

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

11-09-2024

Voormiddag

Mercredi

11-09-2024

Matin

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

INHOUD

Gedachtewisseling over de uitvoering van de beheersovereenkomst met de NMBS en toegevoegde vragen van	1
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitvoering van het vervoersplan van de NMBS" (56000057C)	1
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het tempo van de aanwervingen van treinbestuurders bij de NMBS" (56000058C)	1
- Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beslissing van de NMBS om de voorziene uitbreiding van het treinaanbod in te perken" (56000064C)	1
- Jean-Luc Crucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het uitstel van de uitbreiding van het NMBS-aanbod" (56000065C)	1
<i>Sprekers: Dorien Cuylaerts, Dimitri Legasse, Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke, Joris Vandenbroucke, voorzitter van de Vooruitfractie, Tine Gielis, Staf Aerts, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	

SOMMAIRE

Échange de vues sur la mise en œuvre du contrat de gestion avec la SNCB et questions jointes de	1
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en œuvre du plan de transport de la SNCB" (56000057C)	1
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rythme auquel sont recrutés les conducteurs de train à la SNCB" (56000058C)	1
- Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La décision de la SNCB visant à réduire l'extension prévue de l'offre de trains" (56000064C)	1
- Jean-Luc Crucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le report de l'offre de services complémentaires de la SNCB" (56000065C)	1
<i>Orateurs: Dorien Cuylaerts, Dimitri Legasse, Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke, Joris Vandenbroucke, président du groupe Vooruit, Tine Gielis, Staf Aerts, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 11 SEPTEMBER 2024

Voormiddag

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

du

MERCREDI 11 SEPTEMBRE 2024

Matin

De gedachtewisseling vangt aan om 10.16 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Frank Troosters.

L'échange de vues commence à 10 h 16. La réunion est présidée par M. Frank Troosters.

01 Gedachtewisseling over de uitvoering van de beheersovereenkomst met de NMBS en toegevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitvoering van het vervoersplan van de NMBS" (56000057C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het tempo van de aanwervingen van treinbestuurders bij de NMBS" (56000058C)
- Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beslissing van de NMBS om de voorziene uitbreiding van het treinaanbod in te perken" (56000064C)
- Jean-Luc Crucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het uitstel van de uitbreiding van het NMBS-aanbod" (56000065C)

De **voorzitter**: De toegevoegde vragen zullen deel uitmaken van de gedachtewisseling.

01.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): De NMBS wil het aantal bijkomende treinen dat was aangekondigd in het vervoersplan 2023-2026 met 30 % terugschroeven, omdat de netcapaciteit te beperkt is en omdat ze onvoldoende treinbestuurders kan aanwerven. Ook de planning op lange termijn zou worden bijgesteld.

Zult u nog iets ondernemen tegen die beslissing? Vindt u uw plannen om het treinaanbod te verhogen nog altijd realistisch? Hoe zult u de aanwervingsproblemen voor het boordpersoneel aanpakken? Hoe denkt u de capaciteitsproblemen op het net te verhelpen?

01.02 **Dimitri Legasse** (PS): Het glas is halfvol of

01 Échange de vues sur la mise en œuvre du contrat de gestion avec la SNCB et questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en œuvre du plan de transport de la SNCB" (56000057C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rythme auquel sont recrutés les conducteurs de train à la SNCB" (56000058C)
- Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La décision de la SNCB visant à réduire l'extension prévue de l'offre de trains" (56000064C)
- Jean-Luc Crucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le report de l'offre de services complémentaires de la SNCB" (56000065C)

Le **président**: Les questions jointes seront intégrées à l'échange de vues.

01.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): La SNCB souhaite réduire de 30 % le nombre de trains supplémentaires annoncé dans le plan de transport 2023-2026, parce que la capacité du réseau est trop limitée et que la société ne parvient pas à recruter suffisamment de conducteurs de train. La planification à long terme serait également revue.

Avez-vous encore l'intention d'entreprendre des démarches contre cette décision? Estimez-vous toujours que vos plans visant à augmenter l'offre de trains sont réalistes? Comment comptez-vous résoudre les problèmes de recrutement de personnel de bord? Comment comptez-vous pallier les problèmes de capacité du réseau?

01.02 **Dimitri Legasse** (PS): On peut voir le verre

halfleeg, het is maar hoe je het bekijkt. Blijkbaar werd de beslissing eenparig genomen door de raad van bestuur van de NMBS. Onze fractie heeft een versterking van het spoor, het openbaarvervoeraanbod en de kwaliteit ervan altijd gesteund. Een verhoging met 5 % is behoorlijk, maar in het beheerscontract wordt een verhoging met 7 % gestipuleerd. De beslissing die genomen werd is laakbaar, maar wij willen ons constructief blijven opstellen.

De treinreizigers willen een betere dienstverlening. De NMBS handhaaft haar einddoelstelling, maar past die aan aan enige realiteitszin. Volgens de vakbonden is de consolidatie van het bestaande aanbod de prioriteit, met name door de aanwerving van voldoende treinbestuurders. In 2024 werden er echter slechts 300 aangeworven, d.i. amper de helft van de vooropgestelde 625.

Hoe kan er effectief personeel aangetrokken worden? Hoe kan de functie van treinbestuurder aantrekkelijker gemaakt worden? Uw kabinet stelde dat het zou bekijken hoe er tegen de beslissing van de raad van bestuur actie ondernomen kan worden. Wat zult u doen?

