, enorme files in de Brusselse tunnels of op de ring, maar tegelijkertijd worden treinritten afgeschaft die nu al overvol zitten.

In het begin van uw ambtstermijn hebt u heel veel beloftes uitgesproken. U zou de aantrekkelijkheid van treinreizen verhogen. Ik vrees dat door te besparen op bestaande treinritten de mensen alleen maar minder de trein zullen nemen.

Mijnheer de minister, weet u hoeveel pendelaars geraakt worden door die beslissing? Zult u zich tegen die beslissing verzetten? Zo ja, op welke manier en op welke termijn?

02.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de inleiding bij deze vraag zal ik laten voor wat ze is, want die is dezelfde als bij de vraag van mijn collega Bilmez. Ik kom dus meteen tot mijn vragen.

Mijnheer de minister, wat is uw visie ten aanzien van de nieuwe dienstregeling van de NMBS? Hoe motiveert de NMBS die beslissingen? Waarom werden die genomen? Werd degelijk onderzocht welke de vervoersvraag in de genoemde stations is en wat de gevolgen zijn van de inperking van het aanbod in die stations op de vervoersvraag?

Volgens de burgemeester van Asse werd het gemeentebestuur niet ingelicht door de NMBS. Heeft het bestuur geen enkele vraag ontvangen of geen advies mogen geven? Heeft de NMBS ondertussen wel een gesprek aangevat met de getroffen gemeenten? Zo ja, wat zijn de conclusies van dat overleg?

Hoe wil de NMBS vermijden dat pendelaars tijdens de spitsuren te maken krijgen met onaanvaardbare omstandigheden, zoals overvolle treinen en het moeten rechtstaan tijdens de rit? Kan de inzet van extra wagons of dubbeldektreinen een oplossing bieden?

02.04 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Op 16 december zal een nieuwe NMBS-dienstregeling van kracht worden en jammer genoeg zullen aardig wat plaatsen in het land er niet op vooruitgaan. Integendeel zelfs, op een aantal plaatsen hakt de NMBS stevig in op haar aanbod. Ik heb in het verleden al aangekaart dat een op de vier binnenlandse IC-treinen op de drukbezette lijn Antwerpen-Brussel worden afgevoerd. Ook in Mortsel, de dichtstbevolkte stad van Vlaanderen, wordt het treinaanbod gehalveerd, terwijl die stad al zeer lang sterk inzet op het openbaar vervoer.

In Aalst is heel wat beroering ontstaan, aangezien de treinreizigers in het station van Erembodegem er

vanaf 16 december heel wat slechter voor zullen staan. Erembodegem telt ongeveer 11.000 inwoners en er nemen zo'n 1.000 mensen dagelijks de trein in dat station. Het aantal rechtstreekse treinen naar Brussel halveert en de treinen naar Gent verdwijnen helemaal. De reistijd richting Gent en Brussel loopt op en ook de rechtstreekse trein naar de luchthaven valt weg.

Dat komt duidelijk hard aan, want de groene gemeenteraadsleden in Aalst hebben vorige maand een online petitie gelanceerd die tien dagen later reeds 1.500 keer ondertekend werd. Bovendien nam de gemeenteraad ook nog eens een unaniem voorstel aan om die beslissing terug te schroeven en om nog een overleg met u en de NMBS te vragen. Ook daar viel het lokale bestuur uit de lucht en ik kan de positie van de NMBS niet begrijpen. We hebben immers net meer en betere treinen nodig. Daarom moeten we de trein net zo toegankelijk mogelijk maken voor zoveel mogelijk reizigers.

Wat is uw visie op de beslissing om het aanbod in het station van Erembodegem te verminderen? Bent u daarover in overleg getreden? Staat dat nog op de planning? Hoe kwam de NMBS tot deze beslissing en op welke manier past dat in de ambitie om het aantal treinreizigers te verhogen?

02.05 Anja Vanrobaeys (Vooruit): Mijnheer de minister, mijn vraag betreft het station van Erembodegem.

De nieuwe dienstregeling van de NMBS treedt in werking op 15 december. De rechtstreekse treinverbinding tussen Erembodegem en Gent wordt geschrapt en er zullen tijdens de spitsuren enkel nog rechtstreekse treinen rijden tussen Erembodegem en Brussel. Dat betekent ook geen rechtstreekse treinen tijdens de vakantieperiodes.

Dat heeft een aanzienlijke impact op de inwoners van Erembodegem, een deelgemeente van Aalst met 13.000 inwoners, en zorgt voor heel wat beroering. De reistijd zal daardoor met 15 tot 20 minuten toenemen, tenminste als de aansluiting geen vertraging heeft. Dat zorgt voor extra ongemak en duwt de mensen richting de wagen.

Burgerplatform Erembodegem heeft een petitie opgestart en de stad Aalst heeft u gisteren per brief gevraagd om deze beslissing te herzien. Ik vind dat die beslissing indruist tegen de algemene doelstelling om het openbaar vervoer aantrekkelijker en toegankelijker te maken. Bent u bereid om bij de NMBS te pleiten voor een herziening van die beslissing, zodat er opnieuw rechtstreekse verbindingen zullen zijn tussen Erembodegem en Gent-Sint-Pieters en Brussel?

Ik heb nog een meer algemene vraag, die ook geldt voor de andere vragen die hier worden gesteld over andere stations. Men vindt die informatie nergens terug. Zal die aangepaste dienstregeling vooraf worden gepubliceerd per station of per lijn? Worden daarvan folders verspreid? De pendelaars die elke dag de trein nemen naar hun werk of school worden met dit probleem geconfronteerd en moeten het maar zelf uitvissen, waardoor ze natuurlijk ontdaan zijn en actie ondernemen.

02.06 Irina De Knop (Open Vld): Mijnheer de minister, ook ik pendel vandaag tussen twee commissievergaderingen, maar ik ben wel heel blij dat wij vandaag onze vragen tot u kunnen richten. Enkele collega's hebben reeds meegegeven dat er – zacht uitgedrukt – wat consternatie bestaat over de hervormde dienstregeling van de NMBS, die ingaat in december. Ik heb begrepen dat de komende dienstregeling deel uitmaakt van de tweede fase van het nieuwe vervoersplan van de NMBS. Kerstmis is in zicht, maar de aangekondigde dienstregeling is in ieder geval geen kerstcadeau voor de pendelaars die iedere dag de trein nemen om naar Brussel te komen.

Meer specifiek wil ik vragen stellen over lijn 60 tussen Brussel en Dendermonde, die absoluut problematisch is voor inwoners en pendelaars uit de Brusselse Rand. Als u toevallig denkt dat die regio dunbevolkt is, moet ik u teleurstellen, want het is dichtbevolkt gebied rond Brussel en het gaat om een drukke lijn waar heel wat pendelaars dagelijks leed moeten doorstaan om hun werk te kunnen bereiken. Door de overstap in Jette zijn er in die regio tegenwoordig nog twee treinen per uur, maar vanaf midden december zal nog slechts één trein van en naar Brussel overblijven. De twee thans rijdende treinen zitten nu echter al eivol, want reizigers moeten erin rechtstaan. Daarvan kan ik zelf getuigen omdat ik de trein regelmatig neem vanuit Ternat. Ik moet vaststellen dat die treinen tijdens de spitsuren absoluut overbezet zijn, als ze al niet worden afgeschaft.

Ik heb begrepen dat de problematiek zich niet beperkt tot de Brusselse Rand. Ook tussen Brussel en

Antwerpen worden treinen geschrapt en in de regio Aarschot is de capaciteit eveneens verminderd in het weekend. Kortom, heel wat mensen zitten met de handen in het haar.

Bij de NMBS, zo heb ik begrepen, wordt voor de aanpassing verwezen naar spoorbeheerder Infrabel, die aangeeft dat uit een haalbaarheidsstudie blijkt dat bepaalde treinen niet langer ingelegd hoeven te worden. Er loopt al een petitie, maar misschien kunt u een officiële analyse en bevraging doen bij treinreizigers met een abonnement. U zult dan zeker kunnen vaststellen dat de lijnen waarover wij hier vragen stellen, absoluut druk gefrequenteerd worden en dat veel mensen in de kou blijven staan.

De **voorzitter**: Mevrouw De Knop, mag ik u vragen om uw vraagstelling af te ronden?

02.07 Irina De Knop (Open Vld): Mijnheer de minister, wat zijn uw bevindingen uit de haalbaarheidsstudie van Infrabel? Wat maakt precies dat de capaciteit vermindert? Het is immers wat in tegenstelling met wat ik lees in het nieuwe vervoersplan. Hoe wordt bepaald welke aanbieder voorrang krijgt? Kan deze haalbaarheidsstudie ook gedeeld worden met het Parlement?

Welke acties zult u ondernemen om samen met de NMBS en Infrabel een oplossing te zoeken voor de vele pendelaars?

Hebt u ook met andere aanbieders van openbaar vervoer, zoals De Lijn en de TEC, overlegd om mogelijke gaten in de dienstverlening op te vullen?

Hoe komt het dat er niet gecommuniceerd wordt met de lokale besturen noch met de vervoerregio's? Hoe kunnen zij beter betrokken worden bij deze beslissingen? Ik wil hier nog onderstrepen dat er ook een initiatief gekomen is vanuit de vervoerregio Vlaamse Rand om u te vragen om de dienstregelingen te herzien.

De **voorzitter**: Collega's, ik wil coulant zijn met betrekking tot de klok, ik klok niet af op de seconde, een goed debat is nodig, maar meer dan het dubbele van de spreektijd is wel heel ruim. Probeer uit collegialiteit een beetje synthese te maken binnen de voorziene spreektijd. Een beetje erover gaan is niet zo erg, maar let op.

02.08 Irina De Knop (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik zal er in de toekomst zeker rekening mee houden, maar het thema ligt ons gewoon heel na aan het hart.

De **voorzitter**: Alle thema's hier liggen ons na aan het hart.

Ik merk dat de heer Tonniau niet aanwezig is.

02.09 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, le 6 septembre dernier, la SNCB a annoncé qu'elle introduirait un nouvel horaire à partir du 15 décembre prochain. Un nouvel horaire ou des économies cachées, je ne sais pas.

J'aimerais parler ici d'Erembodegem, la plus grande localité d'Alost, qui compte plus de 13 000 habitants et plus de 1 165 voyageurs qui prennent le train chaque semaine pour se rendre à l'école ou sur leur lieu de travail. À partir du 16 décembre, le nouvel horaire aura de fortes répercussions sur tous ces navetteurs, car les trains directs d'Erembodegem vers Gand seront supprimés. Désormais, les voyageurs en provenance d'Erembodegem devront d'abord se rendre à Denderleeuw ou à Alost pour ensuite prendre un train vers Gand.

Inversement, le train direct d'Erembodegem à Bruxelles sera supprimé, sauf aux heures de pointe, soit 7 h 41, 8 h 36, 15 h 49 et 16 h 49. Cette suppression implique des trajets plus longs pour se rendre au travail ou à l'école, sans compter le stress que peuvent engendrer les correspondances. Nous ne sommes d'ailleurs pas les seuls à le dénoncer: les citoyens d'Erembodegem ont lancé une pétition pour s'opposer à cette suppression des trains.

Monsieur le ministre, avez-vous donné votre accord à cette suppression de train? Combien la SNCB espère-t-elle économiser sur cette suppression de train? Allez-vous vous opposer à cette suppression? Dans l'affirmative, comment?

02.10 Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Mijnheer de minister, op 16 december wijzigt de dienstregeling van de NMBS. Als gevolg hiervan zal er nog maar één stoptrein per uur tussen Dendermonde en Brussel-Noord rijden. Tegen deze wijziging ondertekenden meer dan 1.500 personen een petitie.

Heeft de minister kennis genomen van de gevolgen van de wijziging van de dienstregeling bij de NMBS voor treinlijn 60 en het protest dat daartegen gevoerd wordt?

Vindt de minister dat het afbouwen van het aantal stoptreinen op lijn 60 een goede zaak is voor de lokale treinreizigers? Zo ja, op welke wijze? Draagt deze wijziging volgens de minister bij aan de doelstelling om meer mensen tot het nemen van de trein te stimuleren?

