

COMMISSION DE LA MOBILITE,
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
ET DES INSTITUTIONS
FEDERALES

du

MERCREDI 20 OCTOBRE 2021

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 20 OKTOBER 2021

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 17 et présidée par M. Jean-Marc Delizée. De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.17 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

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

01 De nachttreinen. Actualiteitsdebat en toegevoegde vragen van

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken betreffende de nachttreinverbindingen" (55020339C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken m.b.t. de nachttreinen" (55020353C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van de nachttrein" (55020432C)

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Nachttreinen en de verbinding Brussel-Malmö" (55020612C)

- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De steun voor de nachttreinen" (55021929C)

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nachttreinen" (55022079C)

01 Les trains de nuit. Débat d'actualité et questions jointes de

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état de la question en ce qui concerne les trains de nuit" (55020339C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation en ce qui concerne

les trains de nuit" (55020353C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les perspectives d'avenir du train de nuit" (55020432C)

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains de nuit et la liaison Bruxelles-Malmö" (55020612C)

- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le soutien aux trains de nuit" (55021929C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains de nuit" (55022079C)

01.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de voorbije lente volgden de aankondigingen van een nieuwe nachttreinverbinding elkaar op. Verschillende operatoren dienden aanvragen in tot rijpaden bij Infrabel en klopten aan bij de NMBS en de FOD Mobiliteit voor ondersteuning. Dat verheugde mij en vele anderen en toonde heel goed aan dat de nachttrein terug is van nooit echt weggeweest. Iedereen die op zoek is naar een meer duurzame manier van reizen, werd enorm hoopvol van de aankondiging van die mogelijk nieuwe verbindingen.

Eind augustus kwam er echter slecht nieuws voor de verbinding Brussel-Malmö. Op de aanbesteding van de Zweedse overheid kwam geen aanbod binnen. Dat is een gemiste kans voor ons land. Ook de verbinding met de Oostenrijkse skigebieden komt er niet.

Ik hoorde tijdens de begrotingsbesprekingen nog dat deze regering de ambitie heeft om van de trein de meest logische keuze te maken, ook voor reizen binnen Europa. Nachttreinen spelen daarin een belangrijke rol. Ze zijn immers een prima duurzaam alternatief voor het vliegtuig.

Welke nachttreinverbindingen krijgen van Infrabel groen licht en kunnen hun dienstverlening starten? Wanneer zullen ze precies starten? Hoe frequent zullen ze uitrijden?

Wat vindt u zelf van het nieuws in verband met de nachttreinverbinding Brussel-Malmö? Wat is volgens u de reden dat geen enkele operator een bod uitbracht? Gaat u hierover verder in gesprek met mogelijke operatoren?

Hebt u reeds gesprekken gehad met uw Zweedse, Deense en Duitse collega's over deze nachttreinverbinding? Wat zult u doen om de oorzaken van deze mislukte kans aan te pakken?

Hoe vorderen de werkzaamheden op het International Rail Passenger Platform? Aan welke initiatieven wordt daar momenteel gewerkt?

01.02 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de aangekondigde nachttrein tussen Malmö en Brussel zal er dus niet komen. Ondanks de aanbesteding met 2 oproepen van de Zweedse overheid toonde geen enkele operator voldoende interesse.

Mijnheer de minister, waarom waren er geen inschrijvingen op de aanbesteding? Hebt u in dit verband initiatieven genomen, of plant u dat nog te doen, met de Zweedse overheid of met mogelijke operatoren?

Kunt u een overzicht geven van de ontvangen aanvragen van rijpaden waarop nachttreinen zouden kunnen worden ingelegd? Wat is de stand van zaken?

01.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag handelt over hetzelfde onderwerp. In de plenaire vergadering van afgelopen week kwam het onderwerp nog aan bod dankzij een betoog van de heer Roggeman over de nachttrein, de gevolgen van de liberalisering en de vliegtaks, allemaal samenhangende thema's. De heer Roggeman stelde dat dankzij de liberalisering de nachttrein weer aan populariteit zou winnen, maar we moeten vaststellen dat er vóór de liberalisering wel nachttreinen reden. Als kind heb ik nog met de nachttrein gereisd met de Landsbond der Christelijke Mutualiteiten. Toen was dat net heel goed uitgebouwd, met restauratiewagons en alles erop en eraan. Sindsdien is die hele evolutie tot stilstand gekomen en zijn er omzeggens geen nachttreinen meer, behalve van de Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), een

overheidsbedrijf.

