

hebben er dus het raden naar hoe de selectie zal gebeuren, los van het aantal op- en afstappende reizigers. Ik heb bijvoorbeeld gezien dat er stations zijn waar per dag 7 mensen op- en afstappen. Dat is veel minder dan 50, natuurlijk.

De redenering die achter de afschaffing zou schuilgaan, is dat men, gelet op het feit dat de NMBS beperkt is in haar personeel en rollend materieel, bekijkt of het schrappen van een halteplaats ertoe kan leiden dat er elders voor veel meer mensen een interessanter aanbod kan worden gecreëerd. Dit alles moet worden bekeken in het licht van de doelstelling om tegen 2032 het aanbod met 10 % en het aantal reizigers met 30 % te verhogen. Die doelstelling mogen wij natuurlijk nooit loslaten.

U hebt in het verleden al uitspraken gedaan over de eventuele schrapping van halteplaatsen. Ik meen mij te herinneren dat u zich daar faliekant tegen verzet en dat u er zelfs niet over wilt nadenken. In het beheerscontract is bepaald dat een dergelijke ingreep niet alleen door de NMBS beslist kan worden, maar dat die moet worden voorgelegd aan u en aan de ministerraad.

Mijn vragen zijn de volgende.

Kunt u bevestigen dat er een denkoefening plaatsvindt over de mogelijke sluiting van stations? Kunt u ons meedelen over welke stations het mogelijk gaat? Hebt u zicht op de middelen die men wil vrijmaken en waar die zouden worden ingezet? Zijn er nog andere denkplaatjes om middelen vrij te maken? Is het voor u überhaupt een optie treinstations te sluiten?

01.04 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, il y a quelques mois, vous présentiez les conclusions des contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel, soutenant à la fois une augmentation de l'offre et des objectifs d'augmentation du nombre de voyageurs sur le rail.

Nous avons entendu la SNCB présenter les perspectives, en novembre dernier, pour attirer de nouveaux voyageurs sur le rail. Une proposition consistait à attirer des personnes se déplaçant de jour, notamment en agglomération, ce qui implique d'avoir de meilleurs points d'arrêt et pourquoi pas d'en créer, de sorte à rendre plus attractive la mobilité urbaine.

À la lecture de la presse la semaine dernière et des perspectives du Plan de Transport telles qu'évoquées dans l'article concerné, un décalage total est constaté entre ces perspectives, ces potentialités et ce raisonnement consistant à réduire l'offre en matière de points d'arrêt pour des

raisons d'économie de "bouts de chandelle" et de perspectives de ponctualité qui ne s'attaquent pas aux vrais problèmes.

Dans la foulée de cet article, vous aviez en partie réagi; néanmoins il reste quelques questions sur le sujet.

Cette liste de points d'arrêt ciblés existe-t-elle et, dans l'affirmative, pouvez-vous nous en dire davantage? Confirmez-vous que le premier Plan de Transport qui suit les contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel s'inscrit bien dans une logique d'un renforcement de l'offre attendue par les voyageurs mais aussi - on le pensait en tout cas - par la SNCB?

Quelles sont les priorités retenues qui président à l'établissement de ce plan? Si l'on évalue la potentialité de la pertinence des points d'arrêt pour les réduire, examine-t-on aussi celle d'en créer de nouveaux? En effet, il y a des attentes à ce sujet et des potentiels sur le terrain existent, certainement en région liégeoise mais pas seulement là.

01.05 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, je ne vais pas refaire tout l'historique, mais vendredi dernier, nous avons en effet appris que certains points d'arrêt et certaines lignes P étaient menacés de suppression. Ces derniers jours, le Plan de Transport de la SNCB pour la période 2023-2026 a fait l'objet d'importantes discussions. Dans ce cadre, la société ferroviaire aurait mis sur la table la suppression d'une vingtaine de points d'arrêt, ainsi que celle de plusieurs trains ajoutés en heure de pointe.

Cette nouvelle est particulièrement difficile à comprendre tandis que la Vision 2040 et les contrats de gestion prévoient une augmentation significative de l'offre de transport des passagers pour les prochaines années. Tandis que les navetteurs font face à des nombreux retards et de nombreux trains annulés, la suppression de plusieurs arrêts et trains en heure de pointe constituerait sans doute un très mauvais signal.

Monsieur le ministre, j'ai moi aussi des questions. Pouvez-vous confirmer ces informations? Si oui, pourrait-on obtenir davantage de détails? Quels arrêts et quelles lignes sont-ils concernés ici? Sur la base de quels critères ont-ils été désignés? J'aimerais savoir, moi aussi, si la gare de Dolhain-Gileppe est concernée.

