

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 155

van **KOEN DANIËLS**

datum: 24 oktober 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Rechtstreekse treinverbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel via Dendermonde - Afschaffing

De NMBS en Infrabel stelden hun plannen voor met betrekking tot het treinvervoer in Oost-Vlaanderen in 2023-2026. In dat plan lezen we een opvallende wijziging in het traject van Sint-Niklaas naar Brussel. Zo staat er dat de rechtstreekse verbinding die via Dendermonde gaat, wordt afgeschaft. In de nabije toekomst zullen reizigers de S34 trein - die in Antwerpen start - moeten nemen van Sint-Niklaas naar Dendermonde. Daar zullen ze moeten overstappen om hun weg te vervolgen naar Brussel. Volgens de NMBS blijft op die manier het aanbod in Sinaai, Melsele en Zele behouden. Dat de reizigers van centrumstad Sint-Niklaas dan altijd zouden moeten overstappen, komt maar zijdelings aan bod.

De verandering is in het Waasland moeilijk te koppelen aan de engagementen die de NMBS naar voren heeft geschoven, namelijk 'veel meer reizigers aantrekken en het aandeel van de trein als vervoermiddel vergroten' en 'de ervaring van de reizigers voortdurend verbeteren'. Voor veel reizigers zal de wijziging betekenen dat ze steeds moeten overstappen en hun reis wordt onderbroken. Dit terwijl veel pendelaars de rechtstreekse verbinding nemen om, eens opgestapt, verder te kunnen lezen, werken, ...

Bijkomend zal de trein alsnog doorrijden tot in Kortrijk via Doornik. Dat vormt net een omweg voor de reizigers die naar Kortrijk moeten. Een betere oplossing zou dus eventueel zijn om de trein te laten doorrijden naar Brussel en daar te splitsen in twee treinen, om het traject voor die reizigers te verbeteren.

1. Hoe reageert de minister op de beslissing die genomen werd door de NMBS? Wat zijn de argumenten om de rechtstreekse lijn af te schaffen?
2. Werde de minister betrokken in een overleg met betrekking tot de beslissing?
Zo ja, welk standpunt heeft de minister zelf ingenomen?
Zo niet, waarom werd ze niet betrokken?
3. Werde de beslissing afgetoetst binnen de vervoersregio van het Waasland? Welke standpunten namen zij in? Zo niet, waarom werden zij niet meegenomen in het beslissingsproces?
4. Kan de minister (opnieuw) in gesprek gaan met de NMBS en de betrokken federale minister om de bezorgdheden vanuit het Waasland over te maken en een mogelijke wijziging in de route zoals hierboven vermeld voor te stellen?

ANTWOORD

op vraag nr. 155 van 24 oktober 2023

van **KOEN DANIËLS**

1. Ik heb voorgesteld om dit punt te bespreken op een volgende interministeriële conferentie. Gelet op het feit dat dit louter een Vlaams-federale aangelegenheid betreft, heeft minister Gilkinet aangeboden om dit dossier bilateraal te behandelen. Dit dossier werd vervolgens onder de aandacht gebracht bij het kabinet Gilkinet, dat liet weten dat de voorgestelde wijziging niet gepland staat voor december 2023 maar voor december 2024. Bezorgdheden omtrent de plannen werden overgemaakt, bijkomende uitleg werd gevraagd en aanpassingen werden gesuggereerd. Minister Gilkinet zal op basis hiervan bijkomende uitleg aan de NMBS vragen. Er zal verder in overleg worden getreden op basis daarvan.
2. Ik werd voorafgaandelijk niet betrokken bij deze beslissing.
3. De vervoerregio Waasland werd niet geconsulteerd voorafgaand aan de beslissing van de NMBS. Tijdens de bijeenkomst van de vervoerregioraad Waasland op 29 juni 2023 werd hierover grote bezorgdheid geuit. De vervoerregioraad heeft dan ook aangedrongen op een bijsturing van de plannen, meer bepaald op het behouden en optimaliseren van de directe verbinding tussen het Waasland (Sint-Niklaas) en Brussel.
4. Zie hiervoor het antwoord op deelvraag 1.