Ondertussen is het project van een nachttrein tussen Brussel en het Zweedse Malmö begraven. Ondanks alle hoeraberichten komt er geen nachttrein. Er is geen enkel bod uitgebracht bij de Zweedse overheid om de lijn uit te baten. Dat moet toch een teken aan de wand zijn dat er iets grondig mis is met het systeem. Willen we de nachttrein nog inschakelen om mee de klimaatdoelstellingen van 2030 te halen, dan moeten we vandaag politieke beslissingen nemen. 2021 is uitgeroepen tot Europees Jaar van de Trein: een belangrijk moment om stappen vooruit te zetten.

In het regeerakkoord beloofde u van Brussel een echte internationale treinhub te maken. Daar horen ook kwaliteitsvolle nachttreinen bij. Vivaldi voert een vliegtaks in, die 30 miljoen euro moet opbrengen. Het moet kunnen om daarvan 2 miljoen vrij te maken voor de nachttreinen. Dat is niet zoveel.

De sector van het internationale treinverkeer werd vijftien jaar geleden voor de vrije markt opengesteld, met alle gevolgen van dien.

Mijnheer de minister, wat is de visie van de NMBS en uw kabinet op de nachttreinen? Zien jullie dit als een publieke dienst of als een economische activiteit? Bent u bereid om de nachttreinen als een openbare en publieke dienstverlening te erkennen? Hoe zult u de ambitie om van Brussel een internationale treinhub te maken realiseren? Hoort de nachttrein daarbij volgens u?

U hebt een unieke kans om de nachttrein in België en zelfs in Europa opnieuw te lanceren vanuit Brussel. Denkt u eraan om dit op te nemen in de beheersovereenkomst met de NMBS?

01.04 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, les trains de nuit, depuis plusieurs mois, suscitent l'enthousiasme. En témoigne la dernière enquête du SPF Mobilité indiquant l'intérêt de la population pour nos trains de nuit. Mais on le sait, - les éléments historiques ont été rappelés - rendre opérationnelles ces liaisons est un défi logistique, opérationnel et financier (Cf. l'annulation de la liaison Bruxelles-Malmö). (...)

Dans ce contexte, vous avez annoncé l'octroi d'un budget pour soutenir les trains de nuit.

Dès lors, comment seront répartis et utilisés les deux millions annoncés? D'autres initiatives visant à soutenir les initiatives de trains de nuit sont-elles

envisagées? Qu'en est-il de l'autorisation pour les projets European Sleeper et OVOE? Quand seront-ils opérationnels dans notre pays? Quelles sont, selon vous, les raisons pour lesquelles aucune offre n'a été soumise auprès des autorités suédoises concernant la liaison Bruxelles-Malmö? Avez-vous eu des contacts avec les pays concernés par ce projet pour en tirer des enseignements et examiner comment, à l'avenir, réaliser des projets de connexion de manière concrète?

01.05 **Marianne Verhaert** (Open Vld): *62 procent van de Belgen zou bereid zijn met een nachttrein te reizen, dat blijkt althans uit een peiling van de FOD Mobiliteit. Daarmee is de interesse in de slaaptrein als vervoersmiddel erg groot. Steeds meer mensen willen klimaatneutraler reizen en zoeken een alternatief voor reizen met de auto of het vliegtuig. Al slapend op uw bestemming in het midden van een stad aankomen doet ons dan ook dromen.*

Ondanks de toegenomen interesse bleek het de voorbije jaren echter geen sinecure te zijn om nieuwe nachtlijnen te (her)introduceren. Zo werd voor een verbinding met het Zweedse Malmö geen kandidaat-uitbater gevonden en reed de trein naar Oostenrijk een half jaar lang niet.

Om de nachttrein te promoten reserveerde u een budget in uw begroting. Twee miljoen euro moet dienen om mogelijke investeerders toch te overhalen de nachttrein op de sporen te zetten. De vraag is op welke manier de (financiële) steun aan nachttreinen zal gegeven kunnen worden in een vrije markt.

Welke vormen van steun zijn mogelijk in een vrije markt?

Welke concrete initiatieven neemt u, de FOD Mobiliteit en de NMBS om de nachttreinen te faciliteren?