De plus, quelle est votre position sur ce dossier? Car, nous le savons, en ce qui concerne la décision de suppression d'un point d'arrêt, la possibilité vous est offerte de vous positionner contre cette suppression et de plaider en ce sens au sein du

Conseil des ministres. Allez-vous effectivement vous opposer à cette suppression? Le cas échéant, quelles démarches souhaitez-vous entreprendre?

01.06 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, de collega's hebben de situatie al geschetst. De NMBS overweegt een aantal kleinere stopplaatsen af te schaffen met het oog op de betaalbaarheid van haar facturen. Ik heb de recentste reizigerstellingen bekeken, die van voor de coronacrisis dateren, en daaruit blijkt dat er dertien stations zijn waar er minder dan twintig reizigers per werkdag opstappen. Er zijn 57 stopplaatsen waar tijdens het weekend geen enkele treinreiziger opstapt. Als voogdijminister hebt u tijdens deze legislatuur al meerdere keren aangekondigd dat u tegen een sluiting van deze stopplaatsen bent. Ik verwacht nu dus geen ander antwoord van u.

Vindt u dat het openhouden van zulke kleine stopplaatsen zonder reizigers verantwoord is, rekening houdende met de hoge kosten voor het onderhoud en de instandhouding ervan? Collega Van den Bergh heeft al gezegd dat perrons verhoogd moeten worden, dat omroepinstallaties bediend en onderhouden moeten worden en dat parkings in de omgeving aangelegd en onderhouden moeten worden. Dat kost miljoenen. Aangezien geld, middelen en personeel beperkt zijn, zou het beter zijn om die te besteden aan regio's, trajecten en stations waarvan duizenden of tienduizenden reizigers gebruikmaken, want die kampen met een tekort aan geld, tijd en middelen. Zou het niet beter zijn om daarin te investeren, in plaats van in stopplaatsen waar bijna niemand opstapt?

Ondanks de budgetverhogingen zijn er tientallen miljoenen euro's verliezen en miljarden euro's schulden, waarop hoge rentes betaald moeten worden. Zou het met die budgettaire toestand van de NMBS in het achterhoofd geen goed idee zijn om het voorstel van de NMBS in overweging te nemen en de voor- en nadelen tegen elkaar af te wegen?

Ik ben ook benieuwd welke stopplaatsen van het lijstje van die twintig men dan zou afschaffen. Dat zou echter niet de doorslag mogen geven. Men zal dan snel in de bres willen springen voor een bepaalde regio, een bepaald dorp of de eigen buurt, terwijl men zulke zaken objectief moet bekijken. Niettemin denk ik dat het voor de transparantie vereist is die lijst aan het Parlement te bezorgen.

01.07 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dankzij de

journalist van *Le Soir* hebben wij hier nu een actualiteitsdebat over een heel belangrijk thema, namelijk de stations, de haltes en het treinaanbod. U weet waarvoor wij staan, wij vinden dat het spoor de ruggengraat moet zijn van de mobiliteit. Met hetgeen nu gebeurt, vrezen wij dat het eerder een visgraat wordt in plaats van een ruggengraat. Het gaat over ongeveer 20 stations en haltes, maar ook over de P-treinen. Daarover is er nog niet veel gezegd. Wij horen dat men dus ook piekurtreinen wil afschaffen. Die besprekingen worden gevoerd in het kader van het vervoersplan voor de periode 2023-2026.

Wij zien nu al dat de stiptheid drastisch verslechtert, ze is nog nooit zo slecht geweest sinds 2018, met 89,2 % en 44.000 afgeschafte treinen. De NMBS-top is nu op zoek naar creatieve oplossingen, de limiet van de vertragingen gaat van 5 naar 6. En nu zegt men, hoe cynisch kan het worden, dat er haltes worden afgeschaft. Als er geen trein meer is, kan hij ook geen vertraging hebben. Zo is het eigenlijk. Ik vind het bloedserius. Het is niet om te lachen. Men wil nu overgaan tot de afschaffing van stations.

Mijnheer de minister, kunt u ons zeggen over welke stations, welke haltes en welke P-treinen het gaat? Graag krijgen wij de lijst hiervan.

Hoe ziet u het zelf? U zegt steeds dat u tegen de sluiting van haltes en stations bent. U kunt beslissen. U zit aan het stuur. Dat staat ook in de beheersovereenkomst. U kunt beslissen wat er zal gebeuren.

