

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

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

Woensdag

27-11-2024

Namiddag

Mercredi

27-11-2024

Après-midi

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 56 0000/000	Parlementair stuk van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document parlementaire de la 56 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigeleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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

INHOUD

Actualiteitsdebat over de tarieven van de NMBS en toegevoegde vragen van	1
- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hervorming van het tarievenbeleid van de NMBS" (56000499C)	1
- Hugues Bayet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vervanging van het Senior Ticket" (56000798C)	1
- Farah Jacquet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe tariefensysteem van de NMBS" (56000934C)	1
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van de vaste treintarieven voor senioren" (56000996C)	1
- Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herziening van het seniorentarief bij de NMBS" (56001152C)	1
- Staf Aerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe NMBS-tarieven" (56001160C)	1
- Dimitri Legasse aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vervanging van het Senior Ticket" (56001166C)	1
Spreekers: Fareh Jacquet, Dorien Cuylaerts, Staf Aerts, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, Farah Jacquet	

Actualiteitsdebat over de impact van de nieuwe dienstregeling van de NMBS en toegevoegde vragen van	5
- Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van het verhoogde internationale treinaanbod op binnenlandse verbindingen" (56000531C)	5
- Anja Vanrobaeys aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van een aantal rechtstreekse treinverbindingen van en naar Erembodegem" (56000938C)	5
- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Fase twee van het vervoersplan 2023-2026" (56000497C)	5
- Xavier Dubois aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van het niet uitvoeren van het vervoersplan 2023-2026" (56000498C)	5
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van de nieuwe dienstregeling van de NMBS voor treinlijn 60" (56000952C)	5
- Kemal Bilmez aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van treinen tussen Dendermonde en Brussel" (56000985C)	5
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van de nieuwe dienstregeling voor de verbinding tussen Erembodegem en Gent-Sint-Pieters" (56000987C)	5
- Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe dienstregeling van de NMBS" (56001061C)	5
- Staf Aerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinaanbod in Erembodegem"	5

SOMMAIRE

Débat d'actualité sur les tarifs de la SNCB et questions jointes de	1
- Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réforme de la politique tarifaire de la SNCB" (56000499C)	1
- Hugues Bayet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le remplacement du tarif Senior Ticket" (56000798C)	1
- Farah Jacquet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle grille tarifaire de la SNCB" (56000934C)	1
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression des tarifs fixes de la SNCB accordés aux seniors" (56000996C)	1
- Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La révision du tarif senior à la SNCB" (56001152C)	1
- Staf Aerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouveaux tarifs de la SNCB" (56001160C)	1
- Dimitri Legasse à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le remplacement du tarif Senior Ticket" (56001166C)	1
Orateurs: Fareh Jacquet, Dorien Cuylaerts, Staf Aerts, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, Farah Jacquet	

Débat d'actualité sur l'impact du nouvel horaire de la SNCB et questions jointes de	5
- Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence de l'augmentation de l'offre de trains internationaux sur les liaisons intérieures" (56000531C)	5
- Anja Vanrobaeys à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de plusieurs liaisons ferroviaires directes au départ et à destination d'Erembodegem" (56000938C)	5
- Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La phase 2 du plan de transport 2023-2026" (56000497C)	5
- Xavier Dubois à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences de la non-exécution du plan de transport 2023-2026" (56000498C)	5
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences du nouvel horaire de la SNCB pour la ligne ferroviaire 60" (56000952C)	5
- Kemal Bilmez à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains entre Termonde et Bruxelles" (56000985C)	5
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences des nouveaux horaires sur la liaison entre Erembodegem et Gand-Saint-Pierre" (56000987C)	5
- Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouveaux horaires de la SNCB" (56001061C)	5
- Staf Aerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre de trains à Erembodegem" (56001135C)	5

(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)

Sprekers: Dorien Cuylaerts, Kemal Bilmez, Staf Aerts, Anja Vanrobaeys, Irina De Knop, Farah Jacquet, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, **Robin Tonniau**

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)

Sprekers: Kemal Bilmez, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

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

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

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

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)

Sprekers: Farah Jacquet, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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)

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

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)

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

- 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)

Orateurs: Dorien Cuylaerts, Kemal Bilmez, Staf Aerts, Anja Vanrobaeys, Irina De Knop, Farah Jacquet, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, **Robin Tonniau**

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)

Orateurs: Kemal Bilmez, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

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)

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

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

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

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

Orateurs: Farah Jacquet, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

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)

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

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

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

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken betreffende het aanwerven van rijdend personeel bij de NMBS" (56000860C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	18	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) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	18
Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassing van het systeem van overuren bij de spoorwegen" (56000861C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	18	Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation du système d'heures supplémentaires aux chemins de fer" (56000861C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	18
Vraag van Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stiptheid van de treinen in oktober" (56000864C) <i>Sprekers: Dorien Cuylaerts, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	18	Question de Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ponctualité des trains en octobre" (56000864C) <i>Orateurs: Dorien Cuylaerts, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	18
Vraag van Sarah Schlitz aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het NMBS-account op Twitter/X" (56000918C) <i>Sprekers: Sarah Schlitz, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	19	Question de Sarah Schlitz à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La présence de la SNCB sur Twitter/X" (56000918C) <i>Orateurs: Sarah Schlitz, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	19
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) <i>Sprekers: Dorien Cuylaerts, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	20 20 20	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) <i>Orateurs: Dorien Cuylaerts, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	20 20 20
Vraag van Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vervoersplan van de NMBS (2026-2029) in de vervoerregio Kempen" (56001020C) <i>Sprekers: Dorien Cuylaerts, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	21	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) <i>Orateurs: Dorien Cuylaerts, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	21
Vraag van Pierre Jadoul aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het dragen van een fietshelm door gebruikers van e-steps" (56000661C) <i>Sprekers: Pierre Jadoul, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	22	Question de Pierre Jadoul à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le port du casque en trottinette électrique" (56000661C) <i>Orateurs: Pierre Jadoul, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	22
Vraag van Patrick Prévot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vervoer van ammoniak per spoor naar de site van Yara in Tertre" (56001100C) <i>Sprekers: Patrick Prévot, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	23	Question de Patrick Prévot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'acheminement d'ammoniac par voie ferroviaire sur le site Yara à Tertre" (56001100C) <i>Orateurs: Patrick Prévot, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	23
Samengevoegde vragen van - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De realisatie van een rechtstreekse	24 24	Questions jointes de - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réalisation d'une liaison ferroviaire	24 24

spoorverbinding tussen Vlaanderen en Maastricht" (56001119C)

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mogelijke afbraak van de spoorbrug in Maastricht" (56001120C) 24

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

directe entre la Flandre et Maastricht" (56001119C)

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'éventuelle démolition du pont ferroviaire de Maastricht" (56001120C) 24

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

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 par M. Frank Troosters, président.

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

Le texte en italiques est un résumé de la question préalablement déposée.

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)

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)

01.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): De NMBS heeft een nieuw tariefstelsel aangekondigd voor 2025. De reizigersorganisaties waarschuwen voor duurdere tickets voor onder meer jongeren en senioren. U gewaagde van een prijsplafond waarvan de modaliteiten in februari 2025 bepaald zouden worden door de raad van bestuur van de NMBS.

01.01 Fareh Jacquet (PVDA-PTB): La SNCB a annoncé une nouvelle grille tarifaire en 2025. Les associations d'utilisateurs alertent du risque d'une augmentation du prix du ticket pour les jeunes et les seniors, notamment. Vous avez parlé d'un plafonnement tarifaire dont les modalités seront fixées par le CA de la SNCB en février 2025.

Hoe ver zijn de besprekingen gevorderd? Is er intussen een akkoord? Wat is uw rol in de wijziging van de tarieven? Verbindt u zich ertoe een

Où en sont les discussions? Y a-t-il accord? Quel rôle jouez-vous dans la modification de la grille tarifaire? Vous engagez-vous à ce que le prix du

ticketprijsverhoging tegen te houden?

01.02 Dorien Cuylaerts (N-VA): Senioren vanaf 65 jaar kunnen vandaag voordelig sporen met een retourbiljet van 8,30 euro. In de toekomst zullen zij een korting krijgen van 40 % op een standaardticket voor tweede klasse. Daarnaast zou er een maximumprijs gelden voor lange afstanden, een korting voor korte afstanden en een extra korting voor de daluren.

Hoe zal die maximumprijs worden berekend? Zal de NMBS overleggen met seniorenorganisaties bij de bepaling van de nieuwe tarieven? Welke impact verwacht de NMBS op haar inkomsten?

01.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): De NMBS heeft aangekondigd dat het kortingsticket voor jongeren en senioren wordt afgeschaft en dat een nieuw tarief zal gelden met 40 % korting op de standaardprijs, naast een nieuwe voordeelkaart waarover nog maar weinig is geweten. Ook de communicatie over de stopzetting van de kaart voor grote gezinnen is heel vaag en weinig klantvriendelijk.

Wat vindt u van de vraag van de seniorenorganisaties om het seniorentarief te behouden? Hebt u daarover overlegd met de NMBS? Hoe verantwoordt de NMBS haar keuze? Wanneer verschaft ze duidelijkheid? Wat vindt u van de stopzetting van de kaart voor grote gezinnen? Welke andere kortingen past de NMBS toe? Wat vindt u van de onduidelijke communicatie over de timing en de toekomstige nieuwe kortingen?

01.04 Frank Troosters (VB): *Vanaf 2025 zullen senioren niet langer een retourbiljet 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. Zo zullen sommige langere ritten echter duurder worden en krijgen zij niet langer automatisch het meest voordelige tarief.*

Deelt u dat standpunt en vindt u de maatregel goed? Hoe zal dit de trein aantrekkelijker maken?

01.05 Minister Georges Gilkinet (Frans): De betaalbaarheid is een belangrijke factor om reizen met de trein aantrekkelijker te maken. We hebben vooruitgang geboekt op het vlak van de abonnementen voor woon-werkverplaatsingen. Het openbaredienstcontract van de NMBS bepaalt dat

ticket n'augmente pas?

01.02 Dorien Cuylaerts (N-VA): Les seniors de 65 ans ou plus peuvent actuellement voyager en train au tarif avantageux de 8,30 euros pour un billet aller-retour. À l'avenir, ils pourront bénéficier d'une réduction de 40 % sur un billet standard en deuxième classe. Par ailleurs, un prix maximum serait appliqué pour les longues distances, ainsi qu'une réduction pour les courtes distances et une réduction supplémentaire pour les heures creuses.

Comment ce prix maximum sera-t-il calculé? La SNCB se concertera-t-elle avec les associations de seniors pour la fixation des nouveaux tarifs? Quelle sera, selon la SNCB, l'incidence sur ses recettes?

01.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): La SNCB a annoncé la suppression du billet à prix réduit pour les jeunes et les seniors et l'application d'un nouveau tarif comportant une réduction de 40 % par rapport au prix standard, en plus d'une nouvelle carte avantage, dont peu de détails sont encore connus. La communication sur la fin de la carte pour les familles nombreuses est également très vague et peu conviviale.

Que pensez-vous de la demande des associations de seniors de conserver le tarif dont ils bénéficient actuellement? Vous êtes-vous concerté avec la SNCB à ce sujet? Comment la SNCB justifie-t-elle son choix? Quand apportera-t-elle de la clarté? Que pensez-vous de la fin de la carte pour les familles nombreuses? Quelles autres réductions la SNCB applique-t-elle? Que pensez-vous du manque de clarté de la communication relative au calendrier et aux nouvelles réductions à venir?

01.04 Frank Troosters (VB): *À partir de 2025, les seniors ne pourront plus acheter un aller-retour au tarif fixe de 8,30 euros pendant les heures creuses. En échange, ils bénéficieront d'une réduction de 40 % sur le prix du billet fixe, indépendamment de l'heure et de la distance. Ainsi, certains trajets plus longs deviendront toutefois plus coûteux et les seniors ne bénéficieront plus automatiquement du tarif le plus avantageux.*

Partagez-vous ce point de vue et pensez-vous qu'il s'agisse d'une bonne mesure? Comment cette mesure augmentera-t-elle l'attractivité du train?

01.05 Georges Gilkinet, ministre (en français): L'accessibilité financière du train est un facteur majeur pour accroître son attractivité. Nous avons réalisé des progrès concernant les abonnements domicile-lieu de travail. Le contrat de service public de la SNCB prévoit qu'elle adapte, rapidement et au

de spoorwegmaatschappij haar gamma vervoerbewijzen met gereguleerd tarief zo snel mogelijk en uiterlijk binnen 26 maanden moet aanpassen en dat ze aan de verplichtingen en tariefbeginselen zoals bepaald in het contract moet voldoen.