Hoe zal u de 2 miljoen aan middelen besteden? Gaat het om steun aan opstartende nachttreinen of denkt u aan duurzame/langdurige/recurrente steun?

01.06 **Mélissa Hanus** (PS): Monsieur le ministre, je suis ravie de constater, alors que nous espérons sortir d'une période compliquée pour les transports en commun, que l'intérêt pour les trains de nuit ne se dément pas. L'enquête du SPF Mobilité publiée cet été selon laquelle 62 % des Belges se disent intéressés par ce mode de transport en est une nouvelle démonstration.

Les annonces de réouverture de lignes se

succèdent au niveau européen. Dernièrement, nous apprenions la réouverture de la ligne reliant Paris, Munich et Vienne et, en même temps, qu'un train de nuit va recommencer à rouler entre Zurich et Amsterdam, en passant par Cologne. Fin 2023, ce sont Bruxelles et Paris qui devraient être reliées à Berlin. On progresse, d'autant qu'Infrabel a accordé des sillons à deux autres prestataires qui pourraient, selon la presse, permettre de rejoindre Prague et Milan.

Si nous voulons que le train devienne une vraie alternative pour le citoyen, il en faudra plus et plus vite. Ce gouvernement l'a compris: la taxation sur les billets d'avion pour les courtes distances et la diminution du coût des sillons de nuit pour les nouveaux entrants sont autant de mesures qui vont dans la bonne direction.

Je suis également ravie d'apprendre que, dans la droite ligne de notre résolution votée ici, vous plaidez au niveau européen, monsieur le ministre, pour revoir les règles de taxation de carburant pour l'aviation, qui participent à cette concurrence déloyale.

Il semble que nombre de nouvelles lignes sont surtout le fruit d'accords entre grands opérateurs historiques allemands, français, autrichiens et suisses. Il est donc clair que, si la Belgique veut exister sur la carte des trains de nuit, la SNCB va devoir faire preuve de plus de proactivité qu'aujourd'hui. Reconnaissons que, d'une posture au départ réticente, elle s'inscrit dans une réelle coopération avec les opérateurs internationaux. C'est bien, mais il est temps d'enclencher la vitesse supérieure et de faire preuve de plus d'initiatives, car sans la volonté de tous les acteurs, il n'y aura pas d'évolution naturelle des choses. La fin du projet de ligne nocturne vers la Suède en est la preuve.

Monsieur le ministre, pourquoi la SNCB n'est-elle pas citée parmi les partenaires de l'accord intervenu entre les opérateurs allemands, français, suisses et autrichiens? Comment vos demandes de revoir le cadre européen en matière de subsides et de taxation ont-elles été reçues par vos homologues et la Commission européenne? La SNCB est-elle en contact avec les opérateurs qui ont introduit les nouvelles demandes de sillon?

Voorzitter: Tomas Roggeman.

Président: Tomas Roggeman.

01.07 **Tomas Roggeman** (N-VA): Als geen andere collega's het woord vragen, zal ik zelf mijn vragen stellen.

Mijnheer de minister, mevrouw Vindevoghel heeft vorige week, in onze nachtelijke vergadering, ook al een aantal vragen gesteld over de nachttrein. Dat was behoorlijk toepasselijk. Toen zijn niet alle vragen beantwoord, maar wij zijn nu een week later, en wellicht hebt u ondertussen de gevraagde informatie wel gekregen.

Ik heb drie vragen voor u, die ik graag herhaal.

Ten eerste, kunt u bevestigen dat de steun voor de nachttrein wel degelijk enkel bedoeld is voor verbindingen die 's nachts rijden en dat internationale verbindingen overdag per definitie uitgesloten worden?

Ten tweede, geldt dit enkel voor internationaal reizigersvervoer of kan het ook van toepassing zijn op nachttreinen die binnen het grondgebied ingelegd worden, met een binnenlands vertrek- en eindpunt?

Ten derde, er was sprake over het mogelijk verschaffen van toegang tot rollend materieel aan buitenlandse spoorondernemingen. Kunt u bevestigen dat de juiste interpretatie is dat de NMBS verzocht zal worden haar rollend materieel uit te lenen aan buitenlandse privéspoorbedrijven of publieke spoorbedrijven?