01.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Als er geen personeel is, kunnen er geen treinen rijden. Het gebrek aan financiering in de voorbije jaren heeft tot gevolg dat er elke dag vertragingen zijn en treinen afgeschaft worden en heeft ervoor gezorgd dat het personeel overbelast is en geen verlof kan opnemen en dat hun dienstrooster op het laatste moment gewijzigd wordt. Niemand luistert hier echter naar de vakbonden of het personeel. Men moet dan ook niet verbaasd zijn dat de doelstellingen die nog geen jaar geleden vastgesteld werden nu uitgesteld worden, om nog maar te zwijgen van de besparingen die de vorige regeringen doorgevoerd hebben voor het spoor (zelfs met een groene minister van Mobiliteit).

Last but not least maakt de – dikbetaalde – directie de arbeidsvoorwaarden en het statuut van de werknemers minder interessant. Dat is koren op de molen van de liberalen, die de slechte werking van de openbare diensten bekritisieren en voor de liberalisering van het spoor pleiten. In alle landen waar het spoor geliberaliseerd werd, heeft dat evenwel geleid tot minder treinen en minder lijnen en tot minder goede arbeidsvoorwaarden. In het Verenigd Koninkrijk werd die beslissing trouwens teruggedraaid.

De PVDA wil dat er een reddingsplan voor het spoor opgesteld wordt met middelen en personeel in plaats van loze beloften.

à moitié vide ou le verre à moitié plein. La décision semble avoir été prise à l'unanimité par le conseil d'administration de la SNCB. Notre groupe a toujours soutenu le renforcement du rail, l'offre de transports en commun et leur qualité. Une augmentation de 5 % est appréciable mais le contrat de gestion évoquait 7 %. La décision prise est critiquable mais nous voulons rester constructifs.

Les navetteurs souhaitent un meilleur service. La SNCB garde son objectif final mais elle le module en fonction d'un certain principe de réalité. Selon les syndicats, la priorité de la SNCB est de consolider l'offre, notamment en recrutant assez de conducteurs, or seuls 300 ont été recrutés en 2024, soit à peine la moitié de l'objectif (qui était de 625).

Comment assurer l'effectivité du recrutement? Comment rendre plus attractive la fonction de conducteur? Votre cabinet a dit examiner toutes les actions contre la décision du conseil d'administration. Que comptez-vous faire?

01.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Sans personnel, pas de trains qui roulent. Le manque de financement de ces dernières années implique au quotidien des retards et des annulations ainsi que des travailleurs surchargés qui ne peuvent prendre congé et dont les horaires sont modifiés en dernière minute. Mais personne ici n'écoute les syndicats ni le personnel. Dès lors, on ne peut s'étonner que soient reportés les objectifs fixés il y a à peine un an, sans compter les économies réalisées par les précédents gouvernements sur le rail (même avec un ministre Ecolo de la Mobilité).

Enfin, la direction – grassement payée – dégrade les conditions d'emploi et le statut des travailleurs. Cela donne l'occasion aux libéraux de critiquer le mauvais fonctionnement des services publics et de justifier la libéralisation du rail. Or partout où celle-ci a été appliquée, cela a conduit à moins de trains et de lignes, et de moins bonnes conditions de travail. Le Royaume-Uni fait d'ailleurs marche arrière.

Le PTB veut un plan de sauvetage du rail impliquant des moyens et du personnel au lieu des promesses vides.

Hoe zult u, samen met de directie en de vakbonden, het huidige aanbod en de toekomstige uitbreiding ervan garanderen? Zijn de aanwervingsproblemen bij het spoor te wijten aan de slechte arbeidsvoorwaarden? Zult u die verbeteren?

Comment garanterez-vous, avec la direction et les syndicats, l'offre actuelle et son extension future? La difficulté à recruter dans le rail vient-elle des mauvaises conditions de travail? Les améliorerez-vous?

Hoe komt het dat niemand geanticipeerd heeft op de problemen met de rijpaden, waardoor een deel van de uitbreiding van het aanbod geschrapt moet worden? De beheerscontracten van de NMBS en Infrabel werden nochtans tegelijkertijd opgesteld. Hoe zal de NMBS het aanbod met 10 % kunnen verhogen tegen 2032, zoals gepland? Hoe zult u voorkomen dat de arizonacoalitie het mes zal zetten in de toekomstige investeringen?

Comment personne n'a-t-il anticipé les problèmes de sillons expliquant l'annulation d'une partie de l'extension de l'offre? Les contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel ont pourtant été rédigés concomitamment. Comment la SNCB pourra-t-elle augmenter de 10 % l'offre prévue en 2032? Comment éviterez-vous que l'Arizona ne coupe dans les futurs investissements?

In *La Libre Belgique* staat te lezen dat het Centrum Integriteit van de federale Ombudsman een onderzoek uitgevoerd heeft naar aanleiding van problematische feiten op het niveau van de directie van Infrabel. Wat kunt u ons daarover zeggen? Zouden we het verslag kunnen krijgen? Wat is uw reactie op de uitspraak van de CEO, voor wie het aanspannen van een rechtszaak tegen zijn eigen werkgever een rode lijn zou zijn?

Selon *La Libre Belgique*, le Centre d'intégrité du Médiateur fédéral a mené une enquête à la suite de faits problématiques à la direction d'Infrabel. Que pouvez-vous nous en dire? Pourrions-nous avoir le rapport? Que répondez-vous au CEO qui aurait dit qu'aller en justice contre son employeur est une ligne rouge?

Meer en meer personeelsleden bij het spoor kunnen een salariswagen krijgen in ruil voor een deel van hun brutoloon. Wat kunt u daarover zeggen?

De plus en plus de travailleurs du rail bénéficient de voitures-salaire au lieu d'une partie du salaire brut. Que pouvez-vous en dire?