De NMBS is bezig met de invoering van dit nieuwe tarievenaanbod. De principes zullen door de raad van bestuur van de NMBS bekrachtigd worden. Het openbaredienstcontract bepaalt dat de NMBS het aantal reizigers moet verhogen en de modal shift moet stimuleren. In het contract wordt onderstreept dat de NMBS ernaar moet streven om producten aan te bieden die beantwoorden aan de noden van elke klant, het productgamma te vereenvoudigen, aantrekkelijke voorwaarden aan te bieden aan senioren en jongeren, en het gebruik van de trein buiten de piekperiodes te stimuleren. Om de klantenervaring te verbeteren, combineert de NMBS het nieuwe tarievenaanbod met een modernisering van haar IT-systemen voor de verkoop.

Tegen het einde van het jaar zullen we een deel van de nieuwe computersystemen voor de ticketverkoop implementeren. Deze eerste fase zal gevolgd worden door een tweede inkantelingsfase begin 2025, en pas daarna wordt de datum voor de invoering van het nieuwe tarievenaanbod bepaald.

(Nederlands) In het nieuwe systeem zullen senioren op eender welk moment en voor eender welke afstand voordelig kunnen reizen zonder een retourticket te moeten kopen. Buiten de piekuren krijgen ze nog een extra korting en er zal steeds een maximumprijs van toepassing zijn.

(Frans) Die automatische korting, de korting in de daluren en het maximumtarief voor lange afstanden zullen het gebruik van de trein aantrekkelijker maken voor senioren. Deze regels zullen ook van toepassing zijn op jongeren en personen met een verhoogde tegemoetkoming.

(Nederlands) Mijn kabinet overlegt met de NMBS over de prijs van de voordeelkaart en het kortingspercentage. Wij hopen dat de NMBS ook in dialoog zal gaan met seniorenverenigingen.

Met dit nieuwe tariefgamma bevestigen we de ambitieuze doelstelling om de reizigersaantallen met 30 % te doen stijgen tegen 2032. Daarvoor willen we alle reizigerssegmenten aantrekkelijke tarieven aanbieden. Ik heb er bij de NMBS op aangedrongen om hierover tijdig en helder te communiceren.

plus tard dans les 26 mois, sa gamme de titres de transport à tarif régulé et qu'elle se conforme aux obligations et principes tarifaires stipulés.

La SNCB met en œuvre cette nouvelle gamme tarifaire. Les principes seront validés par son conseil d'administration. Le contrat de service public précise qu'elle doit faire augmenter le nombre de voyageurs et stimuler le *shift* modal. Il souligne que la SNCB s'efforce de proposer des produits répondant aux besoins de chaque client, simplifier la gamme de produits, offrir des conditions attractives aux seniors et jeunes et stimuler l'utilisation du train en dehors des périodes de pointe. Afin d'améliorer l'expérience client, la SNCB associe la nouvelle gamme tarifaire à une modernisation de ses systèmes informatiques de vente.

D'ici à la fin de l'année nous ferons basculer une partie de ses systèmes de vente. Cette première étape sera suivie d'une seconde phase de basculement début 2025, avant de fixer la date du lancement de la nouvelle offre tarifaire.

(En néerlandais) Le nouveau système permettra aux personnes âgées de voyager à des tarifs avantageux, à tout moment et pour toute distance, sans devoir acheter un billet aller-retour. En dehors des heures de pointe, ils bénéficieront d'une réduction supplémentaire et un tarif maximum sera toujours d'application.

(En français) Cette réduction automatique, la réduction pendant les heures creuses et le tarif maximum pour les longues distances rendront l'usage du train pour les aînés plus attractif. Ces règles vaudront pour les jeunes et les bénéficiaires d'une intervention majorée.

(En néerlandais) Mon cabinet se concerte avec la SNCB sur le prix de la carte avantage et sur le taux de réduction. Nous espérons que la SNCB entamera également un dialogue avec les associations de seniors.

En introduisant cette nouvelle gamme tarifaire, nous confirmons l'objectif ambitieux d'augmenter le nombre de voyageurs de 30 % d'ici 2032. À cet effet, nous souhaitons offrir des tarifs attractifs à tous les segments de voyageurs. J'ai insisté pour que la SNCB communique à temps et de manière claire à ce sujet.

(Frans) Er moeten nog een aantal knopen doorgehakt worden, maar de grote lijnen zijn bekend.

Ik zal erop toezien dat die hervorming strookt met het openbaredienstcontract, de aantrekkelijkheid van de trein ten goede komt en de toename van het aantal reizigers in de hand werkt. Het kortingspercentage en het maximumtarief voor senioren zullen doorslaggevend zijn.

Het is moeilijk om het oude en het nieuwe systeem met elkaar te vergelijken en rekening te houden met elke specifieke situatie.

Ik zal me blijven inzetten. Deze hervorming biedt tal van voordelen. De laatste beslissingen zijn essentieel om ervoor te zorgen dat die hervorming haar beslag krijgt.

01.06 Farah Jacquet (PVDA-PTB): U hebt geen concreet antwoord gegeven met betrekking tot dat nieuwe tariefensysteem. Wat onderneemt u om de prijzen aantrekkelijk te maken? Onder uw ministerschap zijn de ticketprijzen met 20 % gestegen. U hebt de gelegenheid om het openbaar vervoer toegankelijker te maken. De langetermijndoelstelling zou erin moeten bestaan om de ticketprijzen betaalbaar te maken. Het ligt in uw macht om dat te doen: het volstaat om de NMBS-directie hierop aan te spreken.

01.07 Dorien Cuylaerts (N-VA): Hopelijk wordt het snel duidelijk wat het maximumtarief zal zijn. Onze fractie blijft voorstander van tariefautonomie voor de NMBS en een vraaggestuurd aanbod.

01.08 Staf Aerts (Ecolo-Groen): De prijzen van het openbaar vervoer moeten transparant en laag zijn. De seniorenorganisaties moeten al veel te lang wachten op meer duidelijkheid. Hetzelfde geldt voor de kaart voor grote gezinnen. Betrouwbaar openbaar vervoer betekent ook dat men weet hoeveel men moet betalen voor een ticket. Ik hoop dat de raad van bestuur van de NMBS snel het licht op groen zet voor goedkopere treintickets.

01.09 Frank Troosters (VB): Ook in het verleden werd steeds gezegd dat er nog onderhandeld moest worden. Vandaag vertelt u opnieuw hetzelfde verhaal. De seniorenorganisaties moeten opnieuw afwachten. Het is zeer belangrijk dat de senioren goedkoop de trein kunnen nemen om sociaal isolement te vermijden. Er wordt gesproken over een vaste korting op het standaardtarief en een

(En français) Plusieurs éléments doivent encore être décidés, mais les grandes lignes sont connues.

Je veillerai à ce que cette réforme respecte le contrat de service public et qu'elle renforce l'attractivité du train et l'augmentation du nombre de passagers. Le pourcentage de réduction et le prix maximum pour les aînés seront déterminants.

Il est compliqué de comparer l'ancien système et le nouveau et de prendre en compte chaque situation particulière.

Je resterai mobilisé jusqu'au bout. Cette réforme comporte de nombreux avantages. Les derniers arbitrages sont essentiels pour que ce soit concrétisé.

01.06 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Vous n'avez pas répondu concrètement quant à cette nouvelle grille tarifaire. Que faites-vous pour que les prix soient attractifs? Sous votre législature, les tickets ont augmenté de 20 %. Vous avez l'occasion de rendre les transports en commun plus accessibles. L'objectif à long terme devrait être des prix abordables. Vous avez le pouvoir de le faire; il suffit d'interpeller la direction de la SNCB.

01.07 Dorien Cuylaerts (N-VA): Espérons que le tarif maximum sera bientôt connu. Notre groupe reste favorable à l'autonomie tarifaire de la SNCB et à une offre pilotée par la demande.

01.08 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Les prix des transports en commun doivent être transparents et ils ne doivent pas être trop élevés. Les organisations de seniors ont déjà dû attendre beaucoup trop longtemps pour obtenir plus de clarté. Il en va de même pour la Carte Familles Nombreuses. La fiabilité des transports en commun implique également que le voyageur sait combien lui coûtera un ticket. J'espère que le conseil d'administration de la SNCB donnera bientôt son feu vert pour une offre de tickets de train moins chers.

01.09 Frank Troosters (VB): On a toujours dit, dans le passé également, qu'il y avait encore matière à négocier. Et à présent, vous tenez de nouveau le même discours. Les organisations de seniors doivent une nouvelle fois patienter. Il est essentiel que cette catégorie de personnes puisse prendre le train à moindre coût afin d'éviter l'isolement social. Il est question d'une réduction fixe sur le tarif standard

bijkomende korting tijdens de daluren, maar kortingen optellen lijkt me behoorlijk ingewikkeld voor deze mensen. Korte afstanden zullen iets goedkoper worden, maar langere afstanden worden sowieso een pak duurder met dit systeem. Dat staat haaks op de ambitie om de trein aantrekkelijker te maken.

Het incident is gesloten.

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)

02.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Vanaf 15 december wordt het treinaanbod tussen België

et d'une réduction supplémentaire durant les heures creuses, mais il me semble assez compliqué pour ces personnes d'avoir à additionner des réductions. Avec ce système, le prix des trajets courts sera légèrement moins élevé, mais les longues distances seront en tout état de cause beaucoup plus onéreuses, ce qui est contraire à l'ambition de rendre le train plus attrayant.

L'incident est clos.

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): À partir du 15 décembre, l'offre de trains entre la Belgique et les

en Nederland uitgebreid met een extra Eurocity Direct per uur, waardoor reizigers tot 45 minuten sneller kunnen reizen van Amsterdam naar Brussel. Door die uitbreiding zou het aantal binnenlandse treinen tussen Antwerpen en Brussel echter met een kwart verminderen.

Wat vindt u daarvan? Gaat dat niet ten koste van de ambitie om 30 % meer reizigers te winnen? Waarom mogen Nederlandse reizigers de internationale treinen binnenlands gebruiken, terwijl dat niet kan in België?

02.02 Kemal Bilmez (PVDA-PTB): Vanaf 16 december zal er nog maar één stoptrein in plaats van drie rijden tussen Dendermonde en Brussel-Centraal. Dat heeft een impact op de pendelaars van de treinstations in de streek, zeker als men weet dat die treinen nu al vol zitten.

Hoeveel pendelaars zullen worden getroffen door de maatregel? Zult u zich verzetten tegen die beslissing? Zo ja, hoe en op welke termijn?

02.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Hoe staat u tegenover de nieuwe dienstregeling van de NMBS? Hoe motiveert de NMBS die beslissingen? Heeft men de vervoersvraag in die lokale stations en de gevolgen van de inperking van het aanbod voldoende onderzocht? Volgens de burgemeester van Asse werd het gemeentebestuur niet ingelicht door de NMBS. Kunt u dat punt en het eventuele lokale overleg van de NMBS met andere gemeenten toelichten? Hoe zal de NMBS overvolle treinen op dat traject vermijden?

02.04 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Op 16 december wordt een nieuwe NMBS-dienstregeling van kracht en dat gaat onder andere ten koste van het aanbod in het station van Erembodegem. De gemeenteraad van Aalst vraagt dan ook om de beslissing terug te schroeven en om verder overleg tussen u en de NMBS.

Wat vindt u van de beslissing om het aanbod in het station van Erembodegem te verminderen? Heeft u daarover overlegd? Staat dit nog op de planning? Hoe kwam de NMBS tot deze beslissing en hoe past dit in de ambitie om het aantal treinreizigers te verhogen?

02.05 Anja Vanrobaeys (Vooruit): In de nieuwe dienstregeling wordt de rechtstreekse treinverbinding tussen Erembodegem en Gent geschrapt en zullen er tijdens de spitsuren enkel nog

Pays-Bas sera renforcée par un Eurocity Direct supplémentaire par heure, ce qui permettra aux voyageurs de gagner 45 minutes sur le trajet d'Amsterdam-Bruxelles. Cependant, à la suite de cette extension, le nombre de trains intérieurs entre Anvers et Bruxelles serait réduit d'un quart.

Qu'en pensez-vous? Cela ne se fait-il pas au détriment de l'ambition d'augmenter le nombre de voyageurs de 30 %? Pourquoi les voyageurs néerlandais sont-ils autorisés à utiliser les trains internationaux pour effectuer des trajets intérieurs, alors que cela n'est pas possible en Belgique?