01.08 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, mevrouw Buyst, mevrouw Vindevoghel, mijnheer Van der Bergh, mijnheer Trooster, monsieur Parent, mevrouw Verhaert, madame Hanus, mijnheer Roggeman, s'endormir à Bruxelles et se réveiller à Vienne, Malmö, Milan ou ailleurs en Europe après un voyage ferroviaire, je pense que cela fait rêver beaucoup d'entre nous.

Une enquête du SPF Mobilité montre en effet qu'il existe une appétence de plus en plus grande de nos concitoyens pour les voyages en train internationaux et de nuit.

C'est notamment dans ce contexte que, sur ma proposition, le gouvernement a décidé lors du dernier conclave budgétaire de libérer pour les trains de nuit internationaux un premier budget de deux millions d'euros pour 2022, afin de pouvoir soutenir les opérateurs actuels et d'encourager les nouveaux prestataires à se lancer via une prise en charge des frais de sillon ou un soutien direct.

Je suis très satisfait d'avoir obtenu ce premier budget spécifique pour soutenir les trains de nuit. Cela fait partie des mesures à prendre pour faire de la Belgique encore davantage une plaque

tournante ferroviaire.

Ik was natuurlijk zelf ook teleurgesteld toen ik vernam dat de Zweedse regering geen operator heeft gevonden voor de nachttreinverbinding Malmö-Brussel. Die verbinding zou van Malmö tot aan de Deens-Duitse grens gesubsidieerd worden.

Wat die nachttrein betreft, kan ik meegeven dat mijn medewerkers en de medewerkers van de FOD Mobiliteit, samen met vertegenwoordigers uit Duitsland en Denemarken, hebben deelgenomen aan een werkgroep opgezet door Zweden, ter voorbereiding op dit initiatief. De samenwerking in die werkgroep verliep bijzonder positief en werd afgesloten met een duidelijke visie en de nodige informatie voor het verdere verloop van deze plannen. Gesprekken met onze Europese en Zweedse partners zullen ons een beter inzicht verschaffen in de pijnpunten en ons helpen in de toekomst een betere afloop van dergelijke projecten te bewerkstelligen.

Aangezien de aanbesteding een opdracht is die uitgeschreven is door de Zweedse regering, is het nu in eerste instantie aan de Zweedse regering om uit te maken of zij een nieuwe opdracht zal uitschrijven met dit nieuwe element van financiële steun die de Belgische Staat vanaf nu bereid is te verlenen aan dit soort initiatieven.

Inzake het aanpakken van de mogelijke oorzaken dienen we een betere ondersteuning aan te bieden voor het functioneren van de spoorwegsector. Zoals reeds eerder aangehaald, is dit een uitdaging die bij voorbaat op Europees niveau dient te worden behandeld. Verschillende initiatieven lopen reeds. De Europese Commissie rondde recent haar studie naar langeafstandstreinen af en stelde er eerder deze maand de resultaten van voor. Aan de hand van die resultaten zal een Europees actieplan worden opgesteld voor het verbeteren van de omkaderende voorwaarden voor langeafstandstreinen. Dat plan wordt later dit jaar verwacht.

Daarnaast is er ook de studie die door de FOD Mobiliteit werd opgezet om de veelbelovende verbindingen concreet te identificeren voor een modal shift van vliegtuig naar trein. Op basis van die resultaten zullen we gerichte acties kunnen bepalen die in overeenstemming zijn met die uit het Europese actieplan.

Verder zal ik op Europees niveau blijven pleiten voor het uitwerken en in werking stellen van een

steunplan voor de sector.

Wat het IRP-platform betreft, mijn medewerkers nemen daar nog steeds actief aan deel. Dat platform buigt zich over mogelijke acties om het kader en de voorwaarden voor internationale treinverbindingen te verbeteren. Het IRP-platform stelde een eerste voortgangsrapport op, dat in juni werd gepresenteerd op de EU-Transportraad. Het voortgangsrapport geeft een overzicht van de belemmeringen voor de ontwikkeling van internationale treinreizen. Het identificeert ook scenario's en instrumenten om deze obstakels weg te nemen. In een volgende fase zal het platform de geïdentificeerde acties monitoren en waar nodig zelf ook acties initiëren. België neemt het komende jaar het medevoorzitterschap op van de werkgroep rond digitalisering. Die werkgroep focust voornamelijk op de klantbeleving. Enkele van de voornaamste werkpunten daarbij zijn een betere data-uitwisseling, de mogelijkheid tot het aanbieden van tickets voor derde partijen en het verbeteren van de diensten voor personen met verminderde mobiliteit.