Als gevolg van de nieuwe dienstregeling die half december in voege gaat zal de rechtstreekse treinverbinding tussen Erembodegem en Gent-Sint-Pieters geschrapt worden. Een verplichte overstap zal de reistijd voor dit traject behoorlijk doen toenemen.

Heeft de minister kennis genomen van de gevolgen van de wijziging van de dienstregeling bij de NMBS voor de rechtstreekse verbinding tussen Erembodegem en het station van Gent?

Vindt de minister dat deze aanpassing een goede zaak is voor de lokale treinreizigers? Zo ja, op welke wijze? Draagt deze wijziging volgens de minister bij aan de doelstelling om meer mensen tot het nemen van de trein te stimuleren?

02.11 Georges Gilkinet, ministre: Chers collègues, je vous remercie pour vos différentes questions sur un thème évidemment essentiel.

Il me semble tout d'abord utile de rappeler le cadre général. C'est la responsabilité de la SNCB d'opérationnaliser ses objectifs contractuels en matière d'offre à travers son plan de transport. C'est ainsi que chaque année, au mois de décembre, la SNCB adapte son plan de transport.

Les raisons des adaptations sont diverses: disponibilité des sillons en fonction des demandes des différents opérateurs, matériel et personnel disponible, travaux sur le réseau ferroviaire ou extension du service tel que c'est prévu dans le cadre du nouveau contrat de service public.

De NMBS moet inspelen op de spoorrealiteit.

Un changement à un endroit du réseau peut avoir des conséquences ailleurs sur l'offre.

Zo zijn er enkele wijzigingen in het traject van IC- en S-treinen en voor de reizigers in bijvoorbeeld Erembodegem. Daar komt er een extra overstap in Denderleeuw voor verbindingen naar Brussel en in Aalst voor verbindingen naar Gent.

D'autres voyageurs sont également confrontés à des changements qui conduisent soit à des améliorations, soit à l'obligation de correspondances supplémentaires ou à un allongement du temps de parcours. Nous avons déjà abordé dans cette commission le cas de Waremmé.

Les propositions de modification sont précédées d'une demande de sillon auprès d'Infrabel. Sur les demandes introduites par la SNCB pour l'offre de transport à partir de décembre 2024, toutes ont été acceptées sauf les demandes relatives à deux relations. Il me paraît important de le préciser eu égard à la capacité de notre réseau ferroviaire.

En ce qui concerne le processus de décision, c'est le conseil d'administration qui décide, sur proposition du comité de direction. Ce n'est donc pas le ministre qui décide; le rôle de son représentant, un commissaire du gouvernement, se limite à s'assurer de la légalité de la décision et de sa conformité au contrat de service public. Plusieurs députés qui m'interpellent aujourd'hui sont représentés au sein du conseil d'administration. C'est le cas de Mme Vanrobaeys, Mme De Knop et M. Aerts.

C'est ce qui s'est passé en l'occurrence, au-delà des questions et des inquiétudes que j'ai pu formuler en direct à l'adresse de la direction de la SNCB quant aux conséquences de ses choix sur le service rendu aux voyageurs et sur le respect de son contrat de service public. Les choix de la SNCB s'éloignent de ses engagements sur le maintien de l'extension de l'offre de service public de transport

que les voyageurs attendent et demandent. C'est le cas des voyageurs à Waremme et plus récemment à Erembodegem, qui ont fait entendre leurs craintes et leur mécontentement. Je ne peux que les rejoindre.

Comme nous avons déjà eu l'occasion d'échanger longuement à ce sujet dans cette commission, j'ai à plusieurs reprises fait part de mon désaccord à l'égard des choix de la SNCB et j'ai agi en conséquence. Pour rappel, le 4 septembre dernier, le conseil d'administration de la SNCB composé de représentants de l'actuelle majorité, prenait la décision de valider les adaptations unilatérales de la SNCB au plan de transport 2023-2026 approuvé par le gouvernement. Cette décision, comme je l'ai expliqué, était en contradiction non seulement avec les engagements qu'avait pris l'entreprise publique sur l'offre aux voyageurs mais aussi avec la forme, étant entendu que la SNCB ne peut décider seule de changer les objectifs qui lui sont assignés en vertu de son contrat. C'est pourquoi le 11 septembre, dans cette même commission, je vous annonçais avoir été saisi du recours de la commissaire du gouvernement contre la décision prise par le conseil d'administration de la SNCB. Je n'ai pas le souvenir d'avoir entendu beaucoup d'écho dans cette assemblée des inquiétudes que j'ai formulées quant à la révision de l'offre ferroviaire.

Conforté par les conclusions de l'analyse juridique du SPF Mobilité, j'ai pris la décision d'annuler la décision du conseil d'administration, notamment en ce qu'elle remettait en cause la courbe de production au-delà de décembre 2024 et qu'elle ne respectait pas la procédure prévue et dans la loi et dans le contrat de service public de la SNCB. Suite à cela une nouvelle décision a été prise par le conseil d'administration de la SNCB le 4 octobre, respectant mieux les procédures et confirmant son engagement à respecter les courbes de production fixées contractuellement.

Dit nieuwe vervoersplan wordt momenteel geanalyseerd door de FOD Mobiliteit.

Je proposerai au gouvernement une décision sur la suite à apporter à cette demande d'approbation en fonction de l'analyse du SPF Mobilité.

Voor mij is het essentieel dat het in overeenstemming is met de verbintenissen die de NMBS is aangegaan in het kader van haar openbardienstcontract.

Hoewel we tevreden kunnen zijn dat bepaalde treinen opnieuw in dienst zullen worden genomen en dat de dienstverlening op heel wat lijnen zal worden verbeterd, vraag ik aan de NMBS en Infrabel dat zij al het mogelijke doen om het ongemak voor de reizigers van wie de dienstregeling wordt gewijzigd tot een minimum te beperken. Ik begrijp dat dat ongemakken met zich meebrengt voor de treinreizigers uit onder meer Erembodegem. Ik wil u echter verzekeren dat de NMBS op mijn uitdrukkelijke vraag alles in het werk stelt om een zo breed mogelijk treinaanbod te blijven garanderen. Dat is conform het engagement dat zij is aangegaan en als voogdijminister zal ik daarover blijven waken.

Je rejoins en tout cas l'avis des membres de cette commission qui souhaitent qu'une communication complète et rapide soit assurée à l'égard des voyageurs. J'ai insisté auprès de la SNCB pour que ce soit le cas, au mieux, au-delà des communiqués de presse qui ont pu être publiés ou des horaires qui peuvent être dès à présent consultés sur l'application de la SNCB.

De uitbreiding van het NMBS-aanbod is fundamenteel om meer reizigers naar het spoor aan te trekken, dat de meest gunstige vervoerswijze voor het milieu en het klimaat blijft. Het is ook noodzakelijk om de doelstellingen van het openbardienstcontract waartoe de NMBS zich heeft verbonden te bereiken en zo het overheidsbedrijf voor te bereiden op de openstelling van de markt in 2032. Ik verwacht van de NMBS dat ze de komende jaren duidelijke verbintenissen aangaat voor de uitbreiding van het vervoersplan. Ze heeft substantiële nieuwe middelen gekregen om dit uit te voeren. Veel passagiers verwachten 's ochtends een vroegere, 's avonds een latere en in het weekend een betere dienstverlening, wat ook een goede zaak is voor de performantie van de spoorbedrijven.

De NMBS moet voorts haar binnenlands aanbod ontwikkelen om onze ambitieuze doelstellingen op het vlak van de modal shift te bereiken. Tegelijkertijd kan ze ook haar internationaal aanbod ontwikkelen.

De NMBS blijft zoeken naar manieren om een volledig aanbod tussen Antwerpen en Brussel te ontplooiën, rekening houdend met de voortgang van de werken in het station van Mechelen en met de inname van de capaciteit op deze as.

Wat het binnenlands gebruik van de internationale treinen betreft, verandert er voor de reizigers niets. Vandaag kunnen ze gebruikmaken van de bestaande IC-trein naar Nederland voor alle binnenlandse haltes: Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Brussels Airport, Vilvoorde, Mechelen, Antwerpen-Berchem, Antwerpen-Centraal en Noorderkempen. In de toekomst blijft de EuroCity naar Nederland dezelfde haltes bedienen. Deze trein zal ook voor binnenlandse reizigers toegankelijk zijn.

Daarentegen stopt de nieuwe EuroCity Direct alleen in Brussel-Zuid en Antwerpen-Centraal en zal hij niet voor het binnenlands verkeer toegankelijk zijn. De keuze van de NMBS om het medegebruik van de EuroCity Direct door binnenlandse reizigers tussen Antwerpen en Brussel-Zuid niet te voorzien, is gebaseerd op verschillende argumenten, zo deelt de NMBS mij mee. Zo heeft deze trein op het Belgische traject slechts twee haltes: Brussel-Zuid en Antwerpen-Centraal. Voor reizigers van en naar Brussel-Noord en Brussel-Centraal is hij dus geen optie, wat het potentieel voor binnenlandse medegebruikers sterk beperkt. Daarnaast is de aankoop van het nieuwe materieel, 100 % eigendom van de Nederlandse Spoorwegen, gedimensioneerd op het internationale reizigerspotentieel en niet op het Belgische binnenlandse gebruik. De NS heeft overigens de verplichting om op 1 januari 2025 met deze verbinding te starten, aangezien dat is opgenomen in haar concessie met de Nederlandse overheid. De NMBS heeft gekozen voor de EuroCity Direct, een commerciële trein die buiten de openbaredienstverplichting valt. Dit heeft ook een andere prijszetting dan een binnenlandse trein. Het is niet haalbaar om binnenlands medegebruik mogelijk te maken zonder meerkosten voor de reiziger.

Le nouveau contrat de service public prévoit la mise en service de nouveaux trains, une augmentation de 10 % du nombre de kilomètres roulés dans les dix ans – qui est conditionnée par l'achat de nouveau matériel –, mais aussi des travaux en infrastructure au niveau d'Infrabel. Nous n'avons jamais autant investi au niveau ferroviaire en Belgique, avec une telle programmation.

Cependant, pour réaliser les travaux nécessaires qui conduiront à une amélioration du service pour tous les voyageurs, il faudra aussi que le prochain gouvernement maintienne la trajectoire d'investissement que nous avons établie. C'est aussi un message que je veux lancer à l'ensemble des membres de la future majorité.

Het gaat misschien onder anderen om mevrouw Cuylaerts en mevrouw Vanrobaeys, die hier aanwezig zijn.

Tot slot wil ik verwijzen naar de hoorzitting met de CEO's van de NMBS en Infrabel, alsook de vakbonden en verenigingen, op 16 december, over de gevolgen van het nieuwe vervoersplan voor de specifieke lijn, waaronder Erembodegem. Zij zullen meer in detail kunnen antwoorden op uw bezorgdheden en die van de reizigers, die ik overigens volledig deel.

02.12 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, het blijft wel onduidelijk waarom het voor de Nederlandse reizigers wel kan en voor de Belgische reizigers net iets minder. Al bij al was uw antwoord redelijk positief. Ik hoop echt, zeker in het licht van de ambitie om 30 % meer reizigers aan te trekken, dat de dienstregeling ten goede uitdraait. Dienstwijzigingen zijn zeker noodzakelijk en wij begrijpen die ook, maar voor onze fractie is het wel enorm belangrijk dat de dienstverlening optimaal aansluit bij de vervoersvraag van de reizigers. Dat geldt voor alle stations in heel het land.

02.13 Anja Vanrobaeys (Vooruit): Mijnheer de minister, ik vind dat u warm en koud blaast. Wat moet ik nu aan de inwoners van Erembodegem zeggen? Zij geraken met de trein sneller in Amsterdam dan op hun werk, op school of terug thuis. Die boodschap willen zij natuurlijk niet horen. Veel mensen kiezen voor Erembodegem net vanwege de goede treinverbindingen en omdat het station er goed uitgerust is. Door het feit dat de rechtstreekse treinen daar niet meer stoppen en mensen veel langer over hun reisweg doen, duwt u meer mensen in de wagen. Vanmorgen stond nog in de krant dat er nog nooit zoveel files zijn geweest als tegenwoordig.