Ik wil hier nog even het voorbeeld van Zwitserland aanhalen. U hebt dat voorbeeld zelf vaak gebruikt. Het Zwitserse model is het beste model voor het spoor. Zwitserland telt 806 stations. In 2020 waren dat er 799. Er zijn daar 40 stations met minder dan 50 reizigers. Dat gaat over stations in de bergen, die moeilijk bereikbaar zijn. Het is dus niet zo simpel. In Zwitserland slaagt men erin om in een goed transport te voorzien voor iedereen. Waarom gaan wij hier dan over tot de schrapping van stations?

Hoe gebeuren die tellingen? Daar stel ik mij ook vragen bij. Hoe gebeuren de tellingen van het aantal mensen dat in een station opstapt?

01.08 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik hoef het hele verhaal niet meer te schetsen. Het gaat over de intentie tot het sluiten van een 20-tal haltes en het afschaffen van bepaalde P-treinen. Volgens de NMBS zou dat gebeuren om de commerciële snelheid te verhogen en om de stiptheid te verbeteren. Ik heb hierover de volgende vragen.

Welke zijn de betrokken haltes en de P-treinverbindingen die in het vizier worden genomen?

Kaderen de maatregelen in uw filosofie om steeds meer treinen aan het reizigerspubliek aan te bieden? Indien niet, wat zijn uw mogelijkheden om de eventuele beslissing van de NMBS te voorkomen? Zult u van die mogelijkheid gebruikmaken? Zult u eventueel nog in overleg treden met de NMBS?

Welke andere maatregelen stelt u zelf voor om de commerciële snelheid en de stiptheid te verhogen?

01.09 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, mesdames et messieurs, je voudrais vous annoncer une très bonne nouvelle, à savoir l'augmentation du nombre de trains dans le cadre du futur plan de transport.

Ik dank u voor uw vragen die mij de kans geven een stand van zaken mee te delen in het bijzonder belangrijke onderwerp van het volgende vervoersplan van de NMBS voor de periode 2023-2026. Na de goedkeuring van de visie 2040 en de ondertekening van de contracten tussen de spoorwegmaatschappijen en de federale Staat op 23 december 2022 is het vervoersplan de volgende concrete stap in de verdere uitbouw van het spoorwegaanbod. Het moet alle ambities weerspiegelen die zijn opgenomen in het openbaredienstcontract van de NMBS. Daar hebben wij het al uitgebreid over gehad.

Zoals u weet, voorziet het openbaredienstcontract dat wij met de NMBS hebben gesloten in een aanzienlijke uitbreiding van het spooraanbod: meer treinen en vroegere en latere treinen. Concreet willen wij met de NMBS tegen 2030 10 % meer treinen laten rijden en 30 % meer reizigers vervoeren. Die toename van het aanbod zal geleidelijk gebeuren. Het vervoersplan voor de periode 2023-2026 is de eerste stap. Het ontwerp daarvan is opgesteld door het directiecomité van de NMBS.

La SNCB m'a effectivement présenté la semaine dernière son projet de plan de transport pour les trois prochaines années. Ce projet reprend des propositions d'extension de l'offre allant, monsieur Arens, dans le sens de la Vision Rail 2040.

Ainsi, il est proposé que 175 gares bénéficient d'une augmentation de fréquence de l'offre et 119 d'une amplitude élargie le vendredi et le samedi, jours où il y a davantage de sorties et où un nouveau public doit pouvoir être accueilli dans les trains.

Concrètement, ce projet prévoit d'augmenter l'offre de trains de six millions de trains-kilomètres dans les trois ans, soit de plus de deux mille trains supplémentaires par semaine, ce qui, vous en conviendrez, est une perspective très positive conforme aux ambitions énoncées par le gouvernement de "faire du train la colonne vertébrale de la mobilité de demain".

Par ailleurs, des adaptations de certains schémas de dessertes sont envisagées pour améliorer la robustesse du plan de transport et donc la ponctualité des services.

J'ai accueilli tous ces éléments, qui sont le cœur de la proposition du plan de transport, très positivement.

Het vervoersplan 2023-2026 zal op vrijdag 31 maart 2023 ter goedkeuring worden voorgelegd aan de raad van bestuur van de NMBS. In die raad van bestuur is een groot aantal van de partijen vertegenwoordigd die ook in deze commissie zetelen. Die hebben uiteraard inspraak in de inhoud van het vervoersplan. Het vervoersplan zal daarna ter goedkeuring worden voorgelegd aan de ministerraad.