02.02 Kemal Bilmez (PVDA-PTB): Dès le 16 décembre, un seul omnibus circulera entre Termonde et Bruxelles-Central, au lieu de trois actuellement. Les navetteurs qui fréquentent les gares de la région en feront les frais, d'autant que l'occupation de ces trains est déjà maximale.

Combien de navetteurs cette décision impactera-t-elle? Vous y opposerez-vous? Dans l'affirmative, comment et dans quels délais?

02.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Quelle est votre position à l'égard des nouveaux horaires de la SNCB? Comment la SNCB justifie-t-elle ces décisions? La demande de transport dans ces gares locales et les conséquences de la limitation de l'offre ont-elles été suffisamment étudiées? D'après le bourgmestre d'Asse, la SNCB n'a pas informé les autorités communales. Pouvez-vous donner plus d'explications sur ce point et sur l'éventuelle concertation locale entre la SNCB et d'autres communes? Comment la SNCB évitera-t-elle la suroccupation de trains sur ce trajet?

02.04 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Un nouvel horaire de la SNCB entrera en vigueur le 16 décembre prochain, ce qui aura notamment un impact négatif sur l'offre de trains à la gare d'Erembodegem. Le conseil communal d'Alost demande dès lors de revenir sur cette décision et de reprendre la concertation entre vous et la SNCB.

Que pensez-vous de la décision de réduire l'offre à la gare d'Erembodegem? Avez-vous mené une concertation à ce sujet? Une telle concertation est-elle encore prévue? Comment la SNCB est-elle arrivée à cette décision et comment se concilie-t-elle avec l'ambition d'augmenter le nombre de voyageurs ferroviaires?

02.05 Anja Vanrobaeys (Vooruit): Dans le nouvel horaire de la SNCB, la liaison ferroviaire directe entre Erembodegem et Gand est supprimée et aux heures de pointe, des trains directs circuleront

rechtstreekse treinen rijden tussen Erembodegem en Brussel. Dat heeft een grote impact op de inwoners van Erembodegem, een deelgemeente van Aalst met 13.000 inwoners. Het Burgerplatform Erembodegem heeft een petitie opgestart en de stad Aalst heeft u gisteren per brief gevraagd om deze beslissing te herzien.

Bent u bereid om daarvoor te pleiten bij de NMBS? Zal de aangepaste dienstregeling vooraf worden gepubliceerd per station of per lijn?

02.06 Irina De Knop (Open Vld): De nieuwe dienstregeling die in december ingaat, is voor de pendelaars die dagelijks de trein nemen naar Brussel bepaald geen kerstcadeau. Er worden heel wat treinen geschrapt.

De NMBS zou verwijzen naar een haalbaarheidsstudie van Infrabel waaruit blijkt dat bepaalde treinen niet langer ingelegd hoeven te worden. Er loopt al een petitie, maar misschien kunt u een officiële bevraging organiseren bij treinreizigers met een abonnement? Dan zult u zelf vaststellen dat vele mensen door deze ingreep in de kou komen te staan.

Wat besluit u uit de haalbaarheidsstudie van Infrabel? Kan die studie met het Parlement worden gedeeld? Waarom wordt de capaciteit verminderd, in tegenstelling tot wat in het nieuwe vervoersplan werd beloofd? Hoe wordt bepaald welke aanbieder voorrang krijgt? Hoe zult u samen met de NMBS en Infrabel een oplossing zoeken voor de pendelaars? Hebt u overlegd met andere openbaarvervoermaatschappijen om hiaten in de dienstverlening in te vullen? Hoe kunnen lokale besturen en vervoersregio's beter worden betrokken bij zulke beslissingen? De vervoersregio Vlaamse Rand vraagt alvast om de dienstregeling te herzien.

02.07 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Vanaf 16 december zullen reizigers die in Erembodegem opstappen zwaar getroffen worden door de nieuwe dienstregeling van de NMBS, want de rechtstreekse treinen naar Gent zullen worden afgeschaft. De reizigers zullen eerst naar Denderleeuw of Aalst moeten gaan om daar de trein naar Gent te nemen. Bovendien zal in Brussel de rechtstreekse trein naar Erembodegem worden afgeschaft, behalve op de spitsuren, waardoor de trajecten naar school of naar het werk langer zullen worden en wat stress zal veroorzaken voor wie moet overstappen. Er gaat een petitie rond om daartegen te protesteren.

encore uniquement entre Erembodegem et Bruxelles. Cette suppression aura un impact majeur sur les habitants d'Erembodegem, une commune de l'entité d'Alost comptant 13 000 habitants. La plateforme citoyenne *Burgerplatform Erembodegem* a lancé une pétition et la ville d'Alost vous a demandé hier par courrier de revoir cette décision.

Êtes-vous prêt à plaider en ce sens auprès de la SNCB? L'horaire adapté sera-t-il publié préalablement par gare ou par ligne?

02.06 Irina De Knop (Open Vld): Le nouvel horaire qui entrera en vigueur en décembre est loin d'être un cadeau de Noël pour les navetteurs qui prennent quotidiennement le train pour se rendre à Bruxelles. De nombreux trains seront supprimés.

La SNCB se référerait à une étude de faisabilité réalisée par Infrabel, dont il ressort qu'il est nécessaire de déprogrammer certains trains. Une pétition a déjà été lancée, mais peut-être pourriez-vous organiser un sondage officiel auprès des voyageurs ferroviaires titulaires d'un abonnement. Vous constateriez alors par vous-même que cette mesure laisse de nombreuses personnes sur le carreau.

Quelles conclusions tirez-vous de l'étude de faisabilité d'Infrabel? Cette étude peut-elle être partagée avec le Parlement? Pourquoi la capacité est-elle réduite, contrairement à ce qui avait été promis dans le nouveau plan de transport? Comment détermine-t-on laquelle des sociétés de transport public est prioritaire? Comment comptez-vous rechercher une solution pour les navetteurs en collaboration avec la SNCB et Infrabel? Vous êtes-vous concerté avec d'autres sociétés de transport public pour combler les lacunes au niveau du service? Comment les pouvoirs locaux et les régions de transport peuvent-ils être mieux associés à ces prises de décision? La région de transport Vlaamse Rand demande d'ores et déjà une révision des horaires.

02.07 Farah Jacquet (PVDA-PTB): À partir du 16 décembre, les navetteurs prenant le train à Erembodegem seront lourdement touchés par le nouvel horaire de la SNCB, car les trains directs vers Gand seront supprimés. Il leur faudra d'abord se rendre à Denderleeuw ou à Alost pour prendre un train pour Gand. En outre, le direct d'Erembodegem à Bruxelles sera supprimé, sauf aux heures de pointe, allongeant les trajets vers le travail ou l'école et générant du stress pour la correspondance. Une pétition circule pour s'y opposer.

Hebt u ingestemd met die afschaffing? Hoeveel zal de NMBS daardoor besparen? Zult u zich tegen die afschaffing verzetten? Zo ja, op welke manier?

02.08 Frank Troosters (VB): Vanaf 16 december zal er nog maar een stoptrein per uur rijden tussen Dendermonde en Brussel-Noord en wordt de rechtstreekse treinverbinding tussen Erembodegem en Gent-Sint-Pieters geschrapt.

Vindt u dat een goede zaak voor de treinreizigers? Zullen die beslissingen meer mensen stimuleren om de trein te nemen?

02.09 Minister Georges Gilkinet (Frans): Het is de verantwoordelijkheid van de NMBS om haar contractueel bepaalde doelstellingen te realiseren via haar vervoersplan, dat jaarlijks in december aangepast wordt.

De redenen voor die aanpassingen kunnen verschillend zijn: beschikbaarheid van rijpaden, materieel en personeel; werken op het spoorwegnet; uitbreiding van de dienstverlening.

(Nederlands) De NMBS moet rekening houden met de realiteit.

(Frans) Een wijziging op één plaats kan gevolgen hebben elders.

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

(Frans) Andere reizigers worden geconfronteerd met wijzigingen waardoor hun treinreis vlotter verloopt, of net niet. De wijzigingsvoorstellen worden voorafgegaan door een aanvraag voor rijpaden bij Infrabel. Sinds december 2024 zijn ze op twee na allemaal aanvaard. De raad van bestuur beslist op voorstel van het directiecomité. De regeringscommissaris kan alleen controleren of de beslissing wettig is en in overeenstemming met het openbaredienstcontract. Verschillende partijen van parlementsleden die mij vragen gesteld hebben, zijn vertegenwoordigd in de raad van bestuur.

Met haar keuze wijkt NMBS af van haar verbintenissen om de openbare dienstverlening uit te breiden. Ik heb de NMBS laten weten dat ik het daar niet mee eens ben. Op 4 september heeft de

Avez-vous donné votre accord à cette suppression de train? Combien la SNCB économisera-t-elle ainsi? Vous opposerez-vous à cette suppression? Si oui, comment?

02.08 Frank Troosters (VB): À partir du 16 décembre, un omnibus par heure seulement circulera entre Termonde et Bruxelles-Nord et il n'y aura plus de liaison ferroviaire directe entre Erembodegem et Gand-Saint-Pierre.

Estimez-vous que ces changements sont une bonne chose pour les voyageurs? Ces décisions inciteront-elles davantage de personnes à prendre le train?

02.09 Georges Gilkinet, ministre (en français): C'est la responsabilité de la SNCB d'opérationnaliser ses objectifs contractuels à travers son plan de transport qu'elle adapte chaque année en décembre.

Les raisons en sont diverses: disponibilité des sillons, du matériel et du personnel, travaux sur le réseau, extension du service.

(En néerlandais) La SNCB doit tenir compte de la réalité.

(En français) Un changement à un endroit peut avoir des conséquences ailleurs.

(En néerlandais) Il est ainsi question de quelques changements de l'itinéraire des trains IC et S. Par exemple, les voyageurs prenant le train à Erembodegem devront s'attendre à une correspondance supplémentaire, à Denderleeuw pour les liaisons vers Bruxelles et à Alost pour les liaisons vers Gand.

(En français) D'autres voyageurs sont confrontés à des changements qui constituent des améliorations – ou pas – pour leur parcours. Les propositions de modifications sont précédées d'une demande de sillons à Infrabel. Depuis décembre 2024, toutes ont été acceptées sauf deux. Le CA décide sur proposition du comité de direction. Le commissaire du gouvernement ne peut que vérifier la légalité de la décision et sa conformité au contrat de service public. Plusieurs partis de députés qui m'ont interpellé sont représentés au CA.

Le choix de la SNCB s'éloigne de ses engagements d'extension de l'offre de service public. Je lui ai fait part de mon désaccord. Le 4 septembre, le CA de la SNCB a validé les adaptations unilatérales de la

raad van bestuur van de NMBS de eenzijdige aanpassingen van de NMBS aan het door de regering goedgekeurde vervoersplan 2023-2026 gevalideerd. Die beslissing druiste in tegen de verbintenissen van de NMBS wat betreft het treinaanbod en wat betreft de vorm, want de NMBS mag de in haar contract vastgelegde doelstellingen niet op eigen houtje wijzigen. Op 11 september heb ik u tijdens de commissievergadering meegedeeld dat ik het beroep van de regeringscommissaris tegen de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS ontvangen had. Ik heb niet veel Kamerleden horen zeggen dat ze mijn bezorgdheid over de herziening van het treinaanbod deelden.

Gesterkt door de conclusies van de door de FOD Mobiliteit uitgevoerde juridische analyse heb ik de beslissing vernietigd, met name omdat ze de productiecurve na december 2024 weer ter discussie stelde en niet in overeenstemming was met de procedure. Op 4 oktober heeft de raad van bestuur een beslissing genomen die in hogere mate overeenstemt met de procedures.

(Nederlands) Dit nieuwe vervoersplan wordt nu geanalyseerd door de FOD Mobiliteit.

(Frans) Ik zal bekijken wat er verder moet gebeuren op grond van de analyse van de FOD Mobiliteit.

(Nederlands) Voor mij is het van essentieel belang dat de NMBS haar verbintenissen uit het openbaredienstcontract naleeft.

Ik vraag de NMBS en Infrabel om het ongemak voor reizigers van wie de dienstregeling wordt gewijzigd, te beperken tot een minimum. Ik begrijp dat dit ongemakken oplevert voor onder andere treinreizigers uit Erembodegem, maar op mijn uitdrukkelijke vraag probeert de NMBS het treinaanbod maximaal te garanderen.