01.04 Jean-Luc Crucke (Les Engagés): Het is belangrijk om in dit hele verhaal de nodige nuances aan te brengen! De vakbondsleden bij de NMBS zeggen dat het geen budgettair probleem betreft, maar een probleem van human resources en van onvoldoende inspanningen bij de organisatie van de aanwervingen. Er werden medewerkers aangeworven, maar onvoldoende om de tweede fase van de uitbreiding van de dienst ten uitvoer te brengen, die nu dus uitgesteld wordt. Ik ben het ermee eens dat men kan zeggen dat het glas halfleeg of halfvol is. De vakbonden wisten dat men er niet in zou slagen om de personeelsformaties tegen het gewenste tempo in te vullen.

01.04 Jean-Luc Crucke (Les Engagés): Il faut apporter de la nuance à tout cela! Les syndicalistes de la SNCB disent qu'il ne s'agit pas d'un problème budgétaire mais d'un problème de ressources humaines, d'une insuffisance dans l'organisation du recrutement. Ce dernier a eu lieu mais pas assez pour ouvrir la deuxième phase d'extension du service, qui est donc reportée. Je me joins à l'image du verre à moitié vide ou à moitié plein. Les syndicats savaient qu'on n'arriverait pas à remplir les cadres à la vitesse souhaitée.

Hoe valt te verklaren dat het streefcijfer niet gehaald kon worden? Wat werd er al dan niet gedaan om die doelstelling te bereiken?

Comment expliquer qu'on n'ait pas pu atteindre le chiffre fixé? Qu'est-ce qui a été fait ou non pour y parvenir?

Vooraf in het Noorden van het land zou de schoen knellen en zou men er niet in geslaagd zijn genoeg mensen aan te werven om het dienstenaanbod te verzekeren. Klopt dat?

La difficulté résiderait plutôt dans le fait qu'au Nord du pays, on n'aurait pas réussi à recruter le nombre suffisant de personnes pour garantir l'offre de service. Est-ce exact?

Ik veronderstel dat er een dialoog tot stand is gekomen tussen de minister en de CEO van het spoorbedrijf. Wanneer bent u ervan op de hoogte gebracht dat de NMBS er niet in zou slagen

Je suppose qu'un dialogue est établi entre le ministre et la CEO de l'entreprise. Quand avez-vous été informé que l'entreprise n'arriverait pas à recruter suffisamment de personnel? Quelles sont les

voldoende personeel aan te werven? Welke maatregelen werden er genomen om te trachten dat manco weg te werken? U zegt dat u de unaniem door de raad van bestuur genomen beslissing niet aanvaardt. Alle politieke families zijn echter in die raad van bestuur vertegenwoordigd.

Had men niet beter moeten communiceren naar de treinreizigers? Had men er niet te veel vertrouwen in? Of vindt u dat u niet de informatie hebt gekregen die u nodig had? Beschikt u nu over voldoende informatie – en, zo ja, welke – om te oordelen dat het wel degelijk over een uitstel gaat en dat de door de raad van bestuur genoemde termijnen wel gehaald zullen worden?

01.05 Joris Vandenbroucke (Vooruit): De problemen zijn niet nieuw: nooit eerder werden er zoveel treinen afgeschaft en ook de stiptheid was nog nooit zo slecht.

Ook de oorzaken zijn bekend. Treinconstructeurs slagen er niet in om de nieuwe treinstellen op tijd te leveren, waardoor de capaciteitsverhoging er niet komt. Daardoor moet de NMBS met oud materieel rijden, dat regelmatig defect is. Daarnaast slaagt de NMBS er, ondanks de vele inspanningen, niet in om voldoende treinbestuurders en treinbegeleiders aan te werven.

Vooruit heeft u de voorbije jaren steeds gesteund in uw ambitie om het gevoerde besparingsbeleid van de Zweedse regering te counteren. Samen hebben we de middelen vrijgemaakt om het aanbod met 10 %, het aantal reizigers met 30 % en het aantal nieuwe treinstellen met 50 % te verhogen. Daardoor beschikken de spoorwegen vandaag over meer middelen dan ooit.

Al in november 2023 werd er uit protest bij het spoor gestaakt. Vooruit meent dan ook dat de raad van bestuur een verstandige beslissing heeft genomen. Het vervoersplan kan immers pas worden uitgevoerd wanneer er voldoende personeel en materieel beschikbaar is.

De vakbonden en zelfs TreinTramBus steunen de beslissing om de tweede fase van het vervoersplan uit te stellen, al betreurt de reizigersorganisatie de gebrekkige communicatie van de NMBS. Ook in het Parlement betwist geen enkele fractie de realiteit op het terrein. Alleen u blijft zich met luide stem tegen de beslissing verzetten.

Op grond waarvan maakt u zich sterk dat de uitbreiding van het vervoersaanbod in december 2024 wél mogelijk is? Met welk personeel en welk

mesures pour tenter de combler cette carence? Vous dites ne pas accepter la décision prise à l'unanimité par le conseil d'administration. Or, toutes les familles politiques y sont représentées.

N'aurait-il pas fallu développer une meilleure communication à l'égard des navetteurs? N'y a-t-il pas eu un excès de confiance? Ou considérez-vous n'avoir pas pu bénéficier des renseignements utiles? Disposez-vous à présent des informations suffisantes – et, si oui, desquelles – pour considérer qu'il s'agit bien d'un report dans les délais évoqués par le conseil d'administration?

01.05 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Les problèmes ne datent pas d'hier. Il n'y a jamais eu autant de trains supprimés, et la ponctualité est également plus déplorable que jamais.

Les causes sont bien connues également. Les constructeurs de trains n'arrivent plus à livrer le nouveau matériel à temps, ce qui rend impossible une augmentation de la capacité. Dès lors, la SNCB se voit contrainte d'utiliser du matériel roulant obsolète, qui tombe régulièrement en panne. Malgré ses nombreux efforts, elle peine, en outre, à recruter suffisamment de conducteurs et d'accompagnateurs de train.