Zoals vorige week in de pers werd gemeld, zoekt de NMBS ook naar oplossingen die de kwaliteit van de dienst kunnen verbeteren, met name de afschaffing van bepaalde spitsuurtreinen, zogenaamde P-treinen, die vandaag niet meer gerechtvaardigd zouden zijn, wat het mogelijk zou maken het materieel en personeel op andere plaatsen in te zetten. Er wordt ook gemeld dat er haltes zouden worden geschrapt omdat ze te weinig worden gebruikt, of omdat ze te dicht bij andere haltes liggen. Dit heeft terecht voor wat opschudding gezorgd.

Concernant cette hypothèse de suppression de desserte, les gains économiques ou en termes de vitesse commerciale qui m'ont été présentés par la SNCB me paraissent bien maigres, pour ne pas dire anecdotiques, au regard de l'impact négatif important pour les voyageurs qui n'auraient plus accès au train à partir de la gare la plus proche de chez eux, notamment en milieu rural, mais surtout, en termes d'image pour le train et pour la SNCB, au regard des moyens nouveaux que nous lui conférons et des ambitions de renforcement du service et de la volonté d'attirer de nouveaux voyageurs.

L'analyse réalisée illustre que des optimisations à la marge, en supprimant un arrêt ou un train ici ou là, sont peu probantes et ne permettent d'atteindre ni les gains d'efficacité escomptés, ni les

améliorations de l'attractivité de l'offre attendues, sur lesquelles nous travaillons par ailleurs en engageant du nouveau personnel, en achetant de nouveaux trains, en réinvestissant dans le réseau. C'est ce que j'ai signifié à la direction de la SNCB, dont le conseil d'administration doit à présent se prononcer.

Monsieur Parent, dans le cadre de l'exercice qui a été réalisé, l'ouverture de nouveaux points d'arrêt est également envisagée. Nous l'avons prévu budgétairement comme une possibilité dans le cadre des nouveaux contrats, avec une série de points d'arrêt dont l'ouverture est envisagée clairement, ce qui figure aussi dans cette proposition de décision au conseil d'administration.

Je rappelle à ce sujet une disposition du contrat de service public, que je vais citer en néerlandais:

“De NMBS mag op basis van kosten-batenanalyses en in samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer projecten voor de bediening van nieuwe stations opstarten. Bij de analyse wordt rekening gehouden met de volgende criteria: het aantal potentiële reizigers binnen een straal van twee kilometer van de geplande halte, eventuele plannen voor de verdichting of ontwikkeling van diensten rond de geplande halte die potentieel nieuwe reizigers zouden kunnen aantrekken, de winst of het verlies aan reizigers per dag en per trein, de marginale exploitatie- en investeringskosten die ontstaan of bespaard worden, potentiële winsten of verliezen in commerciële inkomsten, het verlies of de winst op het vlak van commerciële snelheid en algemene prestaties van de betrokken verbindingen, en van de capaciteit van de betrokken lijn, vooral wat betreft aansluitingen, het bestaande alternatieve vervoersaanbod - aanvullend of concurrerend - en de afstand tot het dichtstbijzijnde station, de reistijd om er te komen, en de bereikbaarheid per spoor van het bediende gebied. Plannen om de stationsbediening te verplaatsen of te schrappen worden volgens dezelfde methodologie onderbouwd.

Elk project met betrekking tot de bediening van een nieuw station of tot de stopzetting van de bediening van een bestaand station dat voortvloeit uit de paragrafen 2 en 3 van dit artikel, wordt voor overleg toegezonden aan de voogdijminister en de FOD Mobiliteit en Vervoer, en ter goedkeuring voorgelegd aan de ministerraad.”

C'est donc bien le Conseil des ministres qui a le dernier mot en toute hypothèse sur l'ouverture ou la fermeture de points d'arrêt.

Je partage l'objectif – et j'y travaille

quotidiennement – d'améliorer la quantité et la qualité du service, la ponctualité, l'efficacité du système. J'encourage la SNCB à rechercher et à mettre en œuvre les solutions en la matière. Mais je retiens celles dont les résultats sont probants, ce qui n'est pas le cas ici pour ce qui concerne les fermetures de points d'arrêt.

Si nous avons doté la SNCB d'un contrat de service public et de moyens supplémentaires garantis sur dix ans, c'est – comme nous le faisons depuis deux ans – pour faire rouler davantage de trains et rendre des services encore meilleurs aux citoyens, pas l'inverse.