(Frans) Ik sluit me aan bij de vraag om een volledige en snelle communicatie ter attentie van de reizigers. Ik heb erop aangedrongen dat dit zou gebeuren, los van de persberichten of de dienstregelingen die op de NMBS-app kunnen worden geraadpleegd.

(Nederlands) De uitbreiding van het aanbod blijft noodzakelijk om meer reizigers aan te trekken. Dat is ook nodig om de doelstellingen van het openbaredienstcontract te halen en zo het overheidsbedrijf voor te bereiden op de openstelling van de markt in 2032. Ik verwacht duidelijke engagementen van de NMBS voor de uitbreiding van het vervoersplan, iets waarvoor ze bijkomende middelen heeft gekregen. Passagiers verwachten een betere dienstverlening in het weekend, in de

SNCB au plan de transport 2023-2026 approuvé par le gouvernement. Cette décision était contraire aux engagements de la SNCB sur l'offre aux voyageurs et sur la forme, car la SNCB ne peut changer seule ses objectifs assignés dans son contrat. Je vous ai informé, en commission du 11 septembre, avoir été saisi du recours de la commissaire du gouvernement contre la décision du CA de la SNCB. Je n'ai pas entendu que beaucoup partageaient mes inquiétudes sur la révision de l'offre ferroviaire.

Conforté par les conclusions de l'analyse juridique du SPF Mobilité, j'ai annulé la décision, notamment car elle remettait en cause la courbe de production au-delà de décembre 2024 et ne respectait pas la procédure. Le 4 octobre, le CA a pris une décision plus conforme.

(En néerlandais) Ce nouveau plan de transport est actuellement analysé par le SPF Mobilité.

(En français) J'envisagerai la suite à apporter en fonction de l'analyse du SPF Mobilité.

(En néerlandais) Pour moi, il est essentiel que la SNCB respecte ses engagements dans le cadre du contrat de service public.

Je demande à la SNCB et à Infrabel de limiter autant que possible les désagréments pour les voyageurs dont les horaires sont modifiés. Je comprends que cette modification engendre des désagréments pour les voyageurs qui prennent le train à Erembodegem, entre autres, mais à ma demande explicite, la SNCB s'efforce de garantir une offre de trains maximale.

(En français) Je rejoins le souhait d'une communication complète et rapide à l'égard des voyageurs. J'ai insisté pour que ce soit le cas, au-delà des communiqués de presse ou des horaires consultables sur l'application de la SNCB.

(En néerlandais) L'extension de l'offre demeure nécessaire pour attirer davantage de voyageurs, mais aussi pour atteindre les objectifs prévus dans le contrat de service public et préparer ainsi l'entreprise publique à l'ouverture du marché en 2032. J'attends des engagements clairs de la part de la SNCB en vue de l'élargissement du plan de transport, pour lequel elle a reçu des moyens supplémentaires. Les voyageurs comptent sur une amélioration du service le week-end, tôt le matin et

vroege ochtend en laat op de avond. Een beter binnenlands aanbod is ook nodig met het oog op de modal shift.

De NMBS blijft zoeken naar manieren om een volledig aanbod tussen Antwerpen en Brussel te garanderen.

Inzake het binnenlands gebruik van de internationale treinen verandert er voor de reizigers niets. Vandaag kunnen ze gebruikmaken van de IC-trein naar Nederland voor alle binnenlandse haltes. In de toekomst blijft de Eurocity naar Nederland dezelfde haltes bedienen. De nieuwe Eurocity Direct stopt evenwel alleen in Brussel-Zuid en Antwerpen-Centraal en is niet toegankelijk voor binnenlands verkeer.

Daarnaast is het nieuwe materieel 100 % eigendom van de Nederlandse Spoorwegen en afgestemd op het internationale reizigerspotentieel. De NS moet deze verbinding vanaf 1 januari 2025 opstarten, conform haar concessie met de Nederlandse overheid. De Eurocity Direct is een commerciële trein die buiten de openbaredienstverplichting valt. Dit geeft ook een andere prijszetting.

(Frans) Het nieuwe openbaredienstcontract voorziet in de indienststelling van nieuwe treinen, een verhoging van het aantal treinkilometers met 10 % in een tijdspanne van tien jaar – voor zover het nieuwe materieel aangekocht wordt – en werkzaamheden door Infrabel. Nooit eerder werd er in België zoveel geïnvesteerd in het spoor.

Wél zal de volgende regering het vastgestelde investeringstraject moeten handhaven. Laat dit een boodschap zijn aan het adres van de toekomstige meerderheid.

(Nederlands) Tot slot verwijs ik voor meer informatie naar de hoorzitting op 16 december met de CEO's van de NMBS en Infrabel en met de vakbonden en verenigingen over de gevolgen van het nieuwe vervoersplan.

02.10 Dorien Cuylaerts (N-VA): Het blijft onduidelijk waarom een en ander voor de Nederlandse reizigers wel kan en niet voor de Belgische reizigers. De dienstverlening moet alleszins optimaal aansluiten bij de vervoersvraag.

02.11 Anja Vanrobaeys (Vooruit): Ik vind dat u warm en koud blaast. De inwoners van Erembodegem zullen sneller met de trein in Amsterdam raken dan op hun binnenlandse

tard le soir. Une meilleure offre intérieure est également nécessaire dans la perspective du transfert modal.

La SNCB continue de rechercher des façons de garantir une offre complète entre Anvers et Bruxelles.

En ce qui concerne l'utilisation intérieure des trains internationaux, rien ne change pour les voyageurs. Aujourd'hui, ils peuvent prendre les trains IC vers les Pays-Bas pour tous les arrêts intérieurs. À l'avenir, l'Eurocity vers les Pays-Bas continuera à desservir les mêmes gares. Le nouvel Eurocity Direct ne s'arrêtera toutefois qu'à Bruxelles-Midi et à Anvers-Central et ne sera pas accessible au trafic intérieur.

Par ailleurs, le nouveau matériel est 100 % la propriété de la société ferroviaire néerlandaise (Nederlandse Spoorwegen – NS) et est dimensionné en fonction du potentiel de voyageurs internationaux. NS doit lancer cette liaison à partir du 1^{er} janvier 2025, conformément à sa concession avec l'État néerlandais. L'Eurocity Direct est un train commercial non soumis à l'obligation de service public. Les tarifs sont dès lors fixés différemment.

(En français) 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 – conditionnée par le nouveau matériel – et des travaux d'Infrabel. La Belgique n'a jamais autant investi au niveau ferroviaire.

Cependant, il faudra que le prochain gouvernement maintienne la trajectoire d'investissement établie. Je lance ce message à la future majorité.

(En néerlandais) Enfin, pour plus d'informations, je renvoie à l'audition des CEO de la SNCB et d'Infrabel, des syndicats et des associations, organisée le 16 décembre sur les conséquences du nouveau plan de transport.

02.10 Dorien Cuylaerts (N-VA): Les raisons pour lesquelles certains aménagements sont possibles pour les voyageurs néerlandais mais pas pour les voyageurs belges restent floues. En tout état de cause, le service doit correspondre de manière optimale à la demande de transport.

02.11 Anja Vanrobaeys (Vooruit): Je trouve que vous soufflez le chaud et le froid. Les habitants d'Erembodegem parviendront plus vite en train à Amsterdam qu'à leur destination en Belgique. Vous

bestemming. Zo duwt u meer mensen in de wagen en blijven mensen zonder wagen in de kou staan. Ik hoop dat we de beslissing nog kunnen terugdraaien via de analyse van de FOD Mobiliteit.

poussez ainsi davantage de personnes vers la voiture, et celles qui n'en disposent pas sont abandonnées à leur sort. J'espère que nous pourrions encore annuler la décision par le biais de l'analyse du SPF Mobilité.

02.12 Kemal Bilmez (PVDA-PTB): Het openbardienstcontract gaat uit van meer reizigers, maar die doelstelling zal men niet bereiken door de diensten te verminderen en de prijzen te verhogen. U moet luisteren naar de reizigers en er alles aan doen om de treinen naar de hoofdstad te behouden. Als we dit meemaken onder Groen, wat kunnen we dan verwachten van een arizonaregering die gaat besparen?

02.12 Kemal Bilmez (PVDA-PTB): Le contrat de service public vise une augmentation du nombre de voyageurs, mais vous n'atteindrez pas cet objectif en réduisant les services et en augmentant les prix. Vous devez être à l'écoute des voyageurs et mettre tout en œuvre pour maintenir les trains vers la capitale. Si nous avons déjà un piètre résultat avec un ministre Ecolo, à quoi devons-nous nous attendre avec une coalition Arizona qui compte bien réaliser des économies?

02.13 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Wij hebben meer en sterkere treinverbindingen nodig, zonder extra overstappen en met voldoende zitplaatsen. Vandaag doet de NMBS het tegendeel. Ik ben heel blij met het extra budget van 3 miljard euro voor de komende tien jaar. Ik kan dan ook enkel oproepen om te blijven investeren. We moeten de hoorzitting met de NMBS en Infrabel aangrijpen om beide organisaties eens goed op de rooster te leggen.

02.13 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Nous avons besoin d'un plus grand nombre de liaisons ferroviaires, qui soient également plus fortes et n'obligent pas les voyageurs à changer de train encore plus qu'avant ni à voyager debout faute de places assises. Aujourd'hui, la SNCB fait le contraire. Je suis très satisfait du budget supplémentaire de 3 milliards d'euros pour les dix prochaines années. Aussi ne puis-je faire qu'une seule chose: lancer un appel pour qu'on continue à investir dans le rail. Nous devons profiter de l'audition avec la SNCB et Infrabel pour mettre sur la sellette ces deux opérateurs.

02.14 Irina De Knop (Open Vld): U bent misschien wel verontwaardigd, maar helaas verwijst u vooral naar de raad van bestuur van de NMBS. Maar wie stelt die raad samen? U zou uw juridische en wettelijke opties in dezen moeten bekijken. Over lijn 60 tussen Dendermonde-Brussel heb ik niets gehoord. Vandaag staan pendelaars uit de Vlaamse Rand absoluut in de kou als gevolg van een beslissing van de NMBS om de hst voorrang te geven op de pendelaars. De mensen zijn dat tekort aan aanbod grondig beu.

02.14 Irina De Knop (Open Vld): Sans doute êtes-vous indigné, mais vous mentionnez malheureusement surtout le conseil d'administration de la SNCB. Or, qui compose ce conseil? Vous devriez examiner vos options juridiques et légales en la matière. Vous n'avez pas parlé de la ligne 60 entre Termonde et Bruxelles. Aujourd'hui, les navetteurs de la périphérie bruxelloise sont totalement abandonnés à leur sort à la suite d'une décision de la SNCB de faire primer le TGV sur les navetteurs. Les voyageurs en ont assez de cette offre lacunaire.

02.15 Robin Tonniau (PVDA-PTB): Tegenwoordig tellen we minder treinlijnen dan pakweg honderd jaar geleden. Alle dienstverlening wordt geconcentreerd op de grote lijnen. Dat is fout, want de kleine lijnen moeten de grote stations en de grote lijnen bevoorraden. Negeren we die, dan komen er alleen maar meer wagens op de weg. Ik pleit voor voldoende aandacht voor de kleine stations waar de dienstverlening al sterk is teruggelopen, zowel wat het aanbod betreft als inzake loketdiensten en veiligheid.

02.15 Robin Tonniau (PVDA-PTB): Aujourd'hui, le nombre de lignes ferroviaires est inférieur à ce qu'il était il y a une centaine d'années. Tous les services sont concentrés sur les grandes lignes. C'est une erreur, car les petites lignes doivent alimenter les grandes gares et les grandes lignes. Les ignorer ne fera qu'augmenter le nombre de voitures sur les routes. Je plaide pour qu'une attention suffisante soit accordée aux petites gares où le service a déjà été fortement réduit, tant en termes d'offre que de services aux guichets et de sécurité.

02.16 Farah Jacquet (PVDA-PTB): U zucht, maar mijn collega heeft gelijk. Wij hadden gehoopt dat er alternatieve oplossingen aangereikt zouden worden zodat er geen treinen afgeschafte zouden moeten

02.16 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Je vous vois souffler mais mon collègue a raison. Nous espérions des solutions alternatives pour qu'il n'y ait pas de suppression de train. Vous rendez-vous compte des

worden. Beseft u welk ongemak dit veroorzaakt voor de werknemers en studenten, om nog te zwijgen van de treinbegeleiders en loketbedienden?

Wanneer zullen de traditionele partijen beseffen hoe belangrijk het is om in het spoor te investeren en het beroep van de spoorwegmedewerkers op te waarderen?