Ik heb gehoord over de opening via de analyse van de FOD Mobiliteit en hoop dat we langs die weg de beslissing nog kunnen terugdraaien. Door die nieuwe dienstregeling worden mensen terug de auto in geduwd, maar tegelijk zijn er ook mensen zonder auto, waaronder bijvoorbeeld de vele studenten die een trein naar Gent nemen omdat niet al die ouders een studentenkot kunnen betalen. Ook zij moeten op hun bestemming kunnen geraken en zij rekenen net op die rechtstreekse treinverbindingen naar Gent en Brussel vanuit Erembodegem.

02.14 Kemal Bilmez (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het openbaredienstcontract dat met de NMBS is gesloten, gaat inderdaad uit van een toename van het aantal reizigers. Zal dat worden bereikt door de diensten te verminderen? Neen. Of door de prijzen te verhogen in februari? Zeker niet, integendeel zelfs. De pendelaars zijn zich daar goed van bewust en komen niet voor niets in actie. Meer dan 4.600 pendelaars uit Opwijk, Merchtem en Asse hebben de petitie al ondertekend. Ik vind dat u naar die signalen moet luisteren en dat u er alles aan moet doen om de treinen naar de hoofdstad te behouden.

Ik geef toe dat ik mijn hart vasthoud voor de volgende regering. Als dit – een kleiner aanbod, 20 % duurdere ritten en de laagste stiptheidsgraad aller tijden – het resultaat is van vijf jaar Ecolo-Groenbestuur van onze spoorwegen, wat wordt dat dan met een arizonaregering, die op bijna alle openbare diensten wil besparen?

02.15 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, wij blijven geloven in een sterk openbaar vervoer, dat ook een concurrentieel openbaar vervoer moet zijn. Ik ben het met u eens dat het onbegrijpelijk is dat de NMBS kiest voor de internationale treinen en niet voor de nationale treinen, waardoor de mensen die vanuit Antwerpen richting Brussel willen in de kou blijven staan.

Evengoed gaan de keuzes die gemaakt worden en waardoor reizigers in Erembodegem, Mortsel, Dendermonde of elders in het land in de problemen komen, lijnrecht in tegen wat we nodig hebben. Veel mensen rekenen nu eenmaal op een sterk openbaar vervoer. Wat we nodig hebben, zijn niet minder, maar net meer en sterkere treinverbindingen, waar men niet extra hoeft over te stappen of recht hoeft te staan in overvolle treinen. Net het tegenovergestelde is nodig.

Ik ben heel blij met de bijkomende budgetten die deze regeerperiode zijn vrijgemaakt: 3 miljard euro extra voor de komende tien jaar. Ik kan dan ook enkel oproepen om daar niet op te beknibbelen en te blijven investeren, want we zullen de NMBS nodig hebben en zullen haar moeten blijven versterken om zoveel mogelijk reizigers te bedienen.

Dat betekent tot slot ook dat we de hoorzitting met de NMBS en Infrabel in december best aangrijpen om beide organisaties eens goed op de rooster te leggen. Veel treinreizigers die vandaag in de kou blijven staan, verdienen immers antwoorden en het is hun verantwoordelijkheid om die reizigers niet in de kou te laten staan.

02.16 Irina De Knop (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoorden. Ik ben een beetje ontgoocheld, in die zin dat u eigenlijk wel uw verontwaardiging uit, maar u verwijst heel sterk naar de raad van bestuur van de NMBS. Ik stel me dan onmiddellijk de vraag wie die raad van bestuur samenstelt. Ik denk niet dat u de politieke verantwoordelijkheid kunt ontlopen om hen te wijzen op de tekortkomingen in hun besluitvorming. Zoals u terecht aangeeft, gaat een aantal besluiten recht in tegen de doelstellingen die in het vervoersplan zijn opgenomen. Het lijkt me nuttig te bekijken over welke juridische en wettelijke mogelijkheden u in dezen beschikt.

Tenzij ik me vergis, heb ik in uw antwoord geen enkele keer iets gehoord over lijn 60 tussen Dendermonde-Brussel, of het moet zijn dat Erembodegem op die lijn ligt, want die plaats hebt u zes of zeven keer vermeld, maar voor zover ik geïnformeerd ben, is dat niet het geval. Ik zal dus zeker via andere wegen, desnoods via nieuwe vragen, een antwoord proberen te bekomen op die vragen.

Vandaag staan pendelaars uit de Vlaamse Rand immers absoluut in de kou als gevolg – blijkbaar – van een beslissing van de NMBS om de hst voorrang te geven op de pendelaars, die dagdagelijks het openbaar vervoer gebruiken, die jaarabonnementen betalen en die dus bijdragen aan de financiering van de NMBS. Ik denk niet dat ik me te sterk uitdruk wanneer ik zeg dat de mensen in onze regio het absoluut gehad hebben met het tekort aan openbaarvervoersaanbod, en dat terwijl wij op nog geen 20 kilometer van Brussel wonen en we heel veel lasten maar heel weinig lusten ondervinden van de aanwezigheid van spoorwegen op ons grondgebied. We volgen dit zeker verder op.

De **voorzitter:** De heer Tonniau is intussen in de zaal aangekomen. Hij krijgt het woord voor een repliek.

02.17 Robin Tonniau (PVDA-PTB): Dank u wel, mijnheer de voorzitter. Ik zat even opgesloten in de commissie voor Sociale Zaken, maar vond het toch belangrijk om naar deze commissievergadering te

komen. De dienstverlening van de NMBS is voor de burgers immers zeer belangrijk.

Ik ben al een paar keer naar het museum Train World geweest. Misschien hebben een aantal commissieleden dat museum ook al bezocht. Daar kan men de kaart zien van hoe het vroeger was en hoe het vandaag is. Daarmee bedoel ik hoeveel treinlijnen er honderd jaar geleden waren in vergelijking met vandaag. Dat is nu vele malen minder. Dat is nochtans ook dienstverlening. Dat is ook belangrijk, vooral voor de mensen uit de rurale gebieden. Of het nu gaat om Erembodegem, Dendermonde of de provincie Luxemburg, veel lijnen verdwijnen. Alle dienstverlening wordt geconcentreerd op de grote lijnen. Dat is fout, want de kleine lijnen moeten de grote stations en de grote lijnen bevoorraden. Als we die kleine lijnen laten verloederen en kapotgaan, dan zullen minder mensen de trein nemen en komen er meer wagens op de wegen. Dat willen we toch allemaal vermijden.

Ik dring erop aan om toch te reageren, actie te ondernemen en ook aandacht te schenken aan de kleine stations waar de dienstverlening al sterk achteruit is gegaan, niet alleen qua aanbod maar ook qua loketten en veiligheid. Met het bedrag dat is uitgegeven voor het station van Bergen bijvoorbeeld kunnen tal van kleine stations worden gerenoveerd. Een half miljard euro is uitgegeven voor één station, terwijl het station van Ronse staat te verloederen. Wij zouden heel blij zijn met 1 miljoen euro om dat station op te knappen en weer levendig te maken. De mensen spreken u aan over de situatie in Erembodegem en Dendermonde. Ik vraag u naar hen te luisteren.

02.18 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je vous vois souffler, pourtant, même si c'est embêtant, mon collègue a raison. Nous espérons que des solutions alternatives soient mises en place pour qu'il n'y ait pas de suppression de train. Vous rendez-vous compte des désagréments que cela occasionne pour les travailleurs et les étudiants? Ils doivent se lever plus tôt, ils reviennent à la maison plus tard, voient leur vie de famille diminuer et leur stress augmenter à cause des correspondances qui sont ou ne sont pas assurées. Sans parler des accompagnateurs de train, des guichetiers, des sous-chefs qui vont probablement devoir expliquer eux-mêmes la raison de ces changements alors qu'ils n'en sont en rien responsables.

Quand est-ce que les partis traditionnels auront un véritable sursaut et se rendront compte de l'importance d'avoir un investissement massif dans le service du rail, ainsi que de valoriser le métier des cheminots pour recruter plus facilement?

02.19 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, u hebt gelijk dat bepaalde Kamerleden die u hier vragen stellen over de verhoging van het vervoersaanbod lid zijn van partijen, zeker de vivaldipartijen, die dit alles mee hebben gefaciliteerd. Het zijn de partijen die het openbaredienstcontract hebben goedgekeurd. Het debat werd gevoerd en er werden vragen gesteld over bepaalde opgenomen bepalingen, de gebruikte bewoordingen en de eventuele gevolgen. We botsen nu op de beperkingen. Het is immers zeer makkelijk te zeggen dat het vervoersaanbod verhoogd moet worden, maar het is maar de vraag in welke mate dat haalbaar is. Het gaat dan niet alleen over personeel, rollend materieel en infrastructuur, maar men moet zich ook de vraag stellen ten koste waarvan dat allemaal gaat.

De gevolgen van de aanbodverhoging op het lokale niveau worden bijna als collateral damage beschouwd, hoewel de gevolgen voor de getroffen treinreizigers niet min zijn. In Limburg zijn reeds 25 piekurtreinen geschrapt. Naast Erembodegem en lijn 60 zijn er nog andere plaatsen getroffen. Hebben die mensen iets aan de verhoging van het aantal internationale treinverbindingen? Ze mogen hier niet eens op die treinen stappen, terwijl dat in Nederland wel mag. Is dat de juiste manier om het vervoersaanbod te verhogen?

Ik heb begrepen dat men tracht om de ongemakken zo klein mogelijk te houden – dat zou er nog aan mankeren –, maar dat is ongeveer hetzelfde als zeggen dat er niets aan veranderd kan worden. Er wordt ook verwezen naar de hoorzitting van 16 december. Er zal daar allicht wel over gesproken worden, maar ik verwacht niet dat daar oplossingen of bijsturingen zullen komen.

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

03 Vraag van Kemal Bilmez aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De moeilijkheden voor werknemers van de luchthaven van Zaventem om op hun werkplek te raken" (56000575C)

03 Question de Kemal Bilmez à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La difficulté pour les travailleurs de l'aéroport de Zaventem de se rendre sur leur lieu de travail" (56000575C)

03.01 **Kemal Bilmez** (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je vous ai déjà posé cette question récemment. De nombreux travailleurs de l'aéroport de Zaventem éprouvent des difficultés à se rendre sur leur lieu de travail: manque de trains, coût trop élevé du ticket, parkings pleins, parkings éloignés du poste de travail. Ainsi n'est-il pas rare que des travailleurs doivent prévoir 30 minutes de trajet rien que pour se rendre du parking jusqu'à leur travail.

Mes questions sont donc très concrètes: combien de travailleurs de l'aéroport se rendent-ils respectivement en train et en voiture pour aller travailler?

Avez-vous déjà consulté les organisations syndicales à ce sujet? Pour quels engagements de votre part?

Qu'allez-vous faire pour faciliter l'accès des travailleurs de l'aéroport qui se rendent en voiture jusqu'à leur lieu de travail?

Enfin, de nombreuses personnes se rendent à l'aéroport en train et doivent payer le supplément Diabolo de 6,70 euros par trajet simple. Un coût élevé pour les voyageurs, mais également pour les nombreux travailleurs temporaires ou intérimaires qui ne sont pas indemnisés par leur employeur. Que faites-vous pour réduire ce coût?

03.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Cher collègue, je ne dispose que des chiffres relatifs aux travailleurs de Brussels Airport. Il s'agit de 133 personnes, soit 12,24 % des travailleurs, qui prennent le train pour se rendre sur leur lieu de travail. De même, 869 personnes, soit 79,94 % des travailleurs, vont travailler en voiture. La question de l'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail relève des organes de concertation de l'entreprise, et je n'exerce aucune tutelle sur ceux-ci en tant que ministre de la Mobilité. C'est mon collègue ministre des Finances, par le biais de la Société fédérale de Participations et d'Investissement (SFPI), qui représente l'actionnaire État fédéral au sein de l'entreprise.