Mijnheer Van den Bergh, operatoren van nachttreinverbindingen kunnen te allen tijde capaciteit aanvragen om zulke verbindingen te organiseren. De deadline voor de zogenaamde U-Pass Request voor de jaardienst van volgend jaar viel dit jaar op maandag 12 april. Alle aanvragen werden afgetoetst op de haalbaarheid op het net en werden afgestemd met buurnetten. Operatoren die capaciteit besteld hebben, hebben intussen een *final offer* gekregen.

Zoals u allen weet, is het mijn ambitie de positie van Brussel op de kaart van internationale spoorverbindingen te versterken, inclusief nachttreinen. Hoewel de treinverbinding met Malmö er momenteel helaas nog niet komt, kunnen we ons wel verheugen op de komst van twee andere verbindingen komend jaar: de nachttrein van European Sleeper, die vanaf april vanuit Brussel via Berlijn naar Praag zal sporen, en de Ostende Vienne Orient Experience, die vanuit Oostende vertrekt en in Milaan halt zal houden.

De komst van die verbindingen, naast de NightJettrein, die drie keer per week van Wenen naar Brussel rijdt, toont ons dan ook dat Brussel wel degelijk zijn plaats op de nachttreinkaart aan het versterken is.

Enfin, je peux aussi vous dire que j'ai eu des contacts bilatéraux avec mes collègues européens en marge du Conseil européen informel de

Ljubljana, à la fin du mois de décembre. Il s'agissait d'examiner ensemble comment nous pourrions mieux soutenir les voyages ferroviaires internationaux à l'avenir.

Lors de cette même réunion, j'ai plaidé auprès de mes collègues européens et de la Commission en faveur d'un assouplissement des règles relatives aux aides d'État au transport ferroviaire. Si nous voulons soutenir un *shift modal*, un tel assouplissement doit s'appliquer tant au transport de marchandises qu'au transport international de passagers.

Nous devons réduire et, si possible, supprimer la concurrence déloyale entre le train et les modes de transport qui utilisent des combustibles fossiles comme les voitures, les camions et les avions. J'ai appelé chacun à agir pour notre économie, nos emplois et un avenir durable pour les trains internationaux.

J'ai également demandé à la Commission européenne de revoir les règles relatives aux trains de nuit. Nous savons combien le train de nuit est utile dans le cadre de nos efforts pour réduire le nombre de trajets courts et moyens de passagers. Pour réussir, les trains doivent faire rêver nos concitoyens, ce qui est le cas des trains internationaux de jour ou de nuit. Il en va de même pour l'Union européenne qui doit faire rêver les citoyens. Elle a de grandes ambitions avec le Green Deal. Cette ambition doit aussi se concrétiser par des actes concrets en matière ferroviaire, ce à quoi je continue de travailler.

01.09 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord.

U weet dat de zaak mij na aan het hart ligt. Wij hebben in 2020 ook de resolutie goedgekeurd ter bevordering van het internationale treinverkeer. In slaap vallen in Brussel en wakker worden in Berlijn, Praag, Milaan of Wenen: het is een extra reden, om uit te kijken naar de komende lente, wanneer die verbindingen van start zullen gaan. De nachttrein is inderdaad terug en is een prima alternatief voor het vliegtuig.

U schetste het zelf al. Er zijn een aantal heel grote uitdagingen voor de sector. Er is nood aan moderne rytuigen. Er is ook een gebrek aan goede informatie en boekingsites. Ik ben dan ook heel blij te horen dat België het medevoorzitterschap zal hebben rond de digitalisering, waarbij net aandacht zal worden gegeven aan die uitdagingen. Ook de concurrentie

met de luchtvaart is nog altijd niet helemaal eerlijk. Andere landen in Europa, zoals Noorwegen en Zweden, heffen belastingen op kerosine. Andere landen voeren een belasting op vliegtickets in, zoals Nederland, Zweden, Duitsland en nog een aantal andere landen.

De Ecolo-Groenfractie is ervan overtuigd dat wij het aandeel van de trein bij de internationale verplaatsingen kunnen vergroten. Dus is er steun nodig. Ik ben dan ook verheugd dat in het begrotingsakkoord een duidelijke keuze voor die steun is gemaakt en er twee miljoen euro voor die steun is uitgetrokken voor 2022. Ik kijk ook heel erg uit naar alle studies en alle overlegmomenten die gepland zijn met de andere Europese landen, om op die manier te werken aan Brussel als internationale treinhub.