02.17 Frank Troosters (VB): Het is makkelijk om te zeggen dat het vervoersaanbod moet worden verhoogd, maar het is maar de vraag in hoeverre dat haalbaar is, en ten koste waarvan. De gevolgen voor de getroffen treinreizigers zijn niet min. Hebben die mensen iets aan de verhoging van het aantal internationale treinverbindingen? Van de hoorzitting van 16 december verwacht ik overigens geen oplossingen of bijsturingen.

Het incident is gesloten.

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)

03.01 Kemal Bilmez (PVDA-PTB) (Frans): Heel wat mensen die op de luchthaven van Zaventem werken, hebben het niet gemakkelijk om op hun werkplek te geraken omdat er te weinig treinen rijden of het te veel kost om met de trein naar het werk te sporen, of omdat de parkings vol of te verafgelegen zijn.

Hoeveel mensen die op de luchthaven werken gaan er met de trein naar het werk, en hoeveel met de auto? Hebt u de vakbonden daarover geraadpleegd? Welke toezeggingen hebt u hun gedaan? Hoe zult u ervoor zorgen dat luchthavenpersoneel gemakkelijker met de auto op het werk raakt? Hoe zult u de kosten voor het pendelen met de trein, die door de Diabolotoeslag van 6,70 euro te hoog zijn voor tijdelijke werknemers en uitzendkrachten die geen verplaatsingsvergoeding van hun werkgever krijgen, verlagen?

03.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Ik beschik alleen over cijfers met betrekking tot het personeel van Brussels Airport: 133 werknemers komen daar met de trein naar het werk en 869 met de auto.

De regeling van het woon-werkverkeer is een bevoegdheid van de overlegorganen van de onderneming. Voor de luchthaven wordt de Staat als aandeelhouder daarin vertegenwoordigd door de minister van Financiën via de FPIM.

désagréments que cela occasionne pour les travailleurs et les étudiants, sans parler des accompagnateurs de train et des guichetiers?

Quand est-ce que les partis traditionnels se rendront compte de l'importance d'investir dans le rail, et de valoriser le métier des cheminots?

02.17 Frank Troosters (VB): Il est facile de dire qu'il faut augmenter l'offre de transport, mais il reste à savoir dans quelle mesure c'est faisable et surtout au détriment de quoi. L'impact sur les passagers concernés n'est pas négligeable. L'augmentation du nombre de liaisons ferroviaires internationales est-elle vraiment pertinente pour ces personnes? Par ailleurs, je ne m'attends pas à ce que l'audition du 16 décembre débouche sur des solutions ou des ajustements.

L'incident est clos.

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) (en français): De nombreux travailleurs de l'aéroport de Zaventem ont du mal à accéder à leur lieu de travail par manque de trains ou de trains trop coûteux, parkings pleins ou éloignés.

Combien de travailleurs de l'aéroport s'y rendent en train? Et en voiture? Avez-vous consulté les syndicats à ce sujet? Pour quels engagements de votre part? Comment faciliterez-vous l'accès en voiture des travailleurs? Comment réduirez-vous le coût du trajet en train, affecté du supplément Diabolo de 6,7 euros et trop élevé pour les travailleurs temporaires ou intérimaires qui ne sont pas indemnisés par l'employeur?

03.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Je n'ai que les chiffres des travailleurs de Brussels Airport: 133 prennent le train et 869 leur voiture.

L'organisation des déplacements domicile-lieu de travail relève des organes de concertation de l'entreprise; pour l'aéroport, le ministre des Finances via la SFPI y représente l'État en tant qu'actionnaire.

De Diabolotoeslag is een voortvloeisel uit de overeenkomst die de vorige regering heeft gesloten met de investeerders die de treinverbindingen naar de luchthaven gefinancierd hebben.

Als minister heb ik ervoor geijverd om woon-werkverkeer met de trein voor alle werknemers beter te vergoeden. Voor werknemers van wie de werkgever geen gebruikmaakt van het derde-betalerssysteem, kan het verschil tot enkele honderden euro's per jaar oplopen, in hun voordeel.

Ik hoop dat alle werknemers met de trein naar het werk zullen kunnen pendelen, maar dat moet via de sociale dialoog geregeld worden.

03.03 Kemal Bilmez (PVDA-PTB) (Frans): U hebt me met uw verwijzing naar de FPIM al eens met een kluitje in het riet gestuurd. Ik heb dezelfde vraag aan de minister van Financiën gesteld, die me verteld heeft dat hij niets te zeggen had. Tot welke minister moet ik me wenden om een antwoord over de nationale luchthaven te krijgen?

Wat de Diabolotaks betreft, denk ik dat u als voogdijminister van de NMBS ter zake bevoegd bent.

Het incident is gesloten.

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

04.01 Frank Troosters (VB): *Begin 2024 bleek uit een rapport van het Rekenhof dat de informatie in de kruispuntbank van de rijbewijzen van de FOD Mobiliteit niet altijd actueel was. De minister zou maatregelen bespreken in de werkgroep Mercurius. Wat heeft dat opgeleverd?*

04.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De kruispuntbank van de FOD Mobiliteit bevat alle actuele gegevens van de in omloop zijnde rijbewijzen en de historiek van de afgeleverde rijbewijzen. De FOD Justitie beheert de gegevens inzake het verval van het recht tot sturen. De FOD Mobiliteit en de politie hangen dus af van de juistheid van de gegevens van de databank van Justitie. De FOD Mobiliteit blijft zich inzetten om de doorstroming van gegevens te verbeteren. De informatie-uitwisseling moet nog verder geautomatiseerd worden. Daarvoor moet u bij de minister van Justitie zijn.

Le supplément Diabolo découle du contrat du précédent gouvernement avec les investisseurs qui l'ont financé.

En tant que ministre, j'ai œuvré à mieux rembourser les déplacements domicile-lieu de travail en train, pour tous les travailleurs. Pour ceux dont l'entreprise ne recourt pas au système du tiers payant, la différence peut se chiffrer à plusieurs centaines d'euros par an à leur bénéfice.

J'espère que tout travailleur pourra accéder à son travail en train. Mais cela relève du dialogue social.

03.03 Kemal Bilmez (PVDA-PTB) (en français): Vous m'avez déjà fait le coup de la SFPI. J'ai posé la même question au ministre des Finances qui m'a dit n'avoir rien à dire. À quel ministre dois-je m'adresser pour une réponse sur l'aéroport national?

Concernant la taxe Diabolo, en tant que ministre de tutelle de la SNCB, j'estime que cette matière relève de vos compétences.

L'incident est clos.

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): *Début 2024, il est ressorti d'un rapport de la Cour des comptes que les informations contenues dans la Banque-Carrefour des permis de conduire du SPF Mobilité ne sont pas toujours à jour. Le ministre allait discuter de mesures à prendre au sein du groupe de travail Mercurius. Quel est le résultat de ces discussions?*

04.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La Banque-Carrefour du SPF Mobilité contient toutes les données actuelles relatives aux permis de conduire en usage et l'historique des permis délivrés. Le SPF Justice gère les données relatives aux déchéances du droit de conduire. Le SPF Mobilité et la police sont donc dépendants de l'exactitude des données de la base de données de la Justice. Le SPF Mobilité continue à veiller à l'amélioration du flux de données. L'automatisation de l'échange d'informations doit être poursuivie. Je vous invite à interroger le ministre de la Justice pour obtenir des précisions à ce sujet.

Het incident is gesloten.

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

05.01 Frank Troosters (VB): *Op 18 oktober slaagden onbekenden erin om op het dak van het station Brussel-Centraal Palestijnse vlaggen te laten wapperen. Kunt u dit toelichten?*

05.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De toegang tot het dak gebeurde via brandtrappen van een concessiehouder die een afgescheiden deel van het stationsgebouw uitbaat. De toegang werd afgesloten, aangezien hij niet nodig is voor de veiligheid. Voorts werden alle toegangsdeuren, sloten en badges gecontroleerd. Met de concessionaris werden afspraken gemaakt over bijkomende maatregelen inzake toegangscontrole en camerabewaking. Het onderzoek over de feiten loopt nog.

05.03 Frank Troosters (VB): Hopelijk worden ook andere stations gescreend.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vraag nr. 56000601C van de heer Crucke en vragen nrs. 56000781C en 56000782C van de heer Cornillie vervallen. Ook de samengevoegde vragen nrs. 56000626C, 56000995C en 56001143C van de heren Raskin en Dubois en van mevrouw Tourneur vervallen. Vragen nrs. 56000613C en 56000710C van mevrouw Tourneur worden uitgesteld.

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

06.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): In 2019 hebben de spoorwegen onder impuls van Infrabel en met instemming van hun raad van bestuur cafetariaplannen ingevoerd voor de hogere kaderleden. In 2023 hebben ze die plannen uitgebreid tot het middenkader, wat op verzet van de vakbonden stuitte, die op onderhandelingen aanstuurden. De directies hadden daar geen oren naar.

Één vakbond diende vervolgens een verzoekschrift in bij de Raad van State. In 2024 beslisten de directies om salarismwagens in de cafetariaplannen

L'incident est clos.

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): *Le 18 octobre, des inconnus ont réussi à faire flotter des drapeaux palestiniens sur le toit de la gare de Bruxelles-Central. Pouvez-vous fournir des explications à ce sujet?*

05.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les auteurs de ces faits ont accédé au toit en empruntant les escaliers de secours d'un concessionnaire qui exploite une partie séparée du bâtiment de la gare. L'accès a été fermé, vu qu'il n'est pas nécessaire à la sécurité. Par ailleurs, toutes les portes d'accès, les serrures et les badges ont été contrôlés. Des accords ont été conclus avec le concessionnaire au sujet de mesures supplémentaires en matière de contrôle d'accès et de vidéosurveillance. L'enquête sur les faits est toujours en cours.

05.03 Frank Troosters (VB): J'espère que d'autres gares seront également contrôlées.

L'incident est clos.

Le **président:** La question n° 56000601C de M. Crucke et les questions n°s 56000781C et 56000782C de M. Cornillie sont supprimées. Les questions jointes n°s 56000626C, 56000995C et 56001143C de MM. Raskin et Dubois et de Mme Tourneur sont également supprimées. Les questions n°s 56000613C et 56000710C de Mme Tourneur sont reportées.

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)

06.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): En 2019, sous l'impulsion d'Infrabel, les chemins de fer ont mis en place des plans cafétérias pour les cadres supérieurs avec l'accord de leur CA. En 2023, ils ont étendu ces plans aux cadres moyens, ce à quoi les syndicats se sont opposés, prônant une négociation. Les directions n'en ont pas tenu compte.

Un syndicat a alors introduit une requête au Conseil d'État. En 2024, les directions ont décidé d'inclure les voitures-salaires dans les plans cafétérias pour

op te nemen voor alle kaderleden, wat opnieuw in strijd is met de wetgeving.

In zijn arrest van 19 november vernietigt de Raad van State die uitbreiding van het cafetariaplan, aangezien die contracten onwettelijk zijn. De directie omzeilt dat arrest echter door bijvoegsels bij de arbeidsovereenkomsten te voegen, zonder de collectieve arbeidsovereenkomsten, de rechterlijke beslissingen, enz. in acht te nemen.

Wanneer zullen die onwettelijke praktijken stoppen? Hebt u contact opgenomen met de spoorwegdirecties om hier paal en perk aan te stellen? Zo ja, met welk resultaat? Hoeveel heeft de consultancyopdracht van de multinational Hudson voor de invoering van dit soort contracten gekost?

06.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): Op grond van de wet van 1991 behoort het verloningsbeleid van de NMBS, de spoorwegbedrijven en de overheidsbedrijven tot het interne beheer van elk van die bedrijven. Het staat niet aan mij om rechtstreeks tussenbeide te komen.

Niettemin verwacht ik uiteraard dat de NMBS, Infrabel en HR Rail het goede voorbeeld geven. Die bedrijven bieden hun werknemers treinabonnementen en –tickets, maar ook een nieuw vergoedingsbeleid voor personeelsleden die met de fiets naar het werk gaan.

De regeringscommissaris heeft HR Rail ondervraagd over de wettigheid van zijn beslissing van 14 februari 2022 met betrekking tot het verloningsplan voor de kaderfuncties. Er werd een vergadering belegd.

Op 19 november heeft de Raad van State de beslissing in kwestie nietig verklaard. HR Rail moet de beslissing van de Raad van State nu analyseren en er passend gevolg aan geven.