Ces dernières années, Vooruit a toujours soutenu vos efforts pour contrer la politique d'austérité menée par la coalition suédoise. Ensemble, nous avons libéré les moyens nécessaires pour augmenter l'offre de 10 %, le nombre de voyageurs de 30 % et le nombre de nouvelles rames de 50 %. De ce fait, les chemins de fer disposent de plus de moyens que jamais auparavant.

En novembre 2023 déjà, les cheminots ont fait grève en signe de protestation. Vooruit estime que le conseil d'administration a pris une décision judicieuse. En effet, le plan de transport ne peut être mis en œuvre que si la SNCB dispose de suffisamment de personnel et de matériel.

Les syndicats et même TreinTramBus soutiennent la décision de reporter la deuxième phase du plan de transport, même si l'organisation représentative des voyageurs déplore la mauvaise communication de la SNCB. Au Parlement non plus, aucun groupe politique ne conteste la réalité du terrain. Vous seul continuez à vous opposer à la décision à haute voix.

Sur quels éléments vous fondez-vous pour affirmer que l'élargissement de l'offre de transport en décembre 2024 est bel et bien réalisable? Avec quel

materieel moet dat dan gebeuren? Zult u effectief verzet aantekenen tegen de beslissing van de raad van bestuur?

Ondertussen insinueert u dat de partijen die aan het onderhandelen zijn over de vorming van een nieuwe regering het spoor willen uitkleden. Ik vind het ongepast dat u als minister van een regering in lopende zaken zulke uitspraken doet.

01.06 Tine Gielis (cd&v): Een jaar geleden zei de CEO van de NMBS hier dat we eerst de druk op het personeel moesten wegnemen alvorens bijkomende oude treinstellen op het net te brengen en de problemen nog te vergroten. Toch wou de minister het reïnsysteem nog meer op de proef stellen. Had dat iets met de regionale verkiezingen te maken, of met het feit dat het vervoersplan vooral uitbreidingen in Wallonië bevatte?

Vandaag ziet de NMBS zich gedwongen om de uitbreiding van het treinaanbod uit te stellen door een gebrek aan treinpersoneel.

De toenemende vraag naar internationaal treinverkeer in 2023 en 2024 bracht bovendien het binnenlandse treinaanbod in het gedrang. Wat hebt u ondernomen om de voorrangsregels in het voordeel van de internationale treinen te wijzigen? Hoe zult u ervoor zorgen dat ons binnenlands verkeer niet moet wijken? Welke investeringen komen er in de nabije toekomst om de capaciteit te verhogen, onder meer op de as Antwerpen-Brussel?

Cd&v begrijpt de beslissing van de NMBS om de uitbreiding uit te stellen, maar we moeten het bedrijf wel aanporren om vast te houden aan de ambities van het meerjarenplan. Eerst moeten de huidige treinen goed en betrouwbaar zijn, daarna kan aan een uitbreiding worden gewerkt.

01.07 Staf Aerts (Ecolo-Groen): De recente beslissingen van de NMBS gaan in tegen het ambitieuze beheerscontract dat u met de NMBS hebt afgesloten. Er was daarover geen unanimité in de raad van bestuur. Er is gewoon geen stemming gehouden en er werden kritische vragen gesteld. De essentiële vraag is nu hoe wij ervoor zorgen dat de eerdere ambitieuze plannen van de NMBS kunnen doorgaan. Het is heel goed dat er hoorzittingen met de NMBS komen. Voor een sterk openbaar vervoer is een ambitieuze NMBS nodig.

personnel et quel matériel? Ferez-vous effectivement opposition à la décision du conseil d'administration?

Entre-temps, vous insinuez que les partis qui mènent actuellement des négociations en vue de la formation d'un nouveau gouvernement souhaitent dépouiller le rail. Je trouve inapproprié que vous teniez de tels propos en tant que ministre d'un gouvernement en charge des affaires courantes.

01.06 Tine Gielis (cd&v): Il y a un an, la CEO de la SNCB déclarait en commission qu'il fallait d'abord supprimer la pression qui pesait sur le personnel avant d'injecter d'anciennes rames supplémentaires sur le réseau et d'aggraver encore les problèmes. Pourtant, le ministre a souhaité mettre le système ferroviaire davantage encore à l'épreuve. Cela avait-il un lien avec les élections régionales ou avec le fait que le plan de transport prévoyait surtout des extensions de l'offre en Wallonie?

La SNCB se voit à présent contrainte de reporter l'accroissement de l'offre de trains par manque de personnel de bord.

La hausse de la demande en faveur de liaisons ferroviaires internationales en 2023 et 2024 a par ailleurs pesé lourdement sur l'offre nationale de trains. Quelles mesures avez-vous prises en vue de modifier les règles de priorité qui sont favorables aux trains internationaux? Comment allez-vous veiller à ce que notre trafic intérieur ne soit pas traité en parent pauvre? Quels investissements seront réalisés dans un avenir proche pour augmenter la capacité, notamment sur l'axe Anvers-Bruxelles?

Le cd&v comprend la décision prise par la SNCB de reporter l'extension de l'offre, mais nous devons inciter l'entreprise à maintenir le niveau d'ambitions du plan pluriannuel. La qualité et la fiabilité des liaisons ferroviaires actuelles doivent d'abord être garanties avant qu'une extension soit mise en œuvre.