Nous attendons du prochain conseil d'administration de la SNCB une proposition de plan de transport 2023-2026 ambitieuse, conforme au contrat que nous avons signé. C'est la proposition qui est sur la table: 2 000 trains en plus par semaine, plus de 2 millions de trains/kilomètre en plus dans les trois ans, une amplitude de service et une augmentation de fréquence des trains dans des dizaines de gares, en semaine comme le week-end.

Par contre, la fermeture de 22 points d'arrêt n'est évidemment pas envisageable dans ce cadre. Je suis très clair avec vous sur le sujet, comme je l'ai été avec la direction de la SNCB.

01.10 Jef Van den Bergh (cd&v): Bedankt voor uw vrij heldere antwoord over de stations en iets minder heldere antwoord op de vraag van het vervoersplan en de actueel geschrapte treinen die prioritair zouden moeten terugkomen alvorens er een nieuw vervoersplan kan worden ingevoerd. Het gaat om treinen tussen Antwerpen en Essen, van Antwerpen via Mortsel naar Brussel en richting de Kempen. Daar is de nood op een duidelijk perspectief heel urgent.

01.11 Minister Georges Gilkinet: Daarop zal ik antwoorden na de volgende vragen.

01.12 Jef Van den Bergh (cd&v): Ik kijk uit naar dat antwoord.

Het tweede element van mijn repliek betreft het nieuwe vervoersplan en de mogelijke optie tot schrappen van een aantal haltes, stations en piekurtreinen. Ik begrijp dat u de stelling inneemt dat u dit niet zal toestaan. Dat is goed, maar dan vervalt er aan de aanbodzijde wellicht ook iets. Het plan dat momenteel door de directie is voorbereid, bevat waarschijnlijk een soort evenwicht van inkomsten en uitgaven, waarbij het schrappen van een aantal haltes, stations en treinen extra aanbod kan creëren. Als u niet toestaat dat er bepaalde dingen geschrapd worden, zal men weer voor extra

middelen komen aankloppen. Dit is een open vraag.

Een element in uw antwoord stoort mij een beetje, namelijk de stelling dat verschillende partijen een vertegenwoordiger hebben in de raad van bestuur. Dat is niet correct. Verschillende partijen hebben mee iemand aangeduid voor de raad van bestuur, maar mensen in de raad van bestuur zitten daar in de eerste plaats om het belang van de spoorwegmaatschappij en de gezondheid van het spoorbedrijf in het oog te houden. Ze zijn mogelijk politiek benoemd, maar zij zitten daar in de functie van lid van de raad van bestuur, en niet vanuit hun politieke functie, om het maatschappelijk belang als prioriteit voor ogen te houden. Dat is toch wel een andere rol. U kan niet zomaar stellen dat zij daar de politiek moeten vertegenwoordigen. Zij moeten daar in eerste instantie zorgen dat de NMBS als een goed functionerend bedrijf draait.

01.13 Josy Arens (Les Engagés): Merci monsieur le ministre pour votre réponse. Bien sûr, comme d'autres collègues, j'aurais souhaité que vous citiez les points et les gares supprimés, mais aussi les points et les gares ayant rouvert. Que cela donne-t-il dans une province telle que la province de Luxembourg, qui est ma province, un peu en-dessous de Namur? Il m'arrive souvent de dire que le train Gilkinet s'arrête à Namur, mais j'espère qu'il va quand même continuer à aller jusqu'à Arlon et Luxembourg! Sinon, nous serons dans l'obligation de demander aux Luxembourgeois d'aller jusque Bruxelles, si cela continue.

Vous avez l'habitude de dire que tout va très bien dans le meilleur des mondes. J'aimerais bien vous croire, mais je reposerai, malgré tout, des questions tant que je n'aurai pas la certitude quant aux points et aux gares concernés en province du Luxembourg. Y en a-t-il ou n'y en a-t-il pas? Vous avez dit que le gouvernement – autrement dit vous, en tant que ministre de tutelle – avait le dernier mot. Dès lors, le conseil d'administration peut décider, mais nous sommes face à un contrat de service public. Si j'ai bien compris, vous allez respecter les parlementaires qui vous ont interrogé aujourd'hui et qui continueront à vous interroger.