Par ailleurs, le supplément Diabolo est la conséquence d'un contrat signé par un précédent gouvernement avec les investisseurs qui l'ont financé. Pour ma part, j'ai œuvré tout au long de la législature à un meilleur remboursement des déplacements entre le domicile et le lieu de travail en train, tant pour les travailleurs des entreprises qui recourent au système du tiers payant que pour ceux dont les entreprises ne font pas partie du système. Dans le cas de ces derniers, la différence peut se chiffrer à plusieurs centaines d'euros par an à leur bénéfice. Il s'agit là d'une base sur laquelle les représentants des travailleurs pourront s'appuyer au cours des prochaines années.

Comme vous, j'espère que tout travailleur pourra accéder à son lieu de travail par les meilleurs moyens de transport, en l'occurrence le train. Au-delà du cadre général, que nous avons amélioré, cette question relève du dialogue social au sein des entreprises.

03.03 **Kemal Bilmez** (PVDA-PTB): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse ou plutôt pour votre non-réponse. Vous m'avez déjà fait le coup de la question de la SPFI la dernière fois. J'ai posé la même question au ministre des Finances, M. Van Peteghem, qui m'a répondu n'avoir rien à dire sur la SPFI. Je me demande donc vraiment à quel membre de ce gouvernement je dois m'adresser pour avoir une réponse sur notre aéroport national, fédéral, Brussels Airport.

En ce qui concerne la taxe Diabolo, vous me réferez également au précédent gouvernement. Monsieur le ministre, en votre qualité de ministre de tutelle de la SNCB, n'êtes-vous vraiment pas compétent en ce qui concerne ce supplément de 6,70 euros. Pourquoi refusez-vous d'agir? J'estime que cette matière relève de vos compétences.

Mais je vous remercie néanmoins d'avoir répondu à propos des chiffres.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De informatie-uitwisseling in de Kruispuntbank Rijbewijzen" (56000581C)

04 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'échange d'informations dans le cadre de la Banque-Carrefour des permis de conduire" (56000581C)

04.01 Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Begin 2024 stelde het Rekenhof in een rapport over de kwaliteit van en het gebruik door de politiediensten bij verkeershandhaving de informatie uit de databanken voor rijbewijs- en voertuiggegevens te wensen overliet. De informatie in de kruispuntbank van de rijbewijzen waarin de FOD Mobiliteit de informatie betreffende de rijbewijzen beheert bleek niet altijd actueel te zijn.

Bij een eerder bevraging hierover gaf de minister van Mobiliteit aan binnen de werkgroep Mercurius de nodige maatregelen te zullen nemen. Er zou overleg gepleegd worden met de FOD Justitie en de politie om de problemen inzake het uitwisselen van informatie in kaart te brengen.

Wat is de huidige stand van zaken m.b.t. het garanderen van de juistheid en volledigheid van de informatie in de databank Mercurius?

Welke maatregelen zijn er genomen om de goede werking ter zake te kunnen garanderen?

Is de goede werking en correcte uitwisseling van informatie intussen verzekerd? Zo neen, waarom niet?

Welke acties zullen desgevallend verder nog ondernomen worden?

04.02 Minister Georges Gilkinet: Zoals eerder aangegeven is elke overheidsinstantie verantwoordelijk voor de kwaliteit van haar eigen gegevens. De FOD Mobiliteit is de authentieke bron voor de rijbewijsgegevens en stelt de actuele gegevens van de in omloop zijnde rijbewijzen en de historiek van de afgeleverde rijbewijzen beschikbaar in de Kruispuntbank. De FOD Justitie en de politie maken gebruik van hun eigen informaticatoepassingen om deze rijbewijsgegevens te raadplegen. De FOD Justitie beheert de authentieke bron van de gegevens inzake het verval van het recht tot sturen. Bijgevolg hangen de FOD Mobiliteit en de politie af van de juistheid van de gegevens en de verdere ontwikkelingen van de databank van de FOD Justitie.

Sinds 2017 heeft de FOD Mobiliteit ervoor gezorgd dat de gemeenten in hun informaticatoepassing de gegevens omtrent een verval van het recht tot sturen kunnen raadplegen. Telkens wanneer een rijbewijs wordt opgemaakt of afgegeven aan de burger, krijgen de gemeenten een volledig overzicht van de historiek van de vervallen gegevens te zien. De FOD Mobiliteit blijft zich inzetten om in samenwerking met de FOD Justitie en de politie de doorstroming van gegevens binnen de Kruispuntbank van de rijbewijzen te verbeteren.

De voornaamste uitdaging op dit moment is om het proces van informatie-uitwisseling verder te automatiseren. Voor de acties die daarvoor noodzakelijk zijn, verwijs ik u graag naar mijn goede collega, de minister van Justitie.

04.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Palestijnse vlaggen aan het station Brussel-Centraal" (56000583C)

05 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des drapeaux palestiniens à la gare de Bruxelles-Central" (56000583C)

05.01 Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Vrijdagnamiddag 18 oktober jl. waaiden in de namiddag Palestijnse vlaggen op het dak van het Centraal-Station in Brussel. Onbekenden slaagden erin om zich de toegang te verschaffen tot het dak van het station.

Op welke wijze hebben de daders zich toegang kunnen verschaffen tot het dak van het station? Welke veiligheidsmaatregelen zijn er ter zake en waar ging het mis? Werden er bijkomende veiligheidsmaatregelen genomen? Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet?

Wat is de stand van zake in het onderzoek dat geopend werd naar aanleiding van dit incident?

05.02 Minister **Georges Gilkinet**: Om zich toegang tot het dak te verschaffen werd gebruikgemaakt van brandtrappen van een concessiehouder die een afgescheiden deel van het stationsgebouw uitbaat. De bestaande beveiliging werd onmiddellijk door de NMBS en door de concessiehouder geanalyseerd. De toegang tot de betreffende brandtrappen werd afgesloten wegens niet noodzakelijk in het kader van de veiligheid. Verder werden alle toegangsdeuren, sloten en badges gecontroleerd op hun werking en kwaliteit. Met de concessionaris werden afspraken gemaakt om bijkomende maatregelen te treffen inzake toegangscontrole en camerabewaking. Het onderzoek over de feiten is lopende.

05.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, het betreft een spijtig incident dat bijkomende vragen doet rijzen inzake beveiliging. Het lijkt maar logisch dat er inderdaad maatregelen worden getroffen. Hopelijk zullen bij uitbreiding alle andere stations dezelfde oefening ondergaan en zullen ook daar de nodige maatregelen worden genomen, niet alleen tegen het aanbrengen van Palestijnse vlaggen, maar ook tegen andere daden die van een minder goede inborst zouden getuigen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De heer Crucke is niet aanwezig voor de volgende vraag, nr. 56000601C. Vraag nr. 56000613C van mevrouw Tourneur wordt uitgesteld. De heren Raskin en Dubois en mevrouw Tourneur zijn niet aanwezig voor hun samengevoegde vragen nrs. 56000626C, 56000995C en 56001143C. Ook de heer Jadoul is niet aanwezig voor zijn vraag nr. 56000661C. Vraag nr. 56000710C van mevrouw Tourneur wordt uitgesteld. De heer Cornillie is niet aanwezig om zijn twee vragen nrs. 56000781C en 56000782C te stellen.

06 **Question de Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'élargissement des voitures-salaires à l'ensemble des cadres de la SNCB" (56000789C)**

06 **Vraag van Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitbreiding van het systeem van de salarismotoren tot het kaderpersoneel van de NMBS" (56000789C)**

06.01 **Farah Jacquet** (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, quand je suis arrivée aux chemins de fer en 2006, mes nouveaux collègues m'ont dit: "Ici, aux chemins de fer, il n'y a pas de lois. Tu verras, les lois, ils s'assoient dessus." Moi, je trouve que cela ne devrait pas être le cas. En tant que ministre, je pense que vous devriez penser la même chose et faire appliquer les lois.

Je vous explique. En 2019, les chemins de fer, sous l'impulsion de la direction d'Infrabel et de son CEO, ont mis en place des plans cafétéria pour les cadres supérieurs, avec l'accord de leur conseil d'administration.

En 2023, ils ont décidé, seuls, d'étendre ces plans cafétéria aux cadres ordinaires. À ce moment-là, les syndicats ont dit: "Non, il faut négocier et trouver un accord sur le sujet, comme la législation le prévoit." Les directions n'en ont pas tenu compte. Un syndicat a alors introduit une requête au Conseil d'État pour obtenir une décision de justice.

En 2024, les directions des chemins de fer vont encore plus loin. Elles décident d'inclure, de nouveau seules, les voitures-salaire dans des plans cafétéria pour l'ensemble des cadres. Une nouvelle décision qui est donc contraire à la législation.

Le 19 novembre 2024, dans son arrêt, le Conseil d'État annule l'extension des plans cafétéria aux cadres ordinaires. Ces types de contrats sont donc bel et bien illégaux, car non négociés avec les organisations syndicales. Les directions vont-elles se conformer à la décision? Non. Nous apprenons maintenant qu'elles veulent contourner la décision du Conseil d'État en incluant des avenants aux contrats de travail, et cela, sans respecter le règlement de travail, les conventions collectives, la hiérarchie des normes et les décisions de justice, etc.

Monsieur le ministre, quand ces manœuvres, qui sont contraires à la législation, à la concertation sociale et aux décisions de justice, vont-elles cesser? Avez-vous pris contact avec les directions des chemins de fer pour mettre fin à ces pratiques illégales? Avez-vous eu un résultat?

Enfin, pour mettre en application ces contrats avec un plan cafétéria, il a été fait appel à une multinationale de consultance, Hudson. Combien cela a-t-il coûté?

06.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Madame Jacquet, comme vous vous en souvenez, je vous ai indiqué lors de la dernière commission que la politique de rémunération de la SNCB, des entreprises ferroviaires et, en général, des entreprises publiques relève de la gestion interne des entreprises conformément à la loi de 1991. Ainsi, il ne m'appartient pas, en tant que ministre, d'intervenir directement dans celle-ci.

Néanmoins, j'attends évidemment de la SNCB, d'Infrabel et d'HR Rail d'être exemplaires comme entreprises publiques et donc comme employeurs. Je les encourage à ce titre à promouvoir les modes de mobilité les meilleurs pour le climat, la santé et l'environnement, ce que font largement ces entreprises en offrant à leurs travailleurs des abonnements et tickets de train mais aussi une nouvelle politique de remboursement des déplacements vers le lieu de travail par la voie cyclable. Je ne pense pas devoir vous rappeler la position que je défends systématiquement sur le sujet.

C'est pourquoi la commissaire du gouvernement qui me représente auprès des entreprises publiques a interrogé HR Rail sur la légalité de sa décision du 14 février 2022 quant à son plan de rémunération pour les cadres. Une réunion a été organisée. Des explications ont été données et nous en avons pris acte.

Le Conseil d'État, comme vous l'avez dit, par sa décision récente du 19 novembre, a une interprétation différente de celle d'HR Rail à ce sujet et a annulé la décision en la matière. Il revient à présent à HR Rail d'analyser la décision du Conseil d'État et d'y accorder la suite nécessaire. Je resterai évidemment vigilant sur les actions qui seront entreprises. Les travailleurs des chemins de fer sont essentiels pour assurer la qualité des services aux voyageurs et pour attirer encore davantage de Belges vers le rail. Il est dès lors primordial que les entreprises publiques puissent développer des politiques de rémunération justes et suffisamment intéressantes pour engager et garder des talents qui feront rouler les trains d'aujourd'hui et de demain, et ce, pour l'ensemble des maillons de la chaîne ferroviaire.

06.03 **Farah Jacquet** (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, les décisions qui sont prises par les directions d'Infrabel et de la SNCB sont illégales. Elles ne respectent ni la législation sociale, ni la concertation sociale ou les décisions de justice. En tant que ministre de tutelle, vous devez remettre au pas les CEO concernés. En Belgique, il y a des droits et des obligations qui existent et on ne peut pas s'asseoir dessus. Une entreprise publique, en outre, est censée montrer l'exemple.