01.07 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Les décisions récentes de la SNCB vont à l'encontre du contrat de gestion ambitieux que vous avez conclu avec la SNCB. Elles n'ont pas fait l'unanimité au sein du conseil d'administration. Il n'y a tout simplement pas eu de vote et les intéressés se sont montrés critiques dans leurs questions. L'essentiel aujourd'hui est de savoir comment faire en sorte de pouvoir poursuivre les plans ambitieux élaborés précédemment par la SNCB. Il est positif d'organiser des auditions avec la SNCB. Des transports en commun performants requièrent une SNCB ambitieuse.

Voorzitster: Tine Gielis.

Bijna twee jaar geleden werd een nieuw beheerscontract afgesloten met gefaseerde inspanningen, maar ook met de nodige extra financiële middelen. Op 10 jaar tijd gaat het om niet minder dan 43 miljard euro.

De NMBS is mee de boer op gegaan om dat mooie plan in de verf te zetten, maar schroeft nu alles zonder overleg terug. In het beheerscontract zegt de regering te voorzien in extra middelen en de NMBS geeft aan wat daartegenover staat. Dertien projecten die eind dit jaar moesten starten, worden nu uitgesteld. Het risico dat het uiteindelijke doel niet behaald wordt, wordt alleen maar groter. Dit uitstel is een soort van contractbreuk.

Moet de regering al haar engagementen op dezelfde manier blijven nakomen? Of heeft zij een drukingsmiddel? Welke mogelijkheden zijn er?

Er wordt heel zwaar gehakt in het bestaande aanbod naar aanleiding van een nieuwe treinverbinding naar Amsterdam. De NMBS mag een treinaanbod ontwikkelen buiten haar opdracht voor de openbare dienst, maar dit mag de kwaliteit en kwantiteit van de openbare dienst niet beïnvloeden. Heel wat binnenlandse treinverbindingen die nu geschrapt worden, zijn opgenomen in het referentieaanbod.

Bent u het ermee eens dat dit in strijd is met het beheerscontract? Welke instrumenten hebt u om de NMBS daarop aan te spreken?

De lokale besturen werden niet eens op de hoogte gebracht, hoewel zij cruciaal zijn voor een goed en duurzaam mobiliteitsbeleid. Overleg is cruciaal. Wat zijn op dat vlak de verplichtingen? Komt er nog overleg tussen nu en december?

01.08 Frank Troosters (VB): Tijdens de vorige legislatuur was de rode draad in het regeringsbeleid de realisatie van een groter vervoersaanbod om de modal shift van de vervuilde wagen naar het openbaar vervoer te maken. U kreeg af te rekenen met het gevolg van de gebrekkige investeringen in het verleden en deed meteen de belofte om het vervoersaanbod tegen eind 2024 met 5 % te verhogen. Dat vergt echter genoeg netcapaciteit, voldoende betrouwbaar rollend materieel en het nodige operationeel personeel. Bijna de helft van het

Présidente: Tine Gielis.

Il y a près de deux ans, un nouveau contrat de gestion a été conclu. Celui-ci prévoyait des efforts échelonnés mais également les moyens financiers supplémentaires requis. En dix ans, on parle de pas moins de 43 milliards d'euros.

La SNCB, qui est également allée à la rencontre des intéressés sur le terrain pour défendre ce beau plan, revoit à présent ce dernier à la baisse sans aucune concertation. Dans le contrat de gestion, le gouvernement affirme qu'il mettra des moyens supplémentaires sur la table, tandis que la SNCB précise les actions qu'elle entreprendra en contrepartie. Treize projets qui devaient être lancés à la fin de l'année sont maintenant reportés, augmentant le risque de ne pas atteindre l'objectif final. Ce report est une sorte de rupture de contrat.

Le gouvernement doit-il continuer à honorer tous ses engagements de la même manière ou dispose-t-il d'un moyen de pression? Quelles pistes sont envisageables?

La nouvelle liaison ferroviaire vers Amsterdam entraînera une forte restriction de l'offre actuelle. La SNCB peut développer une offre ferroviaire dépassant le cadre de sa mission de service public pour autant que cette offre n'influe pas sur les aspects quantitatifs et qualitatifs du service public. De nombreuses liaisons intérieures supprimées figurent dans l'offre de référence.

Estimez-vous également que cette initiative est contraire aux dispositions du contrat de gestion? De quels instruments disposez-vous pour appeler la SNCB à se justifier à ce sujet?

Les pouvoirs locaux n'ont même pas été informés de ces adaptations, alors qu'ils constituent un maillon essentiel d'une politique de mobilité durable et de qualité. La concertation revêt une importance capitale. Quelles sont les obligations prévues en la matière? Une concertation sera-t-elle organisée d'ici le mois de décembre?

01.08 Frank Troosters (VB): Au cours de la législature précédente, le fil rouge de la politique gouvernementale était l'élargissement de l'offre de transport en vue d'effectuer le transfert modal de la voiture polluante vers les transports publics. Vous avez dû faire face aux conséquences du manque d'investissements du passé et vous avez d'emblée promis d'augmenter de 5 % l'offre de transport d'ici la fin 2024. Pour cela, il aurait toutefois fallu disposer d'une capacité de réseau suffisante, d'un matériel roulant suffisamment fiable et du personnel

rollend materieel zat al aan of voorbij de vervaldatum, met veel pannes tot gevolg. U startte ook met een tekort aan personeel, dat zich bovendien uitgeperst voelde. Het was dus toen al duidelijk dat een verhoging van het aanbod moeilijk zou worden.

Na de eerste gedeeltelijke uitbreiding van het aanbod zijn de stiptheidscijfers in vrije val gegaan. Vervolgens werd de tweede uitbreiding van 1,9 % onder druk van de oppositie uitgesteld. De CEO van de NMBS bevestigde ook dat de eerste uitbreiding een negatieve impact had. Zoals ik toen ook zei, moet men bij de fundamenteën beginnen als men iets wil opbouwen, niet met het dak. Dat verhaal werd ook onderschreven door het personeel en de vakbonden.