Les services publics, ce sont des missions qu'il faut remplir, même si le public n'est pas très nombreux. Je rappelle que la province de Luxembourg est une province périphérique qui a besoin de moyens de transport performants autres que les vélos. C'est très bien, le vélo, mais je me vois mal faire Attert-Bruxelles à vélo, du moins pas encore tout de suite! J'aimerais également que les services soient des services de qualité. Vous vous êtes rendu, à l'occasion de l'opération *Wallentrain*, sur le terrain, et c'est une bonne chose qu'un ministre se rende

sur le terrain. Vous voyez que je suis également d'accord avec vous lorsque vous menez de belles opérations!

Néanmoins, je voudrais quand même savoir ce qui va se passer dans la province de Luxembourg. Je suis allé la semaine dernière me rendre compte du fonctionnement des bus au Grand-Duché de Luxembourg. Dans ce pays, les bus sont gratuits et qu'ai-je vu? Il y avait plein de bus à 19 h, à 20 h ou à 21 h, mais la majorité des bus que j'ai vus circuler dans les rues de la ville où je me trouvais étaient vides! Lorsque j'ai demandé pourquoi, on m'a répondu que si vous vouliez réellement développer ces transports en commun, vous devez avoir des bus disponibles régulièrement. Idem pour les trains.

Que s'est-il passé il y a quelques décennies dans nos villages? Les bus – je prends comme exemple le bus, même s'il ne s'agit pas de votre matière – étaient peu fréquentés. On comptabilisait les usagers des bus et on supprimait ensuite les bus. En fin de compte, il n'y avait quasiment plus de transports en commun en milieu rural. Ici, je me bats avec d'autres de la province de Luxembourg, qui est province périphérique à faible densité de population, et j'espère vraiment que les transports en commun vont s'y développer afin que nous puissions nous déplacer sans nécessairement prendre la voiture, ce que nous sommes obligés de faire jusqu'à présent.

01.14 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, ik vind het een beetje vreemd dat u en een aantal collega's die duidelijk niet over een lijst van mogelijk betrokken stations beschikken, nu al bij voorbaat zeggen dat elke denkoefening in de richting van een eventuele sluiting van een station bij voorbaat principiële onmogelijk is. U hebt echter wel geciteerd uit een uitgebreide methodologie om die stations te selecteren. Daarbij is niet alleen het aantal reizigers van tel, maar kan ook een onderscheid worden gemaakt tussen enerzijds een klein station met weinig reizigers waar kilometers in de omtrek geen enkele andere vorm van openbaar vervoer is, waardoor dat kleine station behoort tot de ruggengraat van het openbaar vervoer, dat het spoornet is, en anderzijds een klein station dat gelegen is dicht bij, zelfs op wandel- of fietsafstand, een ander station met een veel groter aanbod. In dat geval is dat laatste kleine station geen onderdeel van de ruggengraat van het openbaar vervoer, maar is het er een vingerkootje van.

Men kan zich dan ook de vraag stellen of het de taak van de NMBS is om tot in het kleinste gehucht treinen te laten rijden, zelfs als daar vlakbij een beter treinaanbod is. Men zou in die gevallen ook

kunnen kijken naar De Lijn in Vlaanderen en de TEC in Wallonië. Wij hebben ook openbaarvervoermaatschappijen die met bussen rijden. Dat is goedkoper, vereist minder capaciteit en is ook flexibeler. Misschien kan men met de opheffing van een station zelfs in een beter alternatief voorzien, bijvoorbeeld een bus die met een hogere frequentie rijdt dan een grote trein die maar een keer per uur of om de twee uur stopt en in de weekends maar een keer in de voormiddag en een keer in de namiddag.

Ik sta voor 100 % achter de doelstelling van de uitbreiding van het aanbod en het reizigersaantal, maar als u sowieso bij voorbaat uitsluit dat men nog maar die denkoefening mag maken, dan vrees ik dat de kans bestaat dat u zichzelf en de reiziger in de voet schiet. Misschien leidt uw principiële verzet er zelfs toe dat de doelstelling van 10 % extra aanbod en 30 % meer reizigers verderaf komt te liggen dan dichterbij. Mijn partij vindt het openbaar vervoer cruciaal om vervoersarmoede tegen te gaan, dus een klein station zonder alternatieven moet openblijven, maar ik vind wel dat wij het verplicht zijn aan de reizigers en aan onszelf om te kijken of dat geldt voor elk klein station. Men kan toch niet blind blijven voor een situatie waarin er wel alternatieven zijn en misschien betere alternatieven, waardoor men de middelen elders kan inzetten en men dus voor meer mensen een beter treinaanbod kan organiseren. Daar is het ons toch allebei om te doen.