Je connais la stratégie de la direction: casser les statuts, casser la garantie d'emploi, casser l'attractivité et les remplacer par des contrats contractuels avec des plans cafétéria, qui sont beaucoup moins attractifs. Ensuite, ce seront les mêmes qui diront qu'ils n'arrivent pas à recruter.

Concernant l'élargissement du système des voitures-salaire, je m'étonne que vous laissiez faire une entreprise qui est pourtant censée défendre une mobilité douce et durable. Il est de votre devoir de mettre fin à ces pratiques. Prenez vos responsabilités et allez trouver les directions d'Infrabel et de la SNCB afin de leur dire d'arrêter!

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

De **voorzitter**: Aan de orde is vraag nr. 56000820C van heer Raskin, maar die is niet aanwezig.

07 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De agressie tegen een treinbegeleider in Lokeren" (56000858C)
- Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid van het spoorpersoneel" (56000896C)
- Gilles Foret aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stavaza inzake de noodzakelijke maatregelen voor meer veiligheid in de Belgische stations" (56000900C)

07 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'agression d'un accompagnateur de train à Lokeren" (56000858C)
- Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité du personnel ferroviaire" (56000896C)
- Gilles Foret à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état des lieux des mesures nécessaires pour renforcer la sécurité dans les gares belges" (56000900C)

07.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, elke dag met angst naar het werk vertrekken, dat kennen wij gelukkig niet. Helaas is het een harde realiteit voor spoor- en treinpersoneel. Het krijgt er steeds vaker mee te maken. De incidenten van agressie in zowel stations als treinen blijven toenemen. Zo werd op 5 november een treinbegeleider op de lijn van Antwerpen-Centraal naar De Panne het slachtoffer van geweld.

De NMBS veroordeelt deze gewelddaden en stelt dat er stappen moeten worden ondernomen om dergelijke incidenten te voorkomen. De maatschappij pleit niet alleen voor strengere straffen, maar dringt ook aan op een zichtbaardere aanwezigheid van politiediensten op de perrons en in de treinen. Dat zijn maatregelen die volgens de NMBS noodzakelijk zijn om het spoorpersoneel beter te beschermen.

Welke concrete maatregelen acht u op dit moment het meest effectief om de veiligheid van het spoorpersoneel te verhogen? De NMBS pleit voor een grotere zichtbaarheid van politie in de stations en in de treinen. Wat is uw standpunt over dit voorstel? Acht u het haalbaar politiediensten zichtbaarder in te zetten op de verschillende locaties?

De NMBS heeft een duidelijk standpunt inzake bodycams voor Securailpersoneel. Die zijn volgens de spoorwegmaatschappij noodzakelijk om de veiligheid van de werknemers te waarborgen. Staat u ervoor open deze optie opnieuw te bekijken?

De **voorzitter**: De heer Foret had ook een vraag, maar ik zie hem niet in de zaal.

07.02 **Frank Troosters** (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Op 5 november jl. werd een treinbegeleider op de trein tussen Antwerpen-Centraal en De Panne het slachtoffer van agressie. De trein moest door het incident halt houden in het station van Lokeren waar alle passagiers dienden over te stappen op een andere trein. Het slachtoffer kreeg er de eerste zorgen alvorens afgevoerd te worden naar het ziekenhuis.

Kan de minister toelichting geven over het incident dat plaatsvond? Wat was de aanleiding? Wat waren de verwondingen die de treinbegeleider hierbij opliep? In welke mate was/is de treinbegeleider arbeidsongeschikt als gevolg van dit incident?

Wat gebeurde er met de dader? Werd hij gearresteerd? Wat is zijn huidige status? Is hij momenteel op vrije voeten? Zo ja, waarom? Wat zullen de verdere gevolgen/bestrafning zijn voor de dader?

Welke bijkomende maatregelen heeft de minister genomen (zal hij nemen) naar aanleiding van de feiten die plaatsvonden?

07.03 **Minister Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, collega's, elke vorm van agressie tegen treinpersoneel is onaanvaardbaar en vraagt dan ook de strengste aanpak.

Mevrouw Cuylaerts, u vraagt naar concrete maatregelen om de veiligheid in het station en op de trein op te krikken. De NMBS heeft het contingent van Securail uitgebreid. Daarnaast zullen camerabeelden

automatisch met de politie worden gedeeld. Uw vraag naar meer politie in de stations moet u richten aan mijn goede collega bevoegd voor Binnenlandse Zaken, mevrouw Verlinden.

Noteer dat de minister van Binnenlandse Zaken de adviesraad met betrekking tot particuliere beveiliging om een advies over de uitbreiding van het gebruik van bodycams naar beveiligers van het openbaar vervoer heeft gevraagd en dat het advies positief is. De komende weken moet er een werkgroep worden opgericht. De vier openbaarvervoerbedrijven hebben in maart 2023 aan de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie gevraagd om zo snel mogelijk wetgevende maatregelen te nemen om het gebruik van bodycams door veiligheidsdiensten mogelijk te maken. De minister van Justitie steunt het verzoek. Een herinnering van de vier bedrijven werd verstuurd naar de minister van Binnenlandse Zaken om de urgentie van het verzoek te beklemtonen.

Daarnaast moeten daders snel en streng vervolgd worden. Ik verwijs ook naar de intussen goedgekeurde strafverzwaring voor daden van agressie tegen onder meer treinpersoneel.

Mevrouw Cuylaerts, mijnheer Troosters, doordat een treinbegeleider op 5 november jongstleden naar aanleiding van de controle van een MOBIB-kaart in de trein van Antwerpen-Centraal naar De Panne het slachtoffer werd van zware agressie, moest de trein stoppen in het station van Lokeren en werd alle reizigers gevraagd daar op een andere trein over te stappen. Zonder te diep in te gaan op de persoonlijke en medische toestand van de NMBS-medewerker, die nog steeds arbeidsonbekwaam is, geef ik wel mee dat de treinbegeleider volgens de NMBS ter plaatse eerste hulp kreeg en vervolgens naar het ziekenhuis voor verdere zorg werd overgebracht.

In 2023 leidde agressie, waarbij 348 vte's betrokken waren, tot ongeveer 57.000 uren arbeidsongeschiktheid. Dat is dus gemiddeld 163 uur per persoon.

Uw vragen over vervolging en bestraffing moet u, zoals gebruikelijk, aan de minister van Justitie stellen. Als werkgever vraagt de NMBS – en ik steun die vraag uiteraard – dat elke vorm van agressie waarmee het personeel wordt geconfronteerd, door alle actoren in de justitiële keten ernstig wordt behandeld, steeds in een klacht wordt geverbaliseerd en gevolgd wordt door een gepaste straf aan de dader. Daarvoor wordt samengewerkt met de verschillende parketten en staat de NMBS in contact met het College van procureurs-generaal. Indien een medewerker van de NMBS het slachtoffer van agressie is geworden, dan zal minstens HR Rail of de NMBS zich burgerlijke partij stellen wanneer het parket tot vervolging besluit.

07.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, het antwoord stemt me positief, waarvoor dank. Veiligheid is immers ons hoogste goed, zeker als men zijn job uitoefent. Het is jammer dat men met angst moet gaan werken.

Wij zullen ook uw collega-ministers ondervragen. Die cijfers over agressie blijven immers zorgwekkend. In 2023 waren er 2.300 incidenten. Dat is meer dan zes per dag. We moeten het fenomeen heel streng opvolgen. Ik ben heel blij dat de maatregelen zullen worden versterkt en dat bijkomende initiatieven worden bekeken. Onze spoorwerknemers verdienen het om hun werk zonder angst en in alle veiligheid te kunnen verrichten.

07.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord; maar ik kan uw antwoorden intussen ongeveer bijna zelf schrijven. Meestal komt in uw antwoorden hetzelfde terug. Ik stel alleen vast dat het zeer traag gaat.

Als voorbeeld verwijs ik naar het verhaal van de bodycams. Zowat iedereen is er voorstander van, maar nog steeds worden adviezen opgevraagd en comités opgericht. De cijfers worden ondertussen steeds zorgwekkender. Het gaat ermee de verkeerde kant op. Echt krachtdadige maatregelen inzake veiligheid mis ik, ook al vragen we er al heel lang naar. Voor mij zijn die essentieel om van de trein een succesverhaal te maken, want wie niet veilig de trein kan nemen, neemt die niet. Ik hoop dat er toch nog stappen gezet zullen worden, liefst op korte termijn.

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

08 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken betreffende het absentisme bij het rijdend personeel van de NMBS" (56000859C)

08 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état de la situation en ce qui concerne l'absentéisme au sein du personnel roulant de la SNCB" (56000859C)

08.01 Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Om de correcte uitvoering van het vervoersplan te kunnen garanderen is er voldoende personeel noodzakelijk.

Kan de minister een stand van zaken geven betreffende het absentismecijfer voor 2024 bij zowel treinbegeleiders alsook treinbestuurders? Wat is de evolutie tegenover 2023?

08.02 Minister **Georges Gilkinet**: Wanneer we de actuele verzuimcijfers – verzuim vanwege ziekte, privéongevallen en arbeidsongevallen – voor de beroepscategorieën treinbegeleider en treinbestuurder vergelijken met dezelfde periode vorig jaar, dan stellen we een lichte stijging vast bij de treinbestuurders, terwijl we voor de treinbegeleiders een lichte daling noteren. Voor de treinbegeleiders bedroeg het cijfer in 2023 11,96 % en in 2024 11,21 %. Voor de treinbestuurders ging het in 2023 om 6,66 % en in 2024 om 6,77 %.

Sedert 2018 zien we echter dat het verzuimpercentage bij de NMBS een constante stijgende trend vertoont, met een toename van bijna 2 %. Bij de treinbestuurders is dat zelfs nagenoeg 2,5 %. Deze trend is geheel in lijn met de andere activiteitensectoren van de Belgische arbeidsmarkt. De toename van het ziekteverzuim blijft dan ook een grote maatschappelijke uitdaging.

08.03 Frank Troosters (VB): Dank u wel, mijnheer de minister, voor uw duidelijke antwoord.

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

09 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken betreffende het aanwerven van rijdend personeel bij de NMBS" (56000860C)

09 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation en ce qui concerne le recrutement de personnel roulant à la SNCB" (56000860C)

09.01 Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Om de correcte uitvoering van het vooropgestelde vervoersplan te kunnen garanderen is er voldoende personeel noodzakelijk.

Kan de minister een stand van zaken geven betreffende de in- en uitstroom van zowel treinbegeleiders alsook treinbestuurders bij de NMBS?

Hoeveel treinbegeleiders kwamen er in 2024 in dienst? Hoeveel treinbegeleiders verlieten de NMBS in 2024?

Hoeveel treinbestuurders kwamen er in 2024 in dienst? Hoeveel treinbestuurders verlieten de NMBS in 2024?

09.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, ik geef u de situatieschets op datum van 1 november 2024.

359 treinbegeleiders werden geselecteerd, van wie er op dat moment 294 gestart waren. Binnen het volledige contingent treinbegeleiders waren er 187 treinbegeleiders (176 voltijdsequivalenten) die de NMBS hadden verlaten. Meestal is dat door pensionering of door het niet slagen in de opleiding.

472 treinbestuurders werden geselecteerd, van wie er 343 gestart waren. Binnen het volledige contingent treinbestuurders waren er 195 treinbestuurders (189 voltijdsequivalenten) die de NMBS hadden verlaten. Net zoals bij de treinbegeleiders is dat meestal door pensionering of door het niet slagen in de opleiding.

09.03 Frank Troosters (VB): Ik dank de minister opnieuw voor zijn heel duidelijke antwoord.

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

10 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassing van het systeem van overuren bij de spoorwegen" (56000861C)

10 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation du système d'heures supplémentaires aux chemins de fer" (56000861C)

10.01 Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Vanaf 1 januari 2025 mag het rijdend personeel van de NMBS nog maximaal 520 uur per kwartaal presteren. Overuren zijn vanaf dan niet meer toegelaten, uitgezonderd bij zeer specifieke situaties.