De Spoorvisie 2040 was echter gestoeld op een groter aantal treinen en lag ten grondslag aan de beheersovereenkomst met de NMBS en Infrabel. Er werd 43 miljard euro beloofd vanaf 2025, wat uiteraard heel gemakkelijk is als men misschien niet langer deel uitmaakt van de volgende meerderheid. Verschillende meerderheidspartijen erkenden ook dat er geen garantie is.

U wees op de ongeziene transparantie en participatie, maar dat klopt niet. De beheersovereenkomst was al ondertekend alvorens het plenaire debat kon worden gevoerd. Vandaag stellen we vast dat er barsten komen in het vervoersplan 2023-2026. Op termijn zouden misschien wel alle plannen onhaalbaar kunnen worden.

Wanneer hebt u kennisgenomen van de intentie van de raad van bestuur van de NMBS om het vervoersplan 2023-2026 niet volledig uit te voeren en hoe zult u daarop reageren? Aan welke sancties denkt u? Hoe wilt u de problemen met het operationeel personeel oplossen? In 2023 signaleerde de NMBS al dat het vooropgestelde aantal treinbestuurders niet zou worden gehaald. Op mijn schriftelijke vraag over de instroom en uitstroom ontving ik nog steeds geen antwoord. Er zijn wel meer zaken bij de NMBS die vaag of onbeantwoord bleven. Nu lees ik in de krant dat u verontwaardigd bent over de vage communicatie van de NMBS over de cijfers, maar u had al veel eerder kunnen ingrijpen en bijsturen. Beschikt u eindelijk over de recente cijfers?

01.09 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): De verdere uitvoering van de in het openbaredienstcontract van de NMBS opgenomen

operationeel noodzakelijk. Or près de la moitié du matériel roulant avait déjà atteint ou dépassé sa durée de vie, ce qui s'est traduit par de nombreuses pannes. Vous avez également commencé avec un manque de personnel, qui se sentait de surcroît pressé comme un citron. Il était donc déjà clair, à l'époque, qu'il serait difficile d'augmenter l'offre.

Après la première extension partielle de l'offre, le taux de ponctualité a chuté. La deuxième extension de 1,9 % a ensuite été reportée sous la pression de l'opposition. La CEO de la SNCB a également confirmé que la première extension avait eu des répercussions négatives. Comme je l'ai dit à l'époque, toute construction commence par les fondations et non par le toit. Le personnel et les syndicats partagent également ce point de vue.

La Vision Rail 2040 était basée sur un nombre de trains plus important et était à l'origine du contrat de gestion avec la SNCB et Infrabel. Quarante-trois milliards d'euros ont été promis à partir de 2025, une promesse d'autant plus facile lorsqu'on n'est pas certain de faire partie de la majorité suivante. Plusieurs partis de la majorité ont d'ailleurs reconnu qu'aucune garantie ne pouvait être fournie.

Vous avez souligné le caractère inédit des efforts fournis en matière de transparence et de participation mais ce n'est pas exact. Le contrat de gestion était déjà signé avant que le débat en séance plénière n'ait pu avoir lieu. Aujourd'hui, nous constatons que le plan de transport 2023-2026 a du plomb dans l'aile. À terme, il se pourrait bien que tous les plans s'avèrent irréalisables.

Quand avez-vous pris connaissance de l'intention du conseil d'administration de la SNCB de ne pas mettre en œuvre le plan de transport 2023-2026 dans son intégralité et quelle sera votre réaction? À quelles sanctions songez-vous? Comment résoudrez-vous les problèmes liés au personnel opérationnel? En 2023, la SNCB a déjà signalé qu'on n'atteindrait pas le nombre prévu de conducteurs de train. Je n'ai toujours pas obtenu de réponse à ma question écrite relative au flux de personnel entrant et sortant. À la SNCB, nombreux sont les éléments qui sont demeurés flous ou sans réponse. On peut lire à présent dans la presse que vous êtes révolté par le flou qui entoure la communication des chiffres par la SNCB, mais vous auriez pu intervenir et ajuster le tir beaucoup plus tôt. Disposez-vous enfin des chiffres récents?

01.09 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): La poursuite de la mise en œuvre des accords inscrits dans le contrat de service public de la SNCB est l'un

akkoorden is een van de belangrijkste beleidsissues van de voorbije legislatuur. De reizigers kijken reikhalzend uit naar de verhoging van het treinaanbod en de verbetering van de dienstverlening. De door de regering goedgekeurde Spoorvisie 2040 en de verbintenis die via het openbaredienstcontract aangegaan werd en die gepaard gaat met een financiering over 10 jaar, budgettaire transparantie en een verhoging van de middelen bieden de NMBS en Infrabel het langverwachte langetermijnperspectief. In die teksten staat dat we meer treinen willen laten rijden en een dienst willen aanbieden die aan de verwachtingen van de reizigers beantwoordt, teneinde aan de talrijke uitdagingen tegemoet te komen.

Dat contract veronderstelt per definitie een verbintenis vanwege beide partijen. Het is het resultaat van onderhandelingen tussen de regering en de NMBS, en het werd verrijkt met de input van de stakeholders van het spoor uit het maatschappelijke en economische veld. De in het contract gedefinieerde ambities zijn de vrucht van die dialoog en vinden hun oorsprong in een voorstel van de NMBS zelf. Het voorstel tot een verhoging van het aanbod werd grondig afgetoetst. Die verhoging wordt stapsgewijs doorgevoerd, is betaalbaar en bovendien wenselijk om ons voor te bereiden op de liberalisering in 2032.