06.03 **Farah Jacquet** (PVDA-PTB): De beslissingen van de directies van Infrabel en de NMBS stroken niet met de wetgeving, het sociaal overleg of de gerechtelijke uitspraken. U moet de CEO's op het matje roepen, want ze willen de statuten, de werkzekerheid en de aantrekkelijkheid van het openbaar ambt onderuithalen. De overheidsbedrijven moeten het goede voorbeeld geven. Het verbaast me dat u zich niet verzet tegen de uitbreiding van de regeling inzake de salarismogelijkheden, die indruist tegen uw opdracht om zachte en duurzame mobiliteit te bevorderen.

Het incident is gesloten.

l'ensemble des cadres, ce à nouveau en contradiction avec la législation.

Dans son arrêt du 19 novembre, le Conseil d'État annule cette extension du plan cafétéria, ces contrats étant illégaux. Or, la direction contourne cet arrêt en incluant des avenants aux contrats de travail, sans respect des conventions collectives et les décisions de justice, entre autres.

Quand ces manœuvres illégales cesseront-elles? Avez-vous pris contact avec les directions des chemins de fer pour y mettre fin? Si oui, avec quel résultat? Combien a coûté la consultance de la multinationale Hudson pour implémenter ce type de contrats?

06.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): La politique de rémunération de la SNCB, des entreprises ferroviaires et des entreprises publiques relève de la gestion interne des entreprises conformément à la loi de 1991. Il ne m'appartient pas d'intervenir directement.

Néanmoins, j'attends évidemment de la SNCB, d'Infrabel, d'HR Rail d'être exemplaires. Ces entreprises offrent 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.

La commissaire du gouvernement 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.

Le Conseil d'État, par sa décision du 19 novembre, a annulé la décision en la matière. Il revient à HR Rail d'analyser la décision du Conseil d'État et d'y accorder la suite nécessaire.

06.03 **Farah Jacquet** (PVDA-PTB): Les décisions des directions d'Infrabel et de la SNCB ne respectent ni les législations et concertations sociales ni les décisions de justice. Vous devez remettre au pas leurs CEO qui veulent casser les statuts, la garantie d'emploi, et l'attractivité de la fonction publique. Les entreprises publiques doivent montrer l'exemple. Je m'étonne que vous laissiez élargir la mesure des voitures-salaires qui va à l'encontre de votre compétence en faveur de la mobilité douce et durable.

L'incident est clos.

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)

07.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Spoorpersoneel krijgt steeds vaker te maken met agressie, zowel in de stations als in de treinen. Daarom pleit de NMBS voor strengere straffen en een zichtbare aanwezigheid van de politiediensten op de perrons en in de treinen.

Welke concrete maatregelen acht u het meest effectief om de veiligheid van het spoorpersoneel te verhogen? Wat is uw standpunt over het voorstel van de NMBS voor een grotere zichtbaarheid van de politie? Is dat haalbaar? Wilt u overwegen om het personeel van Securail met bodycams uit te rusten?

07.02 **Frank Troosters** (VB): *Op 5 november werd een treinbegeleider op de trein tussen Antwerpen-Centraal en De Panne het slachtoffer van agressie.*

Kunt u het incident toelichten? Wat is er gebeurd met de dader? Welke bijkomende maatregelen hebt u genomen of zult u nog nemen naar aanleiding van dit incident?

07.03 **Minister Georges Gilkinet** (Nederlands): De NMBS heeft het contingent van Securail uitgebreid. Daarnaast zullen camerabeelden automatisch met de politie worden gedeeld. Voor uw vraag over meer politie in de stations verwijs ik u naar de minister van Binnenlandse Zaken.

De Adviesraad voor private veiligheid gaf een positief advies over het gebruik van bodycams door beveiligers van het openbaar vervoer. De komende weken moet er een werkgroep worden opgericht. De minister van Justitie steunt de vraag van de vier openbaarvervoerbedrijven naar wetgevende maatregelen om het gebruik van bodycams door veiligheidsdiensten mogelijk te maken. Een herinnering hierover werd verstuurd naar de minister van Binnenlandse Zaken.

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): De plus en plus souvent, le personnel des chemins de fer est confronté à des agressions, tant dans les gares qu'à bord des trains. Aussi la SNCB plaide-t-elle pour les sanctions plus dures et pour une présence policière visible sur les quais et dans les trains.

Quelles mesures concrètes seraient, selon vous, les plus efficaces pour augmenter la sécurité du personnel ferroviaire? Quelle est votre position par rapport à la proposition de la SNCB de renforcer la présence et la visibilité de la police? Cette mesure est-elle réalisable? Pourriez-vous envisager d'équiper le personnel de Securail de *bodycams*?

07.02 **Frank Troosters** (VB): *Le 5 novembre, un accompagnateur de train a été victime d'une agression dans le train reliant Anvers-Central à La Panne.*

Pouvez-vous fournir de plus amples informations à propos de cet incident? Qu'est-il advenu de l'auteur de l'agression? Quelles mesures supplémentaires avez-vous prises ou comptez-vous prendre suite à cet incident?

07.03 **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): La SNCB a élargi le contingent de Securail. En outre, les images des caméras de surveillance seront automatiquement partagées avec la police. Quant à votre question sur le renforcement de la présence policière dans les gares, je vous renvoie à la ministre de l'Intérieur.

Le Conseil consultatif de la sécurité privée a rendu un avis positif sur l'utilisation de caméras corporelles par les agents qui sécurisent les transports publics. Un groupe de travail devra être créé au cours des prochaines semaines. Le ministre de la Justice apporte son soutien aux quatre sociétés de transports publics qui demandent des mesures législatives visant à permettre l'utilisation de caméras corporelles par les services de sécurité. Un rappel a été envoyé à ce sujet à la ministre de l'Intérieur.

De strafverzwaring voor daden van agressie tegen onder meer treinpersoneel werd intussen goedgekeurd.

De treinbegeleider die op 5 november het slachtoffer werd van zware agressie kreeg ter plaatse de eerste hulp toegediend en werd nadien naar het ziekenhuis gebracht. Hij is nog steeds arbeidsongeschikt.

In 2023 werden 348 vte's het slachtoffer van agressie, wat leidde tot ongeveer 57.000 uren arbeidsongeschiktheid of gemiddeld 163 uur per persoon.

De NMBS werkt samen met de verschillende parketten en staat in contact met het College van procureurs-generaal opdat elke vorm van agressie wordt geverbaliseerd en gevolgd wordt door een gepaste straf. Indien een NMBS-medewerker het slachtoffer van agressie is geworden, dan zal HR Rail of de NMBS zich burgerlijke partij stellen wanneer het parket tot vervolging besluit.

07.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): Die cijfers over agressie blijven zorgwekkend. In 2023 waren er 2.300 incidenten. Dat is meer dan zes per dag. We moeten het fenomeen heel streng opvolgen.

07.05 Frank Troosters (VB): Alles verloopt zeer traag. Zo is bijna iedereen voorstander van bodycams, maar nog steeds worden er adviezen opgevraagd en comités opgericht. Echt krachtdadige maatregelen inzake veiligheid blijven uit.

Het incident is gesloten.

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)

08.01 Frank Troosters (VB): Wat was het absentismecijfer voor 2024 bij treinbegeleiders en treinbestuurders en wat is de evolutie in vergelijking met 2023?

08.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Tegenover 2023 is er een lichte stijging van het verzuim bij de treinbestuurders en een lichte daling bij de treinbegeleiders. Sinds 2018 is er echter een constante stijging van het verzuim, die volledig in lijn ligt met de stijging op de ganse arbeidsmarkt.

Entre-temps, l'aggravation de la peine pour les actes d'agression contre le personnel ferroviaire, entre autres, a été adoptée.

L'accompagnateur de train violemment agressé le 5 novembre a reçu les premiers soins sur place avant d'être transféré à l'hôpital. Il est toujours en incapacité de travail.

En 2023, 348 ETP ont été victimes d'agressions, ce qui s'est traduit par environ 57 000 heures d'incapacité de travail, soit une moyenne de 163 heures par personne.

La SNCB collabore avec les différents parquets et est en contact avec le Collège des procureurs généraux pour veiller à ce que toute forme d'agression soit verbalisée et sanctionnée par une peine appropriée. Si un collaborateur de la SNCB est victime d'une agression, HR Rail ou la SNCB se constituera partie civile si le parquet décide d'entamer des poursuites.

07.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): Les chiffres en matière d'agressions restent préoccupants. Quelque 2 300 incidents ont été recensés en 2023, soit plus de six par jour. Nous devons assurer un suivi rigoureux de ce phénomène.

07.05 Frank Troosters (VB): Les choses n'évoluent que très lentement. Ainsi, presque tout le monde est en faveur des *bodycams*, mais on demande encore toujours des avis et on met encore toujours des comités en place. Il manque des mesures vraiment fortes en matière de sécurité.

L'incident est clos.

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

08.01 Frank Troosters (VB): Pouvez-vous communiquer le taux d'absentisme en 2024 chez les accompagnateurs et les conducteurs de train, ainsi que l'évolution par rapport à 2023?

08.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Par rapport aux chiffres pour 2023, on constate une légère hausse de l'absentisme dans la catégorie des conducteurs de train et une légère baisse dans celle des accompagnateurs de train. Cela étant dit, l'absentisme est en hausse constante depuis 2018, évolution qui épouse la tendance à la hausse sur le marché de l'emploi dans son ensemble.

Het incident is gesloten.

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)

09.01 Frank Troosters (VB): Wat was de in- en uitstroom van treinbegeleiders en treinbestuurders in 2024?

09.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Op 1 november 2024 waren er 294 nieuwe treinbegeleiders en 176 voltijdsequivalenten die de NMBS hadden verlaten. Bij de treinbestuurders gingen er 343 nieuwe krachten aan de slag, terwijl er 189 voltijdsequivalenten de NMBS hadden verlaten.

Het incident is gesloten.

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

10.01 Frank Troosters (VB): 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 in zeer specifieke situaties.

Wat zal de impact zijn op de uitvoering van het vervoersplan?

10.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS heeft bij de uitwerking van het vervoersplan rekening gehouden met de nieuwe regelgeving. De stiptheid en het aantal afgeschafte treinen worden niet alleen bepaald door de personeelsinzet. De recentste stiptheidscijfers waren bemoedigend: in oktober 2024 reed 89,5 % van de treinen stipt, tegenover 85,5 % een jaar eerder.

10.03 Frank Troosters (VB): De bezorgdheid, ook bij het personeel, blijft dat de dienstverlening achteruitgaat.

Het incident is gesloten.

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

11.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): In oktober 2024 bereikte de stiptheid van de treinen het hoogste

L'incident est clos.

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): Quels ont été les flux entrants et sortants des accompagnateurs et des conducteurs de train en 2024?

09.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Au 1^{er} novembre 2024, on dénombrait 294 nouveaux accompagnateurs de train et 176 équivalents temps plein ayant quitté la SNCB. Parmi les conducteurs de train, 343 personnes ont commencé à travailler, tandis que 189 équivalents temps plein ont quitté l'entreprise ferroviaire.

L'incident est clos.

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): À partir du 1^{er} janvier 2025, le personnel roulant de la SNCB ne pourra plus travailler au-delà de 520 heures par trimestre. À compter de cette date, les heures supplémentaires ne seront plus autorisées, sauf dans des situations très spécifiques.

Quel sera l'impact sur la mise en œuvre du plan de transport?

10.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Lors de l'élaboration du plan de transport, la SNCB a tenu compte de la nouvelle réglementation. La ponctualité et les suppressions de trains ne sont pas uniquement conditionnées par les effectifs disponibles. Les derniers chiffres relatifs à la ponctualité sont encourageants: en octobre 2024, 89,5 % des trains circulaient à l'heure, contre 85,5 % un an auparavant.

10.03 Frank Troosters (VB): Des inquiétudes subsistent, y compris parmi le personnel, quant à la détérioration du service au public.

L'incident est clos.

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

11.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): En octobre 2024, la ponctualité des trains a atteint son niveau le plus

niveau in tien jaar. In de Kempen rijden de treinen echter een pak minder stipt dan in de rest van de provincie Antwerpen.

Hoe komt dat? Kunt u maatregelen nemen om dat te verbeteren? Wilt u ook andere regionale verschillen proberen weg te werken?

11.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De stiptheid wordt door veel factoren bepaald. In de Kempen lijdt de stiptheid onder enkelsporige baanvakken op diverse lijnen en onder kruisingen en koppelingen in Mol, Herentals en Lier. De treinen naar Brussel rijden op lijnen waaraan grote werken worden uitgevoerd.