De nieuwe regel is een gevolg van de sociale inspectie die drie jaar geleden uitgevoerd werd. Wat zal de impact zijn van de aanpassing van het systeem van de overuren op de uitvoering van het vervoersplan?

Zal de correcte uitvoering van het vervoersplan kunnen gegarandeerd worden en een toename van de stiptheid en een daling van het aantal afgeschafte treinen kunnen gerealiseerd worden?

10.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, de NMBS heeft bij de uitwerking van het vervoersplan rekening gehouden met de nieuwe regelgeving op het vlak van overuren van haar rijdend personeel.

Zoals u weet worden de stiptheid en het aantal afgeschafte treinen door een veelheid aan factoren bepaald en dus niet enkel door de personeelsinzet. De meest recente cijfers inzake stiptheid waren bemoedigend. Het ging om 89,5 % in oktober 2024, wat gevoelig beter was dan in oktober 2023, toen 85,5 % van de treinen stipt reed.

De NMBS en Infrabel blijven hard werken aan de continue verbetering van de kwaliteit en de stiptheid van het treinverkeer.

10.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is belangrijk dat de dienstverlening niet achteruitgaat. Dat is geen bezorgdheid van mij alleen, maar ook van het personeel, dat zich toch enige vragen stelt bij de nieuwe regeling. Het is eigenlijk geen nieuwe regeling maar de toepassing van de bestaande regeling. De toekomst zal uitwijzen hoe een en ander verder zal evolueren.

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

11 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stiptheid van de treinen in oktober" (56000864C)

11 Question de Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ponctualité des trains en octobre" (56000864C)

11.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, als het goed is, mag het ook gezegd worden. In de pers van 7 november konden we heuglijke cijfers lezen over de stiptheid van de treinen. In oktober 2024 bereikte die een niveau van maar liefst 89,5 %, het hoogste niveau in meer dan tien jaar. Dat is heel positief nieuws en tevens een mijlpaal voor het openbaar vervoer. Hopelijk zal die verbetering ook het vertrouwen van de treinreizigers vergroten.

Tegelijkertijd moeten we ook durven aan te geven dat de perceptie bij heel veel treinreizigers toch is dat ze veel problemen ervaren, al verschilt dat per regio en per station.

Op de website van Infrabel staan alle stiptheidscijfers. Uit die cijfers blijkt dat de treinen in de Kempen aanzienlijk minder stipt rijden dan in de rest van de provincie Antwerpen. Wat zijn de oorzaken van die

verschillen? Bent u bereid maatregelen te overwegen om de stiptheid in de Kempen dichter bij het gemiddelde te brengen?

Bent u van mening dat er maatregelen nodig zijn om regionale verschillen in stiptheid te verkleinen, zodat reizigers over het hele land kunnen rekenen op een betrouwbaar spoornetwerk?

Kunt u toelichten hoe we de positieve trend van oktober 2024 kunnen uitbreiden naar alle regio's en alle stations?

11.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Cuylaerts, de stiptheid wordt door heel wat factoren bepaald, zowel interne als externe factoren, zoals verouderd materieel of spoorlopers. De capaciteit in de regio Kempen is fors geïmpacteerd door de hoeveelheid aan enkelsporige baanvakken op de lijnen Hamont-Mol, Hasselt-Mol, Turnhout-Herentals en Lier-Kontich-Lint en door de kruisingen en koppelingen in Mol, Herentals en Lier. Daarenboven moet het treinverkeer naar Brussel over lijnen waaraan momenteel belangrijke werken worden uitgevoerd. Deze werken in Mechelen beperken het treinverkeer voor de Antwerpse Kempen en die in Diest voor de Limburgse Kempen. Het is dus een tijdelijk fenomeen.

De NMBS analyseert dagelijks de stiptheid en probeert bij te sturen waar mogelijk, uiteraard ook voor de regio Kempen, via de techniek van *continuous improvement*. Daarnaast volgt de NMBS samen met Infrabel het PIP, het Punctuality Improvement Program, om verbeteringen op zowel korte als lange termijn te realiseren. Een goede samenwerking tussen de NMBS en Infrabel is dus essentieel om de stiptheid overal in ons land te verbeteren. Het is een belangrijk onderwerp dat ik regelmatig aanhaal in mijn contacten met de CEO's van beide spoorbedrijven. Uiteraard volgt mijn kabinet dit mee op de voet op. De reizigers hebben namelijk recht op een stipte en vlotte dienstverlening.

11.03 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb in uw antwoord het woordje 'tijdelijk' gehoord. Hoelang is tijdelijk? Dat zal de tijd waarschijnlijk wel uitwijzen.

De verbetering van de stiptheid in oktober is sowieso een positieve evolutie en het is belangrijk dat we dit 'spoor' kunnen aanhouden. Toch blijven de cijfers in de Kempen opvallend achter. Het is geen eenmalige afwijking, maar een terugkerende tendens.

Reizigers in de Kempen hebben echter recht op een even betrouwbaar treinaanbod als in de rest van het land. Ik wil daarom toch vragen dat u blijft inzetten op de stiptheid van alle treinverbindingen, zodat alle reizigers tijdig op hun bestemming aankomen. Ik heb echter gehoord dat uw kabinet dat ook blijft opvolgen.

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

De **voorzitter**: De volgende twee vragen met nrs. 56000869C en 56000870C van de heer Dubois worden gesteld.

12 **Question de Sarah Schlitz à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La présence de la SNCB sur Twitter/X" (56000918C)**

12 **Vraag van Sarah Schlitz aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het NMBS-account op Twitter/X" (56000918C)**

12.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, les réseaux sociaux, et notamment le réseau X – anciennement Twitter – sont devenus des outils incontournables pour la communication des autorités et des services publics tels que la SNCB. Ces comptes officiels permettent de diffuser rapidement des informations pratiques particulièrement utiles en cas de crise ou de perturbation. Il est donc louable que la SNCB prenne la peine d'informer ses utilisateurs par le biais des réseaux sociaux.

Ce qui me préoccupe, personnellement, est de constater que la SNCB est présente uniquement sur X et non sur d'autres plateformes telles que Bluesky, Mastodon ou Threads, qui offrent aujourd'hui les mêmes possibilités techniques que X.

Monsieur le ministre, dans une perspective de neutralité et d'intégrité des services publics, la SNCB

envisage-t-elle – à l’instar de nombreux utilisateurs – de se retirer de la plateforme X en faveur d’une relocalisation sur des plateformes moins prosélytes et qui ne s’inscrivent pas dans une perspective de lobbying politique et idéologique, comme le fait désormais X?

12.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame Schlitz, je vous remercie pour cette question aussi intéressante que pertinente, que j’ai relayée par courrier à la SNCB.

Dans sa réponse, la SNCB souligne l’importance stratégique des réseaux sociaux comme outils de communication pour informer rapidement les citoyens, notamment en cas de perturbation ou de crise. Sa présence sur la plateforme X s’inscrit dans cet objectif, compte tenu du fait qu’elle reste aujourd’hui, quoi qu’on en pense, une plateforme largement utilisée par un grand nombre d’usagers pour accéder à des informations pratiques en temps réel.

Il est important de souligner que la SNCB est engagée dans une approche qui garantit l’accessibilité et la neutralité de ses communications publiques, conformément à sa mission de service public.

En ce qui concerne la diversification des canaux de communication, la SNCB m’informe qu’elle évalue régulièrement les outils numériques et les plateformes qu’elle utilise. Elle suit également avec attention l’émergence de nouvelles alternatives, telles que Mastodon, Bluesky ou Threads. La synchronisation des communications sur plusieurs plateformes est effectivement une option envisagée pour atteindre un public plus large et diversifié tout en renforçant la neutralité et l’accessibilité de ces messages.

Toutefois, un éventuel retrait de la plateforme X ne peut, selon l’avis de la SNCB, être décidé à la légère. Cela nécessite une analyse approfondie, notamment en ce qui concerne les habitudes des usagers actuels (une transition devrait garantir que l’information reste facilement accessible à tous), les capacités techniques (la synchronisation des messages sur différentes plateformes implique des moyens humains et technologiques) et l’impact sur la visibilité des messages (il est essentiel que les messages de service public atteignent efficacement un large éventail d’utilisateurs).

J’ai demandé à la SNCB de réaliser cette analyse approfondie dans le courrier que j’ai envoyé aux CEO de la SNCB et d’Infrabel. Plus précisément, j’ai demandé une réflexion approfondie et proactive sur la diversification des canaux de communication, dans le respect des principes de neutralité, d’éthique et de diversité.

Avec vous, j’attends avec impatience les résultats de cette réflexion, et à tout le moins une présence de la SNCB, mais aussi d’Infrabel, à qui je me suis également adressé, sur d’autres plateformes que la plateforme X.

12.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses ainsi que pour votre proactivité. Je suis heureuse d’entendre que vous avez d’ores et déjà contacté la SNCB pour l’encourager à lancer cette réflexion en interne sur le sujet. Évidemment, si tout le monde continue à rester sur X, on en reste dépendant. Si nous décidons tous collectivement, comme c’est en cours, de passer vers d’autres plateformes qui aujourd’hui sont matures comme Threads ou Bluesky, nous pouvons y arriver. Nous devons sortir de cette dépendance à cette plateforme toxique qui, aujourd’hui, assume carrément d’être antidémocratique.

La SNCB doit jouer ce rôle dans une perspective de neutralité et participer à ce départ collectif de chez X. Le terrain se travaille. Si, déjà maintenant, la SNCB s’implique sur ces plateformes, sa communauté pourra grandir et le passage n’en sera que moins douloureux.

Je vous invite, monsieur le ministre, à partager cette bonne initiative que vous avez prise avec vos collègues ministres pour que d’autres organismes publics s’engagent dans la même dynamique.

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

13] Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De registratie van wanbetalers" (56000939C)
- Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Onbetaalde boetes bij de NMBS" (56001019C)

13] Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le fichage des mauvais payeurs" (56000939C)
- Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les amendes impayées à la SNCB" (56001019C)

13.01] Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, bijna 500.000 boetes werden vorig jaar door de NMBS uitgeschreven aan zwartrijders, goed voor een totaalbedrag van 44 miljoen euro. Maar wat blijkt? Amper een op de vijf boetes wordt effectief geïnd. Maar liefst 344.000 boetes bleven onbetaald.

Hoewel de NMBS aangeeft alles binnen haar wettelijke mogelijkheden te doen, blijft de vraag hoe deze situatie kan blijven voortduren. De huidige aanpak mist duidelijk effectiviteit en afschrikkend vermogen. Recidivisten lijken nauwelijks ontmoedigd te worden, terwijl de stapel onbetaalde boetes alleen maar groeit.

Mijnheer de minister, hoe is het mogelijk dat de NMBS er niet in slaagt deze boetes effectief te innen? Welke maatregelen zult u nemen om de betalingsmoraal van de zwartrijders te verhogen en dit misbruik structureel aan te pakken? En tot slot, hoe zorgt u ervoor dat de recidivisten voortaan wel stevig gestraft worden, zodat zwartrijden niet langer een schijnbaar risicoloze keuze blijft?

13.02] Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

De NMBS heeft in 2023 boetes voor reizigers zonder geldig vervoerbewijs uitgeschreven voor 44 miljoen euro. In totaal schreef men 497.000 administratieve boetes uit.

Opvallend daarbij is dat 8 op de 10 betrapte zwartrijders hun boete niet betaalden.

Kan de minister een overzicht geven van het aantal uitgeschreven boetes (incl. bedragen) per gewest?

Kan de minister een overzicht geven van de betaalde boetebedragen per gewest?

In hoeveel gevallen gaat het over recidivisten die al eerder betrapt werden op zwartrijden?

Op welke wijze worden de gegevens van de betrapte wanbetalers geregistreerd? Welke aspecten/info wordt daarbij genoteerd?