Voorzitter: Frank Troosters.

Als voogdijminister, zelfs in lopende zaken, sta ik garant voor het beheerscontract en moet ik erop toezien dat de NMBS haar verbintenissen nakomt, temeer daar de regering een langdurige herfinanciering van beide spoorwegmaatschappijen gewaarborgd heeft. In veel gevallen worden de verbintenissen nagekomen. Er wordt gewerkt aan de aanleg van fietsenstallingen, de informatieverstrekking aan de reizigers en de stiptheid.

Nu bepaalde verbintenissen uit het beheerscontract op de helling worden gezet, komen de mobiliteitsdoelstellingen en de toekomst van het bedrijf zelf en van de banen daar echter in het gedrang, gelet op de aangekondigde concurrentie. Die aanpassing staat ook haaks op de keuzes van de regering en de NMBS zelf en strookt niet met de behoeften van de reizigers en het personeel van de NMBS. Daarom kom ik in 't geweer.

(Nederlands) Ik verwacht dat de NMBS er alles aan doet om haar verbintenissen na te komen, zeker gezien de vele mobiliteitsuitdagingen in ons land en het risico dat het beheerscontract, dat door iedereen

des sujets les plus importants de la législature passée. L'augmentation de l'offre de trains et l'amélioration du service sont très attendus par les voyageurs. La Vision Rail 2040 adoptée par le gouvernement et l'engagement pris via le contrat de service public, accompagné d'un financement à 10 ans, avec une visibilité budgétaire et une augmentation des moyens, donnent à la SNCB et à Infrabel la perspective à long terme qu'elles attendaient depuis longtemps. Ces textes disent que nous voulons plus de trains et un service à la hauteur des attentes des voyageurs, pour répondre aux multiples enjeux.

Par définition, ce contrat a fait l'objet d'un engagement des deux parties. Il résulte d'une négociation entre le gouvernement et la SNCB et a été nourri par la consultation des parties prenantes au rail du monde social et économique. Les ambitions qui y figurent résultent de ce dialogue, au départ d'une proposition de la SNCB elle-même. La proposition d'augmentation de l'offre a été "challengée", elle est graduelle, soutenable et souhaitable pour nous préparer à l'ouverture à la concurrence en 2032.

Président: Frank Troosters.

En tant que ministre de tutelle, même en affaires courantes, je suis le garant du contrat de gestion et du respect des engagements de la SNCB, d'autant que le gouvernement a garanti un refinancement pérenne des deux entreprises publiques du rail. Dans de nombreux cas, les engagements sont respectés. On avance sur la création de parkings vélos, l'information aux voyageurs, ou la ponctualité.

Mais la remise en question de plusieurs engagements du contrat menace les objectifs de mobilité et l'avenir de l'entreprise elle-même et de ses emplois, face à la concurrence qui s'annonce. C'est aussi contraire aux options prises par ce gouvernement et par la SNCB elle-même, ainsi qu'aux besoins des voyageurs et de ses travailleurs. C'est pourquoi je réagis.

(En néerlandais) J'attends de la SNCB qu'elle mette tout en œuvre pour respecter ses obligations, d'autant plus que les défis en matière de mobilité sont nombreux dans notre pays et que le contrat de

als essentieel wordt beschouwd voor de toekomst van het spoor, ter discussie wordt gesteld. Ik krijg veel vragen, vanuit verschillende hoeken, over de beslissing van de NMBS. De modal shift naar het openbaar vervoer is een belangrijke doelstelling in het kader van het klimaat, de economie, de volksgezondheid en het milieu. Daarvoor krijgen de spoorwegbedrijven 44 miljard euro in de komende jaren. Nooit eerder heeft een regering meer middelen voor het spoorvervoer uitgetrokken.

De NMBS heeft meer personeel nodig om het treinaanbod te kunnen uitbreiden. Ik ben het personeel erkentelijk voor zijn inspanningen. Ik heb binnen de regering het personeel steeds beschermd als er maatregelen op tafel kwamen die het statuut of de pensioenrechten bedreigden. Ik vraag de NMBS en Infrabel om de aanwervingen voort te zetten.

Sinds 2022 is het aantal treinbestuurders van 3.077 fte's naar 3.160 fte's gestegen.

(Frans) Dat is misschien niet enorm veel, maar deze regering is de eerste sinds erg lang die het mogelijk gemaakt heeft om het aantal treinbestuurders en -begeleiders te verhogen.

(Nederlands) In 2023 was er een uitstroom van 152 fte's en een instroom van 275 fte's. In 2024, tot en met 30 juni, stroomden 113 fte's uit en werden er 184 aangeworven.

(Frans) In elk geval is het budget voorhanden om personeel in dienst te nemen. Het is niet de regering die mensen aanwerft en opleidt. Het enige wat ik kan doen, is zorgen voor de nodige middelen en een positief verhaal brengen over werken bij het spoor, want het zijn jobs met interessante voorwaarden.

Wat de capaciteit betreft, zijn er op de as Antwerpen-Brussel problemen omdat daar veel treinen rijden. Er zijn plaatselijke problemen bij werkzaamheden, maar Infrabel kan beschikken over de nodige investeringsmiddelen om die te verhelpen en daar is men mee bezig. De meeste rijpaden die verband houden met het vervoersplan dat in december 2024 van start moet gaan, zijn beschikbaar.

Ik ben al enkele weken of zelfs maanden in gesprek met de NMBS-directie en ik blijf erop hameren hoe belangrijk het is om het ambitieniveau op het vlak van vervoersaanbod te handhaven.