Mijnheer de minister, ik hoop dat u minstens de openheid van geest hebt om de oefening van de raad van bestuur af te wachten. En laten wij dan samen kijken of er met die methodologie een goed onderbouwd voorstel wordt gedaan. Als dat niet het geval is, klasseren wij dat verticaal. Als er wel iets voor te zeggen valt, moeten wij deze afweging durven te maken, in het belang van de reizigers.

01.15 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Je renvoie à l'écrit pour les collègues, dont M. Arens, qui n'auraient pas été très attentifs. Quand on dit qu'il n'y aura pas de suppression de points d'arrêt, a fortiori cela vaut aussi pour la province dont est issu M. Arens, à moins que l'on me démontre le contraire. C'est sans doute plus porteur de faire vivre de mauvaises nouvelles même si elles sont démenties en séance ici, mais c'est dommage pour le débat. En effet, comme vous l'avez très clairement souligné, monsieur le ministre, il y aura un accroissement de l'offre dans le prochain plan de transport avec une augmentation ambitieuse de 2 000 trains supplémentaires par semaine. On peut vraiment

s'en réjouir. Vous avez aussi été très clair sur la question des points d'arrêt. Il s'agit de sortir du cercle vicieux pour entrer dans un cercle vertueux par rapport à l'offre ferroviaire. Je me réjouis également de l'ouverture de nouveaux points d'arrêt. Dans ce cadre-là, on sera certainement à la recherche de potentialités et d'opportunités pour la SNCB. C'est ce qu'on souhaite pour le rail en Belgique et notamment du côté des agglomérations.

01.16 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

La question de la suppression de certains points d'arrêt est une thématique qui nous passionne et qui nous inquiète énormément à chaque fois qu'une annonce se fait, surtout quand elle est soudaine. Le 20 janvier 2021, ma collègue Mélissa Hanus vous interrogeait sur ce sujet-là. Vous lui répondiez alors qu'aucune fermeture de gare ni de point d'arrêt ne se ferait sous cette législature. Vous me l'aviez également affirmé à la fin de l'année dernière quand les syndicats de ma région avaient fait un mouvement de grogne parce qu'une telle annonce était parue dans la presse.

Aujourd'hui, la question est de savoir comment tenir parole. Je constate que votre discours n'a pas changé. Je suis contente de vous entendre dire qu'il n'est pas question de supprimer ces 22 points d'arrêt. Nous sommes d'accord, ce serait un très mauvais signal à l'égard des navetteurs et, surtout, de ceux qui viennent, comme ma collègue Mélissa Hanus et moi-même de zones rurales. En effet, les améliorations ne peuvent se faire en laissant des navetteurs à quai.

01.17 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, uw antwoord was duidelijk. U wilt geen sluiting van die stations.

Ik had dat antwoord verwacht. Het is politiek de gemakkelijkste piste. U wint immers geen schoonheidsprijzen met het sluiten van haltes. Ik vind het wel jammer dat er geen bereidwilligheid is om het voorstel zelfs nog maar te onderzoeken, zeker de context kennende. Onze begroting is barslecht. We hebben de slechtste begroting van Europa. We zitten aan 480 miljard euro overheidsschuld en elke dag komt er 80 miljoen euro schuld bij. Tussen het begin en het einde van deze vergadering zal er ongeveer 10 miljoen staatsschuld bijgekomen zijn.

Als een structureel verlieslatend overheidsbedrijf dan zegt dat het misschien eens moet onderzoeken of het niet de moeite zou kunnen zijn om eventueel enkele haltes te sluiten waar er 7, 10 of 15 mensen of in het weekend zelfs 0 opstappen

en dat idee alleen al op een duidelijke njet stuit, dan vind ik dat weinig verantwoord. Dat is tekenend voor het ontbreken van enig urgentiebesef van de financiële toestand van het land, maar ook van het financiële traject dat de NMBS onder Vivaldi aan het rijden is.

Ik vind het positief dat enkele leden van de meerderheid, tenminste ter linkerzijde aan de Vlaamse kant, daarop genuanceerder reageren. Ik heb daar respect voor. Sommige collega's maken zich vandaag zorgen over 20 haltes zonder reizigers en noemen het schandalig dat het idee van een sluiting wordt overwogen. Ik breng u graag in herinnering dat elke afscheidnemende CEO van de NMBS van de laatste 10 jaar ons heeft gewaarschuwd dat de NMBS afstevent op een Sabenascenario bij het uitblijven van grondige hervormingen. Die hervormingen zijn er in deze legislatuur helemaal niet. Ik verwijs naar de arbeidsvoorwaarden en de implementatie van het vierde spoorwegpakket.