Op welke wijze worden deze geregistreerde gegevens verder beheerd en op welke wijze worden ze doelmatig aangewend in het voeren van een gericht en efficiënt beleid tegen wanbetalers teneinde de hierdoor gederfde inkomsten voor de NMBS te reduceren?

13.03] Minister Georges Gilkinet: Collega's, ik wil om te beginnen een belangrijke nuance aanbrengen in de vraagstelling. In 2023 werden 497.000 inbreuken vervoerbewijs vastgesteld, onder andere reizen zonder geldig vervoerbewijs of het vergeten hebben. Daarvan hebben tot op heden 60.367 inbreuken geleid tot een administratieve boete.

Niet alle vaststellingen van een inbreuk vervoerbewijs geven aanleiding tot een administratieve boete, onder andere door een gunstig verloop van de minnelijke fase. In 2023 heeft de NMBS een bedrag van 6,5 miljoen teruggevorderd. In 2023 werden voor 28.000 derden meer dan 2 inbreuken vervoerbewijs vastgesteld. De NMBS registreert de nodige gegevens van de betrapte wanbetalers, zoals naam, voornaam, geboortedatum en woonplaats. Ze verwerkt deze gegevens in overeenstemming met de GDPR-regels om herinneringen te versturen bij wanbetaling.

De NMBS zet proactief in op het faciliteren van de aankoop van vervoerbewijzen, bijvoorbeeld via de app en de automaten. Ze blijft echter geconfronteerd worden met een belangrijk aantal personen dat zonder een geldig vervoerbewijs reist. In 19 % van de gevallen zijn er onvoldoende

identificatiegegevens om een administratieve vervolging op te starten. Aan elke betrokkene die betraft wordt op reizen zonder geldig vervoerbewijs wordt de mogelijkheid geboden zich te regulariseren. In 11 % wordt de regularisatie geannuleerd omdat de reiziger over een geldig abonnement beschikt. De resterende regularisaties doorlopen een minnelijke fase.

In geval van niet-betaling van de regularisatie in de minnelijke fase kan een proces-verbaal worden opgesteld. Dit proces-verbaal wordt overgemaakt aan de bestraffende beambte. Indien de opgelegde administratieve boete niet wordt betaald, wordt het dossier ofwel overgemaakt aan een gerechtsdeurwaarder voor verdere invordering, ofwel aan het parket voor strafrechtelijke afhandeling.

13.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, hoe dan ook, de cijfers blijven schokkend. Het feit dat slechts een fractie van de boetes geïnd wordt en dat recidivisten zelden stevig aangepakt worden, ondermijnt niet alleen de geloofwaardigheid van het systeem, maar ook het vertrouwen van de trouwe reizigers, die wel een ticket kopen. Waarom zouden deze mensen nog correct een ticket kopen als zwartrijden nauwelijks gesanctioneerd wordt? Dit probleem raakt niet alleen aan de financiën van de NMBS, maar ook aan het principe van rechtvaardigheid.

Bovendien betreft het alleen de vastgestelde gevallen. Dat betekent dat het aantal zwartrijders in werkelijkheid waarschijnlijk nog hoger ligt. Daarom wil ik oproepen om structurele maatregelen te nemen die de praktijk doeltreffend aanpakken en ervoor zorgen dat zwartrijden niet langer een risicoloze keuze is.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

14 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vervoersplan van de NMBS (2026-2029) in de vervoerregio Kempen" (56001020C)

14 Question de Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan de transport de la SNCB (2026-2029) dans la zone de transport Campine" (56001020C)

14.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, de NMBS heeft het Vlaamse spoorteam van het mobiliteitsbeleid gevraagd om de Vlaamse prioriteiten uit de 15 regionale mobiliteitsplannen voor te stellen, met de bedoeling deze mogelijk op te nemen in het nieuwe vervoersplan 2026-2029. Uit de verschillende plannen zijn meer dan 300 maatregelen geselecteerd, die tot een realistisch aantal moeten worden gereduceerd. Er wordt voorgesteld om voor heel Vlaanderen ongeveer 30 maatregelen naar voren te schuiven.

De vervoerregio Kempen heeft gevraagd om haar dossier op te nemen in de selectie van Vlaamse prioriteiten. De regio kampt echter al jaren met problemen die eigenlijk onder het openbaredienstcontract van de NMBS vallen. De belangrijkste punten die nog steeds voor veel hinder zorgen zijn de stiptheid van treinen, de kwaliteit van het rollend materieel, het schrappen van treinen en het realiseren van eerder beloofde verbeteringen. Hoewel deze kwesties van groot belang voor de regio blijven, betreft het fundamentele verplichtingen van de spoorwegmaatschappij.

Naast de noodzakelijke verbeteringen heeft de vervoerregio Kempen ook concrete voorstellen voor het nieuwe vervoersplan geformuleerd om een betere dienstverlening te waarborgen: het verhogen van de frequentie van de treinen in de Kempen naar minstens een halfuurdienst, inclusief een onderzoek naar het reizigerspotentieel en de benodigde maatregelen hiervoor, en het verruimen van de amplitude op zowel weekdagen als in het weekend. Indien een nieuw infrastructuurplan wordt opgesteld, vraagt de regio prioritaire aandacht voor de opwaardering van de stations en hun omgeving, met de focus op gebruik en overstapmogelijkheden.

Mijnheer de minister, erkent u de specifieke noden van de vervoerregio Kempen? Is er bereidheid om met de NMBS in overleg te treden om de noden op te nemen in het nieuwe vervoersplan 2026-2029?

Hoe staat u tegenover het voorstel om de treinen in de Kempen op te waarderen naar een halfuurfrequentie en de amplitude uit te breiden?

14.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Cuylaerts, de NMBS heeft de belangrijke en essentiële opdracht gekregen om het treinverkeer aantrekkelijker te maken en het aantal reizigers tegen 2032 met

30 % te doen groeien. Om dat doel te bereiken is een geleidelijke verhoging van het treinaanbod met 10 % met dezelfde horizon gepland. Dat hebben wij afgesproken in het kader van de nieuwe ambitieuze contracten die eind 2022 met de NMBS en Infrabel werden afgesloten.

De NMBS dient de vragen naar bijkomend aanbod steeds te bekijken in functie van de beschikbare spoorcapaciteit en de beschikbare operationele middelen, zoals treinpersoneel en materieel. De uitwerking van het aanbod gebeurt via de driejaarlijkse vervoersplannen. Bij elke voorbereiding van een nieuw vervoersplan onderzoekt de NMBS de verzoeken van alle stakeholders, zoals gemeenten, regio's en andere betrokkenen. Die verzoeken worden door transportplanningsexperts beoordeeld op basis van duidelijke criteria, zoals praktische haalbaarheid en financiële impact. In dat kader zal uiteraard ook rekening worden gehouden met de specifieke noden van alle regio's, waaronder die van de Kempen.

Ook blijft de NMBS zoeken naar de meest geschikte oplossingen om te voldoen aan de verwachtingen van alle reizigers in ons land en om het openbaar vervoer per trein te versterken als duurzaam vervoermiddel. Dat is conform het regeerakkoord en ik hoop dat de volgende regering minstens even ambitieus zal zijn op dat vlak.

Zo is in de afgelopen jaren gezorgd voor een vroegere IC-trein vanuit Antwerpen naar Turnhout, de nieuwe IC-verbinding Antwerpen-Hasselt, de verlenging van de P-trein tot Neerpelt, een uurdienst tussen Mol en Hasselt op zaterdag en een bijkomende studenten-P-trein vanuit Neerpelt-Mol-Lier naar Leuven. Om de stiptheid te verbeteren wordt nu ook Desiromaterieel ingezet in plaats van gesleept materieel.

Dat zijn allemaal maatregelen om de dienstverlening te verbeteren, met ook aandacht voor de regio Kempen, zoals voor alle regio's in het land.

14.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Dank u voor uw antwoord, al was het eerder een standaardantwoord zoals we er vandaag al een aantal hebben gehoord.

Het is niet uit de lucht gegrepen dat de Kempen wat achterstand hebben. We zitten daar met verouderd materieel, we kampen met lage stiptheid en de geschrapte treinen zijn gewoon onaanvaardbaar voor een regio als de Kempen. Ik hoor u graag zeggen dat het voor het hele land moet opgaan, maar die regio an sich laat toch wel te wensen over. Ik doe een oproep om de noden van de Kempen te aanhoren. Ik hoop dat die noden echt worden meegenomen in een nieuw vervoersplan.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Question de Pierre Jadoul à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le port du casque en trottinette électrique" (56000661C)

15 Vraag van Pierre Jadoul aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het dragen van een fietshelm door gebruikers van e-steps" (56000661C)

15.01 Pierre Jadoul (MR): Dank u, mijnheer de voorzitter. Mijn excuses voor de vertraging, ik was verhinderd in de commissie voor Justitie.

Monsieur le ministre, selon le dernier baromètre de l'institut Vias, pas moins de 1 601 accidents impliquant un utilisateur de trottinette électrique et 1 439 blessés ont été recensés en 2023. De même, il y a quelques semaines, une étude du même institut a révélé que 60 % des utilisateurs de trottinette électrique admis à l'hôpital souffrent de traumatismes crâniens.

L'institut belge de la sécurité routière en vient donc à demander que le port du casque, aujourd'hui seulement recommandé, soit rendu obligatoire pour les utilisateurs de trottinette électrique. En effet, ce n'est actuellement toujours pas le cas, sauf pour les engins dépassant les 25 km/h.

Depuis le 1^{er} juillet 2022, la Belgique dispose d'une législation – la loi du 15 mai 2022 – encadrant l'usage des trottinettes électriques. Différentes règles sont désormais d'application: interdiction pour les moins de 16 ans, interdiction de rouler sur les trottoirs, zones de stationnement obligatoires, interdiction de rouler à deux sur une même trottinette... Toutefois, aucune règle ne concerne le port du casque.

Monsieur le ministre, à la suite de cette nouvelle étude de l'institut Vias, qui révèle que 60 % des utilisateurs de trottinette électrique hospitalisés sont touchés à la tête, envisagez-vous de rendre le port du casque obligatoire en adaptant la législation du 15 mai 2022?

Êtes-vous favorable à cette loi? Dans l'affirmative, à quelles conditions entendez-vous éventuellement soumettre cette obligation?

15.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Jadoul, pour la première fois, les données des hôpitaux sur les accidents en trottinette électrique ont pu être collectées. Leur analyse a été réalisée à ma demande par Vias institute et montre que 60 % des utilisateurs hospitalisés à la suite d'un accident en trottinette électrique souffrent d'un traumatisme crânien.

Ces dernières années, l'usage des trottinettes électriques s'est accentué, notamment avec la mise à disposition de trottinettes en libre-service. Parallèlement, on a pu constater une hausse du nombre d'accidents impliquant ces modes de déplacement actifs. En effet, s'il y a plus d'usagers, il y a plus d'accidents, même si nous visons à diminuer leur nombre et surtout le nombre d'accidents graves.

Le risque de traumatisme crânien à la suite d'un accident est effectivement plus élevé chez ces conducteurs, d'une part, parce que les trottinettes sont moins stables que les vélos et, d'autre part, parce que les utilisateurs de trottinettes portent beaucoup moins spontanément le casque que les cyclistes. Il s'agit effectivement d'un phénomène préoccupant.

Dans ce contexte, je suis d'avis, au-delà des mesures d'adaptation du Code de la route que nous avons déjà prises et intégrées dans le Code de la voie publique, qu'il est essentiel de sensibiliser les utilisateurs de trottinettes électriques au port d'un casque, ce qui est d'ailleurs régulièrement rappelé lors des campagnes d'information et de sensibilisation, y compris à l'initiative des Régions.

Quant à l'introduction d'une obligation du port du casque pour les utilisateurs de ces engins de déplacement motorisé, je ne peux vous dire autre chose qu'il pourrait s'agir d'une mesure utile à la sécurité routière. Il s'agit, néanmoins, d'un choix politique, que je ne pourrais pas poser en période d'affaires courantes. Il faut envisager que cette mesure pourrait avoir un effet défavorable sur la mobilité partagée, puisque les trottinettes électriques font partie, dans des circonstances bien précises, des solutions par exemple quand l'offre de transports en commun n'est pas suffisante.