De NMBS analyseert dagelijks de stiptheid en probeert meteen bij te sturen. Daarnaast volgen de NMBS en Infrabel het Punctuality Improvement Program. Een goede samenwerking tussen de twee instanties is essentieel om de algehele stiptheid te verbeteren. Ik wijs daar vaak op.

11.03 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Hoelang zullen die werken nog duren? Kempenaars hebben even veel recht op stipte treinen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 56000869C en 56000870C van de heer Dubois worden uitgesteld.

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

12.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): De sociale media, waaronder X (het vroegere Twitter), zijn incontournabel geworden als communicatiekanaal voor overheidsdiensten zoals de NMBS.

De NMBS zit alleen op X. Denkt de NMBS erover, uit het oogpunt van de neutraliteit en integriteit van de overheidsdiensten, X te verlaten en in te ruilen voor minder door ideologie gedreven platformen?

12.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): De NMBS wijst erop dat sociale media van strategisch belang zijn om de reizigers snel te informeren, in het bijzonder bij crisissen of verstoord treinverkeer. Dat is meteen ook de reden waarom de NMBS op X actief is, aangezien het platform nog steeds veel gebruikers telt.

De NMBS waarborgt de neutraliteit en

élevé en dix ans. En Campine, le taux de ponctualité des trains est toutefois largement inférieur à celui enregistré dans le reste de la province d'Anvers.

Comment cela se fait-il? Pourriez-vous prendre des mesures afin d'améliorer la situation? Tenterez-vous également de gommer d'autres différences régionales?

11.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La ponctualité est influencée par de nombreux facteurs. En Campine, la ponctualité pâtit de tronçons à voie unique sur différentes lignes ainsi que de croisements et d'accouplements à Mol, Herentals et Lierre. Les trains à destination de Bruxelles circulent sur des lignes où d'importants travaux sont en cours.

La SNCB analyse quotidiennement la ponctualité et s'efforce de rectifier immédiatement le tir. En outre, la SNCB et Infrabel suivent le Punctuality Improvement Program. Une bonne coopération entre les deux entités est essentielle pour améliorer la ponctualité globale. Je le souligne souvent.

11.03 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Combien de temps ces travaux dureront-ils encore? Les Campinois ont tout autant droit à des trains ponctuels.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 56000869C et 56000870C de M. Dubois sont reportées.

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

12.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Les réseaux sociaux, dont le réseau X (ex-Twitter), sont devenus incontournables pour la communication des services publics tels que la SNCB.

La SNCB est présente uniquement sur X. Dans une perspective de neutralité et d'intégrité des services publics, envisage-t-elle de se retirer de la plateforme X en faveur d'une relocalisation sur des plateformes moins prosélytes?

12.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): La SNCB souligne l'importance stratégique des réseaux sociaux pour informer rapidement ses usagers, notamment des crises ou des perturbations. Sa présence sur X s'inscrit dans cet objectif, cette plateforme restant largement utilisée.

La SNCB garantit la neutralité et l'accessibilité de

toegankelijkheid van haar communicatie, in overeenstemming met haar openbardienstopdrachten. De digitale tools die ze gebruikt, houdt de NMBS regelmatig tegen het licht, en ze houdt in de gaten welke alternatieven er opkomen. Mededelingen worden gelijktijdig in meerdere vormen verspreid om een breed en divers publiek te bereiken. Zodoende worden de neutraliteit en de toegankelijkheid van de berichten nog versterkt. De opzegging van het X-account van de NMBS is pas te overwegen na een grondige analyse, met name van de gewoonten van de reizigers, de technische capaciteiten en de zichtbaarheid van de berichten. Ik heb de NMBS gevraagd om zich te buigen over een mogelijke diversifiëring van haar communicatiekanalen.

12.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Ik ben blij dat u de NMBS gevraagd hebt hierover na te denken. Als iedereen op X blijft zitten, blijven we afhankelijk van dat ondemocratische platform. Als we collectief besluiten – en die beweging is aan de gang – om naar rijpe platformen over te stappen zoals Threads of Bluesky, kunnen we dingen veranderen.

In het licht van de neutraliteit moet de NMBS aanwezig zijn op die platformen; op die manier zal de community aangroeien en zal de overstap minder vervelend zijn.

Het incident is gesloten.

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)

13.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Vorig jaar schreef de NMBS bijna 500.000 boetes uit aan zwartrijders, maar amper 1 op 5 daarvan werden effectief geïnd. Recidivisten lijken nauwelijks ontmoedigd te worden.

Hoe is het mogelijk dat de NMBS er niet in slaagt de boetes te innen? Welke maatregelen zult u nemen?

13.02 Frank Troosters (VB): *Hoeveel boetes schreef de NMBS uit per gewest in 2023? Hoeveel boetes werden er per gewest betaald? In hoeveel gevallen gaat het over recidivisten? Hoe worden de gegevens geregistreerd en hoe worden die gegevens verder beheerd?*

ses communications, conformément à ses missions de service public. Elle évalue régulièrement les outils numériques qu'elle utilise et suit l'émergence d'alternatives. La synchronisation des communications sur plusieurs formes est envisagée pour toucher un public large et diversifié tout en renforçant la neutralité et l'accessibilité des messages. Un retrait de X nécessite une analyse approfondie, notamment des habitudes des usagers, des capacités techniques et de la visibilité des messages. J'ai demandé que la SNCB étudie une diversification des canaux de communication.

12.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Je suis heureuse que vous ayez demandé à la SNCB de réfléchir à cette question. Si tout le monde reste sur X, on demeure dépendant de cette plateforme antidémocratique. Si on décide collectivement – comme c'est en train de se faire – de migrer vers des plateformes matures comme Threads ou Bluesky, on peut changer les choses.

Dans une perspective de neutralité, la SNCB doit s'impliquer sur ces plateformes; ainsi leurs communautés grandiront et la transition sera moins douloureuse.

L'incident est clos.

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): L'an dernier, la SNCB a infligé près de 500 000 amendes aux resquilleurs, mais à peine une sur cinq a effectivement été perçue. Les récidivistes ne semblent guère être découragés.

Comment la SNCB ne parvient-elle pas à percevoir les amendes? Quelles mesures comptez-vous prendre?

13.02 Frank Troosters (VB): *Combien d'amendes la SNCB a-t-elle infligées par région en 2023? Combien d'amendes ont été payées par région? Combien de cas concernent des récidivistes? Comment les données sont-elles enregistrées et comment sont-elles gérées?*

13.03 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): In 2023 werden er 497.000 inbreuken vervoerbewijs vastgesteld. Daarbij gaat het niet alleen om reizen zonder geldig vervoerbewijs, maar ook over reizigers die hun vervoerbewijs vergeten waren. Van al die inbreuken hebben er 60.367 geleid tot een administratieve boete. In de andere gevallen konden de reizigers toch een geldig abonnement voorleggen of gingen ze in op een voorstel tot regularisatie. Voor 28.000 reizigers werden meer dan twee inbreuken vervoerbewijs vastgesteld. De naam, geboortedatum en woonplaats van de overtreders worden geregistreerd in overeenstemming met de GDPR-regels. Bij 19 % van de zwartrijders zijn er onvoldoende identificatiegegevens om een administratieve vervolging op te starten. Als de opgelegde administratieve boete niet wordt betaald, wordt het dossier ofwel overgemaakt aan een gerechtsdeurwaarder ofwel aan het parket.

13.04 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): De cijfers blijven schokkend. Slechts een fractie van de boetes wordt geïnd en recidivisten worden zelden stevig aangepakt. Waarom zouden mensen nog correct een ticket aankopen als zwartrijden nauwelijks gesanctioneerd wordt? Dit probleem raakt niet alleen aan de financiën van de NMBS, maar ook aan het principe van rechtvaardigheid. Het aantal zwartrijders ligt in werkelijkheid nog eens vele malen hoger, want slechts een klein aantal wordt betrapt. Er zijn structurele maatregelen nodig om ervoor te zorgen dat zwartrijden niet langer zonder risico is.

Het incident is gesloten.

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

14.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): De NMBS heeft de Vlaamse prioriteiten uit de 15 regionale mobiliteitsplannen opgevraagd om ze eventueel op te nemen in het nieuwe vervoersplan 2026-2029. Uit de vele maatregelen worden er slechts ongeveer 30 geselecteerd voor heel Vlaanderen. De vervoerregio Kempen heeft haar dossier ingediend. De regio kampt met problemen zoals stiptheid, de kwaliteit van het materieel, geschrapte treinen en het nakomen van eerdere beloften. Dit zijn fundamentele verplichtingen van de NMBS. De regio doet ook concrete voorstellen, zoals een halfuurfrequentie van treinen, meer ritten op weekdagen en in het weekend en betere stationsinfrastructuur.

13.03 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): En 2023, 497 000 infractions relatives aux titres de transport ont été constatées. Elles ne concernent pas uniquement l'absence de titre de transport valable, mais également les oublis de titres de transport par les voyageurs. Parmi ces infractions, 60 367 ont donné lieu à une amende administrative. Dans les autres cas, les voyageurs ont pu présenter un abonnement valable ou ont accepté une proposition de régularisation. Plus de deux infractions relatives au titre de transport ont été constatées chez 28 000 voyageurs. Le nom, la date de naissance et le lieu de résidence des contrevenants sont enregistrés dans le respect du RGPD. Pour 19 % des resquilleurs, les données d'identification ne sont pas suffisantes pour lancer des poursuites administratives. Si l'amende administrative infligée n'est pas payée, le dossier est transmis à un huissier de justice ou au parquet.

13.04 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Les chiffres restent choquants. Seule une fraction des amendes est perçue et les récidivistes sont rarement sanctionnés fermement. Pourquoi les usagers achèteraient-ils encore un billet en bonne et due forme si les resquilleurs sont à peine sanctionnés? Ce problème nuit non seulement aux finances de la SNCB, mais aussi au principe d'équité. En réalité, le nombre de resquilleurs est beaucoup plus élevé, car seule une petite partie d'entre eux sont pris en flagrant délit. Des mesures structurelles sont nécessaires pour veiller à ce que le resquillage ne soit plus exempt de risque.

L'incident est clos.

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): La SNCB s'est enquis des priorités flamandes issues des quinze plans de mobilité régionaux afin de pouvoir éventuellement les intégrer dans le nouveau plan de transport 2026-2029. Parmi les nombreuses mesures, seule une trentaine a été sélectionnée pour l'ensemble de la Flandre. La zone de transport de la Campine a introduit son dossier. Cette région se heurte à des problèmes tels que le manque de ponctualité, la piètre qualité du matériel, la suppression de trains et le manque de respect des engagements antérieurs. Il s'agit là d'obligations fondamentales de la SNCB. La région soumet également des propositions concrètes, par exemple: une fréquence d'un train toutes les demi-heures, davantage de trajets en semaine et le week-end et une meilleure infrastructure des gares.

Erkent de NMBS de specifieke noden van de vervoerregio Kempen?

14.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De NMBS moet het treinverkeer aantrekkelijker maken en het aantal reizigers tegen 2032 met 30 % doen groeien dankzij een groei van het treinaanbod met 10 %. Verzoeken voor een bijkomend aanbod worden steeds geëvalueerd op basis van spoorcapaciteit, personeel en materieel en worden beoordeeld door experts op onder meer de haalbaarheid en de financiële impact. Daarbij wordt rekening gehouden met de noden van alle regio's, inclusief de Kempen.

De NMBS zoekt continu naar oplossingen om tegemoet te komen aan de verwachtingen van reizigers en om duurzaam openbaar vervoer te versterken. Recente verbeteringen zijn onder andere een nieuwe IC-verbinding Antwerpen-Hasselt, een uurdienst tussen Mol en Hasselt op zaterdag en een bijkomende studenten-P-trein vanuit Neerpelt-Mol-Lier naar Leuven. Ook wordt Desiromaterieel ingezet om de stiptheid te verbeteren. Er worden dus inspanningen geleverd voor een betere dienstverlening in alle regio's, inclusief de Kempen.

14.03 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): De regio Kempen kampt met een achterstand. Er rijdt verouderd materieel, treinen zijn weinig stipt en worden vaak geschrapt. Ik hoop dat de noden uit de regio worden meegenomen in een nieuw vervoersplan.

Het incident is gesloten.