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

Ik heb tijdens mijn nachtelijke uiteenzetting bij de bespreking van de regeerverklaring ook al aangegeven dat het verhaal van de nachttreinen niet erg evident is en geen hiep-hiep-hoeraverhaal is, zoals sommigen laten uitschijnen. Dat wordt ook aangetoond door dit project. Er is tweemaal een oproep van de regering geweest, die goed was voorbereid in een werkgroep. Er is in subsidiëring voorzien tot aan de Deens-Duitse grens. Niettemin is blijkbaar geen enkele operator geïnteresseerd in het project.

Dat men meer inzichten inzake – ik zal u citeren – de pijnpunten wil verwerven, lijkt mij logisch. Het project gaat immers erg ver, ook inzake materieel. Het grote pijnpunt waarop moet worden gelet, zal echter vooral rendabiliteit zijn. Dat betekent dus gewoon geld. Dat zullen wij nu ook doen. Wij zullen in 2022 twee miljoen euro uittrekken voor het project. Ik stel mij dus de vraag wat wij na 2022 zullen kunnen vaststellen, met name over wat met die twee miljoen euro is gegenereerd.

Wij moeten er alleszins zeker over waken dat voor grensoverschrijdende nachttreinen alle betrokken partners een gelijkwaardig of waardig deel doen. Ik kijk dan voor een keer wel naar Europa. Er wordt een inventaris opgesteld van veelbelovende verbindingen die in aanmerking kunnen komen.

Ik betwijfel of er veel rendabele verbindingen kunnen komen. Het is duidelijk dat er subsidies nodig zullen zijn, wat niet per se verkeerd is. De vraag is wat de rol van de overheid daarin is. Openbaar vervoer organiseren, behoort tot de

publieke opdracht. De vraag is hoever we daarin gaan, want de noden op het lokale net inzake comfort, stiptheid, betrouwbaarheid en veiligheid zijn ook bijzonder groot.

01.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u hebt bijna niet geantwoord op mijn vragen. Ik kreeg ten eerste geen antwoord op mijn vraag of u Brussels Airport als een internationale treinhub ziet. Als we willen ingaan tegen die taksen, moeten we de mensen een alternatief bieden. Ten tweede zegt u niets over ons idee om van de nachttreinen een openbare dienst te maken en op die manier voor een duurzame oplossing op lange termijn te zorgen. U zegt bijvoorbeeld niet dat u dat zult opnemen in de beheersovereenkomst. We moeten toch vaststellen dat het tot nu toe bijna niet vooruitgaat met de nachttreinen, omdat die sector geliberaliseerd is en er geen middelen zijn. Met twee miljoen euro zult u nog niet ver treinen. Bovendien lees ik vandaag nog een oproep van de NMBS die zegt te weinig geld te hebben om gewoon te doen wat ze moet doen. Ik snap uw visie op nachttreinen niet. Uw houding tegenover die evoluties is niet ambitieus.

01.12 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour toutes ces réponses. J'entends que pour certains, ce n'est jamais assez, mais la Belgique fait des efforts. Nous revenons de loin concernant la question des trains de nuit dans notre pays. Les efforts sont lents et prendront du temps. L'Europe devra jouer un rôle déterminant. Je me réjouis que notre ministre insiste sur le niveau européen (...) mais je pense qu'il y a un focus et une pression à maintenir à ce niveau. Les efforts sont insuffisants au niveau européen.

Je reçois une confirmation par rapport aux lignes vers Berlin et Milan qui avaient été mises en doute voici quelques semaines dans la presse. Je me réjouis de cette confirmation. C'est une bonne nouvelle pour le *shift modal* de l'avion vers le train ou la voiture, qui sera effectivement amplifié par des décisions et des choix budgétaires qui ont été opérés dans le budget présenté la semaine dernière.

Juste une chose en ce qui concerne les capacités de notre pays. Nous avons aussi voté au Parlement Benelux une recommandation, à l'initiative des verts et des socialistes (...) difficultés mais également des propositions. Notre pays a une taille modeste par rapport à l'enjeu des trains de nuit. La coopération internationale est une piste, notamment au niveau du matériel mais

aussi pour améliorer la mobilité transfrontalière. J'espère que la Belgique pourra être active aussi sur ce volet-là.