Als we zo verder doen en als de NMBS in 2032 crasht bij de openstelling van de markt, wat ik al herhaaldelijk heb voorspeld, dan gaat het niet over 20 haltes, maar over 500 stations. Ik vrees dat sommigen de komende jaren nog ferm zullen schrikken wanneer ze van hun groene wolk afdalen en hun voetjes weer in de echte wereld neerplanten.

01.18 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het is een goede zaak dat er voor u geen stations moeten sluiten. Het is in deze discussie belangrijk om goed te beseffen dat een sluiting een achteruitgang is. Dit is het verhaal van kip en ei. Als we vroeger op de luchthaven spraken over fietspaden, wilde men die niet aanleggen omdat er geen fietsers waren. Als men wil dat er fietsers zijn, moet men wel eerst fietspaden aanleggen. Met de treinen is het net zo. Men moet zorgen voor een goed aanbod en dan zullen er reizigers zijn.

Het verbaast mij dat cd&v in alle talen voor het platteland kiest, maar wel ook voor de afbouw van de kleine stations. Het zijn namelijk net de mensen die op het platteland wonen en al moeite hebben om het openbaar vervoer te gebruiken die daardoor getroffen zullen worden. Wij zijn voor het Zwitserse model, voor goede verbindingen met trein, tram en bus, en voldoende openbaar vervoer opdat iedereen dat kan gebruiken. Daar moeten natuurlijk genoeg middelen voor zijn. U weet dat wij vroeger al hebben gepleit voor meer middelen voor een goed transport en goed openbaar vervoer. Dat is natuurlijk wel een probleem. Ik ben blij met wat u zegt, maar ik vrees wel dat er in de raad van bestuur nog discussie zal zijn. Iedereen heeft het

hier altijd over tekorten, ontbrekende treinverbindingen en afgeschafte treinen, maar anderzijds gaat men wel akkoord met de sluiting van stations. Dat begrijp ik niet.

01.19 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, u hebt een heel uitgebreid antwoord gegeven, zonder de details over de betrokken haltes en treinverbindingen. Ik heb daar begrip voor, want daarover zal er nog wel duidelijkheid komen. Veelzeggend was wel dat u de hakken in het zand zet. U zet de hakken in het zand en geeft aan dat u uw opmerkingen hebt gegeven inzake negatieve beeldvorming per activiteit. Dit botst volledig met wat u in het verleden vertelde en met de intenties die u kenbaar maakte. U hebt de opmerkingen doorgegeven aan de raad van bestuur en wacht nu af. Daarna moet het langs de ministerraad, die het laatste woord heeft. U maakt zich dus sterk dat men dit niet zomaar zal laten passeren. Dat is opvallend, want aan de beheersovereenkomst werd lang gewerkt. Ik herinner mij dat wij in het halfrond de beheersovereenkomst hebben besproken. Ik heb toen opgemerkt dat die overeenkomst de mogelijkheid openliet om – in tegenstelling tot wat u in het verleden vertelde – wel degelijk loketten en stations te sluiten. We zijn nu minder dan drie maanden verder en het is zover. Er is nu weer een nieuwe botsing tussen de visie van de raad van bestuur en de directie van de NMBS enerzijds en u anderzijds. Ik stel vast dat er niet alleen daar een verschil is, maar dat er blijkbaar ook partners van u in de meerderheid zijn die zich vragen stellen en niet op dezelfde lijn zitten als u. Ik kan dat alleen maar betreuren, maar het verwondert mij niet echt. Men zag dit van ver aankomen.

Le président: Comme il se doit dans un débat d'actualité, les députés de groupes qui n'ont pas posé de question peuvent s'exprimer dans les répliques, y compris les chefs de groupe. Monsieur Piedboeuf, je sens que vous êtes dans cette catégorie.

01.20 Benoît Piedboeuf (MR): Monsieur le président, j'ai écouté tout ce que mes collègues ont dit, et qui était bien intéressant.

Mon intervention porte sur un point latéral par rapport au plan de transport. Je veux parler des nombreux hectares dont la SNCB et/ou Infrabel sont propriétaires; il s'agit de gares abandonnées, d'anciens lieux de réparation, etc., sortis des zones d'activité, qui sont en déshérence, parce que ce sont souvent des sites pollués. J'ai déjà interrogé le ministre, qui m'a répondu à ce sujet.

Ces lieux sont sortis du cadre économique. Or, on parle de supprimer l'artificialisation des sols d'ici