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): Volgens Vias institute gebeurden er in 2023 1.601 ongevallen waarbij een gebruiker van een e-step betrokken was; daarbij raakten er in totaal 1.439 personen gewond. Bovendien blijkt 60 % van de in het ziekenhuis opgenomen gebruikers van e-steps een schedeltrauma te hebben opgelopen. Vias institute vraagt om de gebruikers van e-steps te verplichten een helm te dragen, wat niet opgenomen werd in de wet van 15 mei 2022 tot regeling van het gebruik van die steps.

Overweegt u om het dragen van een helm te verplichten? Zo ja, onder welke voorwaarden zou u die verplichting invoeren?

La SNCB reconnaît-elle les besoins spécifiques de la zone de transport de la Campine?

14.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB doit rendre les déplacements en train plus attrayants et faire augmenter de 30 % le nombre de voyageurs d'ici 2032 grâce à une croissance de 10 % de l'offre de trains. Les demandes d'élargissement de l'offre sont toujours évaluées sur la base de la capacité ferroviaire, du personnel et du matériel et sont soumises à l'appréciation d'experts, notamment quant à leur faisabilité et à leur incidence financière. À cet égard, il est tenu compte des besoins de toutes les régions, y compris la Campine.

La SNCB est constamment à la recherche de solutions pour répondre aux attentes des voyageurs et pour renforcer la durabilité du transport public ferroviaire. Les améliorations récentes consistent notamment en une nouvelle liaison IC Anvers-Hasselt, une desserte horaire entre Mol et Hasselt le samedi et un train P supplémentaire pour les étudiants de Neerpelt-Mol-Lierre vers Louvain. Il est également recouru à du matériel Desiro pour améliorer la ponctualité. Des efforts sont donc fournis pour améliorer le service dans toutes les régions, y compris la Campine.

14.03 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): La région de la Campine est confrontée à un retard. Le matériel qui circule dans cette région est obsolète, les trains ne sont pas ponctuels et sont souvent annulés. J'espère que les besoins de la région seront pris en compte dans un nouveau plan de transport.

L'incident est clos.

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

15.01 **Pierre Jadoul** (MR): Selon l'institut Vias, en 2023, il y a eu 1 601 accidents impliquant un utilisateur de trottinette électrique causant 1 439 blessés. En outre, 60 % des utilisateurs admis à l'hôpital souffrent de traumatismes crâniens. Vias demande de rendre obligatoire le port du casque pour les utilisateurs de trottinette électrique, ce que ne prévoit pas la loi du 15 mai 2022 encadrant l'usage de ces trottinettes.

Envisagez-vous cette obligation? Si oui, à quelles conditions le serait-ce?

15.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): Vias institute heeft voor het eerst de ziekenhuisgegevens verzameld over de ongelukken met een e-step, waaruit blijkt dat 60 % van de gebruikers die in het ziekenhuis belanden een schedeltrauma opliep. De afgelopen jaren heeft het gebruik van e-steps een hoge vlucht genomen, wat zich vertaalt in een toename van het aantal ongelukken. De bestuurders van een step hebben een groter risico om een schedeltrauma op te lopen omdat hun steps minder stabiel zijn dan fietsen en omdat de bestuurders ervan minder vaak een helm dragen dan fietsers.

Los van de aanpassing van het verkeersreglement die doorgevoerd werd, moeten we al wie met een e-step rijdt bewustmaken van het belang om een helm te dragen, iets waar regelmatig op gewezen wordt in de informatie- en sensibiliseringscampagnes. Het dragen van een fietshelm kan ik niet verplichten in deze periode van lopende zaken. Een dergelijke maatregel zou de verkeersveiligheid ten goede komen, maar kan nadelig zijn voor de deelmobiliteit, vermits steps een oplossing zijn voor wanneer er geen openbaar vervoer beschikbaar is.

15.03 **Pierre Jadoul** (MR): Uw antwoord stelt me teleur, want e-steps worden voor van alles en nog wat gebruikt, zelfs om dingen te verhuizen. Ze vormen een reëel gevaar en dat heeft een prijskaartje voor de sociale zekerheid: een hoofdletsel is niet onschuldig. Het is een beetje kortzichtig om te zeggen dat de volgende regering zich over deze politieke kwestie zal moeten buigen!

Het incident is gesloten.

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): Het chemiebedrijf Yara in Tertre, niet ver van Bergen, heeft aangekondigd dat het van plan is de site om te vormen en de ammoniakproductie vanaf 2026 stop te zetten. Er zou een maximum aantal banen behouden kunnen worden als het bedrijf zekerheid krijgt over de logistieke mogelijkheid om ammoniak per spoor aan te voeren.

Kunnen de NMBS, haar bestuur en de minister van Mobiliteit hierin een rol spelen? Beschikken ze over manoeuvreerruimte om die logistiek te faciliteren?

16.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): De logistieke voorzieningen voor het vervoer van ammoniak naar de site van Yara per spoor (lijn 100)

15.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Pour la première, Vias institute a collecté les données des hôpitaux sur les accidents en trottinette électrique qui montrent que 60 % des utilisateurs hospitalisés souffrent d'un traumatisme crânien. Ces dernières années, l'usage des trottinettes électriques s'est accentué, entraînant une hausse des accidents. Le risque de traumatisme crânien est plus élevé chez les conducteurs de trottinette, d'une part parce que ces véhicules sont moins stables que les vélos et, de l'autre, parce que ces usagers portent moins le casque que les cyclistes.

Au-delà de l'adaptation réalisée dans le Code de la route, il faut sensibiliser les utilisateurs de trottinettes électriques au port du casque, comme le rappellent régulièrement les campagnes d'information et de sensibilisation. Je ne peux en décider en affaires courantes d'imposer le port du casque. Cette mesure bénéficierait à la sécurité routière, mais pourrait nuire à la mobilité partagée, les trottinettes étant une solution quand les transports en commun font défaut.

15.03 **Pierre Jadoul** (MR): Votre réponse me déçoit, dans la mesure où ces trottinettes électriques servent à tout, même à déménager. Cela constitue un réel danger et engendre un coût pour la sécurité sociale, un traumatisme crânien n'étant pas bénin. Dire que le prochain gouvernement devra se saisir de cette question politique est un peu court!

L'incident est clos.

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)**

16.01 **Patrick Prévot** (PS): L'entreprise chimique Yara à Tertre près de Mons a annoncé son intention de transformer le site en arrêtant sa production d'ammoniac à partir de 2026. La certitude de la possibilité logistique d'amener l'ammoniac sur le site par voie ferroviaire permettrait de sauvegarder un maximum d'emplois.

La SNCB, son administration et le ministre de la Mobilité ont-ils un rôle à jouer? Disposent-ils d'une marge de manoeuvre pour faciliter cette logistique?

16.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): La logistique pour acheminer l'ammoniac jusqu'au site de Yara par voie ferroviaire (ligne 100) est en place

bestaan al jaren en Infrabel investeert er voortdurend in.

Overeenkomstig het reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID) wordt de ammoniak veilig vervoerd. De dossiers voldoen aan de regelgeving. Er worden regelmatig in samenwerking met het 112-centrum en de hulpverleningszone Hainaut-Centre simulatieoefeningen gehouden.

De spoorweginfrastructuur die toegang tot de site van Yara verleent is functioneel en operationeel. De spoorbundel te Saint-Ghislain is volgens de RID-normen uitgerust. Het spoorvervoer speelt dagelijks een rol in de bevoorrading van de industriezone in Tertre. Infrabel staat voortdurend in dialoog met Yara. Er zouden vergaderingen georganiseerd kunnen worden om de uitbouw van het spoorvervoer te versterken.

Het spoor vormt dus geen belemmering voor de voortzetting van de activiteiten op deze belangrijke site, integendeel!

16.03 Patrick Prévot (PS): Uw antwoord is bemoedigend voor de voortzetting van de activiteit van het bedrijf. Ik hoop dat de directie alles in het werk zal stellen om zoveel mogelijk banen te behouden in een streek die daar grote nood aan heeft.

Het incident is gesloten.

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)

17.01 Frank Troosters (VB): *Vlaanderen heeft geen rechtstreekse spooraansluiting naar de internationaal belangrijke drielandenroute, die het Duitse Aken verbindt met het Nederlandse Maastricht en het Belgische station in Luik.*

De afbraak van de Maasbrug, zoals gepland door de Nederlandse overheid, zou toekomstig treinverkeer naar Maastricht via spoorlijn 20 definitief onmogelijk maken.

Welke acties heeft de regering ondernomen om de afbraak te voorkomen? Hoe wil de regering snel een rechtstreekse spoorontsluiting naar Maastricht realiseren?

depuis des années et fait l'objet d'investissements continus d'Infrabel.

Conformément au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), l'ammoniac est transporté en sécurité. Les dossiers sont conformes à la réglementation. Des exercices de simulation sont régulièrement menés avec le centre 112 et la zone de secours Hainaut-Centre.

L'infrastructure ferroviaire d'accès au site de Yara est fonctionnelle et opérationnelle. Le faisceau de Saint-Ghislain est équipé conformément aux normes RID. Le transport ferroviaire joue un rôle quotidien pour l'approvisionnement du zoning de Tertre. Infrabel dialogue constamment avec Yara. Des réunions pourraient être tenues pour accroître le développement du transport ferroviaire.

Le rail n'est donc pas, que du contraire, un obstacle à la poursuite de l'activité sur ce site important!

16.03 Patrick Prévot (PS): Votre réponse se montre encourageante pour la poursuite de l'activité de l'entreprise. 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.

L'incident est clos.

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): *La Flandre n'a pas de connexion ferroviaire directe avec l'important axe international entre les trois pays, qui relie Aix-la-Chapelle en Allemagne à Maastricht aux Pays-Bas et à la gare belge de Liège.*

La démolition du pont sur la Meuse, prévue par le gouvernement néerlandais, rendrait définitivement impossible la circulation future des trains vers Maastricht via la ligne ferroviaire 20.

Quelles actions le gouvernement a-t-il entreprises pour empêcher la démolition de ce pont? Comment le gouvernement envisage-t-il de créer rapidement un accès ferroviaire direct vers Maastricht?

17.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Mijn voorganger heeft daarover tussen 2017 en 2022 contacten gelegd en beslissingen genomen. Bovendien was elke actie in verband met een tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht een bevoegdheid van de Vlaamse regering. Van beide regeringen maakte uw partij deel uit. De brug ligt bovendien niet op Belgisch maar op Nederlands grondgebied.

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 niet in mijn kamp.

17.03 **Frank Troosters** (VB): We hebben inderdaad een slecht signaal gegeven aan Nederland door een zinloos project voor te stellen voor een sneltram en vervolgens een trambusproject op Vlaams niveau.

Als het uw ambitie is om internationale treinverbindingen te realiseren, zou u wakker moeten liggen van de Maasbrug, want als die verdwijnt, is er geen enkele mogelijkheid meer om ons in de toekomst nog te verbinden met Maastricht. We weten ook dat Maastricht een heel belangrijk station wordt, een internationaal knooppunt. Het gaat dan ook niet over de verbinding tussen Hasselt en Maastricht, maar over de verbinding van Brussel en Vlaanderen met Maastricht, Aken, Keulen en andere steden in de Rijnregio.

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.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.22 uur.

17.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Entre 2017 et 2022, mon prédécesseur a établi des contacts et pris des décisions en la matière. En outre, toute action concernant une ligne de tram entre Hasselt et Maastricht relevait de la compétence du gouvernement flamand. Votre parti faisait partie des deux gouvernements. De plus, le pont ne se trouve pas sur le territoire belge, mais sur le territoire néerlandais.

À la suite des décisions du passé, de l'absence d'action au niveau flamand et des risques de sécurité liés au pont, il ne m'appartient pas de prendre des initiatives.

17.03 **Frank Troosters** (VB): Nous avons en effet donné un mauvais signal aux Pays-Bas en proposant le projet inutile d'un tram rapide et ensuite le projet d'un trambus au niveau flamand.

Si votre ambition est de réaliser des liaisons ferroviaires internationales, le pont sur la Meuse devrait vous préoccuper, car s'il disparaît, il n'y aura plus moyen de nous relier à Maastricht à l'avenir. Nous savons également que Maastricht deviendra une gare très importante, une plaque tournante internationale. L'enjeu n'est donc pas la liaison entre Hasselt et Maastricht, mais la connexion de Bruxelles et de la Flandre à Maastricht, Aix-la-Chapelle, Cologne et d'autres villes de la région rhénane.

Le meilleur signal que nous puissions donner est que nous sommes prêts à discuter de la remise en service de la ligne ferroviaire 20 entre Hasselt et Maastricht. Cela pourrait inciter les Néerlandais à revenir sur leur intention de démolir le pont.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 22.