01.13 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, hoewel uw antwoord erg uitgebreid was, waarvoor dank, vrees ik dat ik geen antwoord heb gekregen op mijn vragen over de manier waarop u de middelen zult besteden. De nachttreinen doen ons dromen en ik begrijp uiteraard dat ze in het begin volop worden gesteund, maar op lange termijn is het ook belangrijk dat de middelen ervoor efficiënt worden gebruikt. Ik had dan ook graag uw plannen op dat vlak gekend. Het lijkt me namelijk belangrijk dat de nachttreinen op termijn zelfbedruipend worden. Ik vind het jammer dat u mijn vragen in dat verband niet hebt beantwoord.

01.14 Mélissa Hanus (PS): Chers collègues, je suis particulièrement ravie que nous ayons pu avoir un débat d'actualité sur cette question importante qu'est le retour des trains de nuit. Il est vrai que nous avons travaillé ensemble sur ce texte durant cette période quelque peu entachée d'incertitudes politiques, pour viser à accompagner le retour des trains de nuit en Belgique. Je suis ravie de voir que ce gouvernement va dans le bon sens pour donner suite au premier texte, à la résolution que nous avons votée ensemble au sein de cette commission et en plénière en début de législature.

Le train de nuit comporte effectivement de nombreux avantages. Il permet d'éviter tout ce qui est enregistrement, files aux aéroports, comparé à l'avion. Il permet d'arriver au centre-ville dans les capitales européennes. Il y a aussi de nombreux avantages pour le voyageur en tant que tel. Bien sûr, je pense que tous autour de la table, nous espérons que le retour des trains de nuit se fasse plus rapidement. Je l'ai souligné dans mon intervention. Mais nous devons voir chaque ligne de train de nuit un peu comme un projet pilote. J'ai entendu les interventions des uns et des autres. Il y a la question du coût, du tarif pour les personnes qui prendront le train de nuit, et la question de l'investissement du gouvernement, qui est un investissement positif, que je soutiens, visant à stimuler le retour du train de nuit sur notre territoire.

Mais nous devons voir, au fur et à mesure, l'évolution des demandes de transport faites par nos concitoyens pour utiliser le train de nuit. Je pense que nous devons profiter de ces premiers mois de retour du train de nuit pour en faire un projet pilote et en tirer ensuite des conclusions. Je

pense que la quasi totalité des membres de cette commission, en tout cas ceux qui ont soutenu la proposition de retour des trains de nuit en Belgique, soutiendront la mise en œuvre rapide de ce projet. Nous resterons à la disposition de cette commission et de notre ministre pour l'aider dans sa tâche en ce sens.

01.15 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, mijn drie vragen waren toegevoegd aan dit actualiteitsdebat. Ik heb ze vorige week ook al gesteld, maar heb toen geen antwoord gekregen. Ook deze tweede poging blijft vruchteloos.

01.16 Minister **Georges Gilkinet**: Toch wel. Ik heb het duidelijk gehad over de internationale nachttreinen. U moet beter luisteren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Alternatieve straffen bij de spoorwegen" (55020044C)

02 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les sanctions alternatives à la SNCB" (55020044C)

02.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, in de wet op de spoorwegpolitie werd in 2018 de mogelijkheid gecreëerd om minderjarigen een alternatieve sanctie op te leggen bij overtredingen in treinen of stations. In Nederland gaat men hiermee door. De Nederlandse Spoorwegen en de Raad voor de Kinderbescherming hebben samen een overeenkomst gesloten. Daardoor kunnen er bij de Nederlandse Spoorwegen nu ook alternatieve straffen worden georganiseerd. Op die manier voeren jongeren hun taakstraf uit in de omgeving waar zij schade hebben aangericht, waardoor ze zich bewuster zullen worden van de gevolgen daarvan.

Ik heb hierover een aantal vragen. Hoeveel minderjarigen kregen een alternatieve straf opgelegd in de afgelopen drie jaar? Hoeveel minderjarigen kregen een geldboete opgelegd in de afgelopen drie jaar?

Bent u voorstander van het organiseren van alternatieve straffen bij de spoorwegen, zodat jongeren hun taakstraf kunnen uitvoeren op de plek van hun overtreding? Is NMBS bereid zo'n samenwerking aan te gaan?

Tot slot, destijds had de Kinderrechtencommissaris heel wat opmerkingen