Néanmoins, ce choix appartiendra au prochain ministre de la Mobilité et au prochain gouvernement. Il nécessitera une concertation avec les Régions préalablement à son introduction dans la réglementation, comme c'est toujours le cas en matière de sécurité routière. Dossier à suivre!

15.03 Pierre Jadoul (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je ne vous cacherai pas qu'elle me déçoit, dans la mesure où les trottinettes électriques sont utilisées pour faire beaucoup de choses. Aujourd'hui, certains déménagent avec une trottinette électrique; il m'est parfois arrivé de croiser une trottinette électrique avec une armoire tenue vaillamment par le conducteur.

Je pense donc qu'il y a un réel danger pour les utilisateurs et une vraie menace pour le coût que cela représente pour la société; en effet, un traumatisme crânien n'est pas bénin. Il y a là un enjeu en matière de sécurité sociale. Dire qu'il s'agit d'une question politique qu'il appartiendra au prochain gouvernement de prendre en main est un tout petit peu court. Une initiative s'imposera en la matière.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Question de Patrick Prévot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'acheminement d'ammoniac par voie ferroviaire sur le site Yara à Tertre" (56001100C)

16 Vraag van Patrick Prévot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vervoer van ammoniak per spoor naar de site van Yara in Tertre" (56001100C)

16.01 Patrick Prévot (PS): Monsieur le ministre, le 15 octobre dernier, la direction de l'entreprise chimique Yara à Tertre, près de Mons, annonçait son intention de transformer le site en arrêtant sa production d'ammoniac à partir de 2026.

J'ai déposé une question sur le respect de la procédure Renault auprès de votre collègue, le vice-premier ministre Pierre-Yves Dermagne. Je me ferai donc l'économie des grandes lignes de ce dossier pour me concentrer sur un élément précis qui concerne votre portefeuille ministériel. En effet, le principal enjeu qui permettrait de sauvegarder un maximum d'emplois serait d'avoir la certitude de la possibilité logistique d'amener l'ammoniac sur le site par voie ferroviaire.

Monsieur le ministre, mes questions sont très simples. La SNCB, son administration et le ministre de la Mobilité, qu'il s'agisse de vous ou de votre successeur après les affaires courantes, ont-ils un rôle à jouer? Disposent-ils d'une marge de manœuvre, fût-elle mince, pour faciliter cette logistique qui pourrait sauvegarder l'emploi sur le site Yara à Tertre?

16.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Merci, monsieur Prévot, pour cette excellente question. La logistique nécessaire pour acheminer l'ammoniac jusqu'au site de Yara par voie ferroviaire via la ligne 100 est en place, bien heureusement, depuis de nombreuses années. Elle fait l'objet d'investissements continus de la part d'Infrabel grâce aux moyens que nous avons pu dégager afin d'entretenir le réseau ferroviaire et de favoriser le transport de marchandises par le train.

Concernant la sécurité et le suivi du transport de matières dangereuses, conformément au règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses, l'ammoniac est transporté en sécurité le long de la ligne 100 depuis de nombreuses années. Les dossiers relatifs à ces transports sont parfaitement conformes à la réglementation en vigueur. Des exercices de simulation sont régulièrement menés en collaboration étroite avec le centre d'urgence 112 et la zone de secours Hainaut Centre afin de garantir une préparation optimale en cas d'incident.

En ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire spécifique permettant l'accès direct au site de Yara, elle est pleinement fonctionnelle et opérationnelle. Le faisceau ferroviaire de Saint-Ghislain, qui est utilisé notamment pour composer les trains de fret desservant les sites industriels de la ligne 100, est également équipé dans le respect des normes RID (règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses).

Il est à noter que le transport ferroviaire joue un rôle quotidien dans l'approvisionnement du zoning de Tertre, y compris pour l'entreprise Yara. Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, maintient un dialogue constant avec Yara, son client raccordé, conformément à ce qui est inscrit dans son contrat de performance. Des réunions pourront être tenues pour accroître, le cas échéant, le développement du transport ferroviaire. Le rail n'est donc pas, tout au contraire, un obstacle à la poursuite de l'activité sur ce site important, d'autant plus grâce aux moyens que nous lui avons accordés, et pour autant que ces moyens soient perpétués dans le futur.

16.03 **Patrick Prévot** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse qui est, somme toute, encourageante. En effet, l'une des raisons invoquées par la direction est l'acheminement de l'ammoniac par voie ferroviaire. Vous nous confirmez dans votre réponse que cette ligne est pleinement opérationnelle. Les discussions sont en cours avec Infrabel. Donc, j'espère que tout sera mis en œuvre par la direction pour maintenir un maximum d'emplois dans une région qui en a cruellement besoin.

Bref, affaire à suivre! Mais votre réponse se montre encourageante pour la suite de l'activité de l'entreprise.

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

17 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De realisatie van een rechtstreekse spoorverbinding tussen Vlaanderen en Maastricht" (56001119C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mogelijke afbraak van de spoorbrug in Maastricht" (56001120C)

17 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réalisation d'une liaison ferroviaire directe entre la Flandre et Maastricht" (56001119C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'éventuelle démolition du pont ferroviaire de Maastricht" (56001120C)

17.01 **Frank Troosters** (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

In haar beleidsverklaring heeft de federale regering aangegeven dat ze meer mensen tot het nemen van de trein wil aansporen, dat ze het spooraanbod gevoelig wil uitbreiden, dat ze de verbindingen met buitenlandse spoornetwerken wil verbeteren en dat ze nadrukkelijk wil inzetten op multimodale en collectieve mobiliteit. In het licht van die doelstellingen is het onbegrijpelijk en niet aanvaardbaar dat Vlaanderen (en meer specifiek Limburg) geen enkele rechtstreekse spooraansluiting heeft naar het economisch belangrijke Duitse Ruhrgebied. Evenmin heeft Vlaanderen een rechtstreekse aansluiting op de internationaal belangrijke drielandenroute. Die spoorverbinding verbindt het Duitse Aken met het Nederlandse Maastricht en het Belgische station in Luik.

Nochtans is de noodzakelijke infrastructuur om een spoorverbinding tussen Hasselt en Maastricht te realiseren voor een groot gedeelte beschikbaar. Immers, van Hasselt tot Bilzen wordt spoorlijn 20 momenteel elektrisch bereden. Van het overige gedeelte tot Maastricht is de bedding grotendeels intact. Een studie gemaakt door een onderlegd team van oud medewerkers van de spoorbedrijven, herdenkingscomité Lijn 20, toont aan de het reactiveren van het spoorgedeelte dat op dit ogenblik niet meer bereden wordt, mogelijk moet zijn aan een relatief beperkte kostprijs.

Het is echter van cruciaal belang dat de plannen voor het slopen van de Maasbrug door de Nederlandse overheid geen doorgang vinden. De effectieve afbraak van deze strategisch belangrijke brug zou toekomstig treinverkeer naar Maastricht via spoorlijn 20 definitief onmogelijk maken. Het is belangrijk dat hiervoor met hoogdringendheid een doortastend initiatief genomen wordt door de regering, teneinde de dreigende en permanente sociale, economische, maatschappelijke en mobiliteitsschade voor Vlaanderen af te wenden.

Daarom: Welke acties heeft de regering het voorbije jaar ondernomen om de Nederlandse plannen voor het afbreken van de voor Vlaanderen belangrijke brug over de Maas (de Maasbrug) te voorkomen?

Op welke wijze ziet de regering een mogelijkheid om voor Vlaanderen snel een rechtstreekse spoorontsluiting naar Maastricht te realiseren?

De **voorzitter**: De heer Raskin is niet aanwezig om zijn vraag nr. 56001120C te stellen.

17.02 Minister **Georges Gilkinet**: Ik heb vanmorgen zoals elke dag aandachtig *Het Belang van Limburg* gelezen en dus ook het artikel van de heer van Diepen. Ik moet bekennen dat ik enigszins verrast ben door de vragen. Het gaat immers over een dossier waarin mijn voorganger, François Bellot, contacten heeft gelegd en beslissingen genomen, en dat in de periode 2017 tot de zomer van 2022, toen de partij van de heer Raskin deel uitmaakte van de toenmalige Zweedse regering, dus voor mijn aantreden. Bovendien bleef elke actie in verband met een tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht een bevoegdheid van eerst Vlaams minister Weyts en vervolgens Vlaams minister Peeters, in een regering waarvan de partij van de heer Raskin ook deel uitmaakt, om nog maar te zwijgen van het feit dat de brug niet op Belgisch maar op Nederlands grondgebied ligt. Ik respecteer alvast de autonomie van elk land. Ten bewijze daarvan heb ik hier voor mij het overzicht van alle contacten op politiek en bestuurlijk niveau tussen de FOD Mobiliteit, Infrastructuur en Waterstaat in Nederland en ProRail tot de zomer van 2020.

U zult in mij altijd de grootste voorstander van meer en betere treinverbindingen vinden, ook grensoverschrijdende verbindingen. Echter, door de beslissingen in het verleden, het uitblijven van actie op Vlaams niveau en de veiligheidsrisico's in verband met de brug, ligt de bal simpelweg niet in

mijn kamp. Vanzelfsprekend ben ik steeds bereid de zaken te doen bewegen, indien het gaat over factoren waarop ik invloed heb of kan hebben, wat hier dus niet het geval is.

17.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, u schetste de situatie voor een stuk goed. Het is inderdaad zo dat we een bijzonder slecht signaal hebben gegeven aan Nederland door een totaal mislukt en zinloos, bijna niet-verdedigbaar project voor te stellen. Er werd namelijk eerst een sneltram en daarna een trambusproject op Vlaams niveau voorgesteld. Alle Vlaamse meerderheidspartijen hebben volhard in de boosheid. Sommigen zijn de plooiën zelfs nog gaan gladstrijken in Nederland in 2017.

Het probleem van de Maasbrug gaat echter verder dan dat. De brug ligt inderdaad in Nederland. Ik heb u echter in het verleden daarover reeds mondelinge vragen gesteld. Ik heb u ook geïnterpelleerd en ik heb daarover moties en een resolutie ingediend. Die resolutie werd door alle partijen, ook de N-VA, weggestemd. Ik wilde daarmee echter wijzen op het ongelooflijk grote belang van de Maasbrug. Ik heb toen gevraagd om in gesprek te gaan met de Nederlanders om hen te wijzen op het ongelooflijk strategische belang van de Maasbrug. Als het uw ambitie is om internationale treinverbindingen te realiseren, zou u wakker moeten liggen van de eventuele verdwijning van de Maasbrug. Indien de Maasbrug immers verdwijnt, is er geen enkele mogelijkheid meer om ons in de toekomst nog te verbinden met Maastricht.

We weten ook dat Maastricht in Nederland een heel belangrijk station wordt. Het wordt een internationaal knooppunt. Het gaat dan ook niet over de verbinding tussen Hasselt en Maastricht, maar over de verbinding tussen Hasselt, Limburg, Leuven, Brussel en Vlaanderen met Maastricht, Aken, Keulen en andere steden in de Rijnregio. Het is dus ontzettend belangrijk.

Ik hoor nu, ondanks alle vragen die ik toen gesteld heb, dat de verdwijning van de Maasbrug opnieuw op tafel ligt. Het beste signaal dat we kunnen geven is dat we bereid zijn om te praten over de heringebruikname van spoorlijn 20 van Hasselt naar Maastricht.

Het zou de Nederlanders kunnen inspireren om misschien toch terug te komen op hun plannen om de brug te slopen, want zodra die brug weg is, is er in de toekomst geen enkel spoorvervoer naar Nederland meer mogelijk. Ik doe dus een beroep op u om, zolang u nog in functie bent, alles uit de kast te halen om de Nederlanders op andere gedachten te brengen.

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

*De vergadering wordt gesloten om 16.22 uur.
La séance est levée à 16 h 22.*