Het vervoersplan 2023-2026, dat door de regering

gestion, que tout le monde considère comme essentiel pour l'avenir du rail, risque d'être remis en question. Je reçois de nombreuses questions, de tous côtés, sur la décision de la SNCB. Le transfert modal vers les transports publics constitue un objectif important dans le cadre du climat, de l'économie, de la santé publique et de l'environnement. À cet effet, les entreprises ferroviaires recevront 44 milliards d'euros dans les années à venir. Jamais un gouvernement n'aura dégagé autant de moyens pour le transport ferroviaire.

La SNCB a besoin de davantage de personnel pour pouvoir élargir l'offre de trains. Je suis reconnaissant envers le personnel pour les efforts qu'il a fournis. Au sein du gouvernement, j'ai toujours protégé le personnel lorsque des mesures menaçaient son statut ou ses droits à la pension étaient sur la table. Je demande à la SNCB et à Infrabel de poursuivre les recrutements.

Depuis 2022, le nombre de conducteurs de train est passé de 3 077 ETP à 3 160 ETP.

(En français) Ce n'est peut-être pas énorme mais ce gouvernement est le premier, depuis très longtemps, qui a permis une augmentation du nombre de conducteurs et d'accompagnateurs.

(En néerlandais) En 2023, le nombre de départs s'élevait à 152 ETP et le nombre de nouvelles recrues atteignait 275 ETP. En 2024 jusqu'au 30 juin inclus, 113 ETP ont quitté la SNCB et 184 ont été engagés.

(En français) En tout cas, le budget est disponible pour engager du personnel. Ce n'est pas le gouvernement qui réalise les engagements et la formation. Tout ce que je peux faire c'est prévoir les moyens. Et parler positivement du train – une fonction aux conditions intéressantes.

Sur la capacité, il y a des problèmes sur l'axe Anvers-Bruxelles parce qu'il y a beaucoup de trains qui circulent. Il y a des problèmes ponctuels quand il y a des travaux, mais des moyens d'investissement sont prévus au niveau d'Infrabel et les travaux sont en cours. La plupart des sillons liés au plan de transport qui devait commencer en décembre 2024 sont disponibles.

Cela fait quelques semaines ou mois que je suis en dialogue avec la direction de la SNCB et que j'insiste sur l'importance de maintenir les ambitions en termes d'offre de transport.

Le plan de transport 2023-2026 validé par le

bekrachtigd werd, omvat de indienststelling in juni 2025 van S-treinen op de GEN-infrastructuur, die zal worden voltooid dankzij de middelen die we daarvoor hebben uitgetrokken. Het is belangrijk om de investeringen te laten renderen door treinen op de nieuwe spoorweginfrastructuur te laten rijden.

Het heeft geen zin om in de infrastructuur te investeren als het treinaanbod niet volgt.

In de aanloop naar de bijeenkomst van de raad van bestuur op 6 september jongstleden heb ik kennisgenomen van het voorstel van de directie om de uitvoering van het nieuwe vervoersplan gedeeltelijk uit te stellen, om aanpassingen aan te brengen die de treindienst fors verslechteren en om eenzijdig aan te kondigen dat de plannen voor een uitbreiding van het treinaanbod na 2024 op de helling gezet worden.

(Nederlands) Ik heb de raad van bestuur en de directie van de NMBS laten weten dat ik niet tevreden ben met hun beslissing, die niet in overeenstemming is met de aangegane engagementen en de bijbehorende middelen. Ik heb een herziening ervan gevraagd, maar die is er niet gekomen aangezien de beslissing bij consensus werd genomen. Ik betreur de wijziging van het vervoersplan en het ter discussie stellen van de toekomstige productiecurve van de NMBS.

(Frans) Afgelopen dinsdag heeft de regeringscommissaris een beroep in verband met die beslissing bij mij aanhangig gemaakt. Zij wijst op mogelijke tegenstrijdigheden met de wet van 21 maart 1991 betreffende de overheidsbedrijven, met de statuten van de NMBS en met het beheerscontract, maar ook met de verordening (EG) nr. 1370/2007 van 23 oktober 2007 van het Europees Parlement. Bijgevolg wordt de beslissing van de raad van bestuur de facto opgeschort. Ik heb tien dagen de tijd om dat beroep te analyseren en een beslissing te nemen. Ik ben van plan om de dialoog met het overheidsbedrijf voort te zetten, ook al is dat moeilijk.

Tijdens deze legislatuur hebben we alles in het werk gesteld om ervoor te zorgen dat de NMBS zich voorbereidt op de toekomstige uitdagingen, meer reizigers aantrekt en een centralere rol speelt in de nationale en internationale mobiliteit. Nooit eerder werden er zoveel middelen voor het bedrijf uitgetrokken en had het zulke duidelijke perspectieven. De NMBS moet nu zelf het nodige doen om haar doelstellingen te bereiken.

Als dat niet gebeurt, zouden onze ambities naar beneden bijgesteld kunnen worden en zouden de

gouvernement comprend la mise en service en juin 2025 de trains S sur les infrastructures RER qui seront finalisées grâce aux moyens que nous avons dégagés. Il est important de valoriser les investissements en faisant rouler des trains sur les nouvelles infrastructures.

Il ne sert à rien d'investir dans l'infrastructure sans faire suivre l'offre de trains.

À l'approche du conseil d'administration du 6 septembre dernier, j'ai pris connaissance de la proposition de la direction de reporter une partie du nouveau plan de transport, de lui apporter des modifications dégradant substantiellement le service ferroviaire et d'annoncer unilatéralement une remise en cause des projets d'extension prévus après 2024.

(En néerlandais) J'ai fait part de mon mécontentement au conseil d'administration et à la direction de la SNCB concernant leur décision, qui n'est pas conforme aux engagements pris ni aux moyens y afférents. J'ai demandé une révision de cette décision, mais celle-ci n'a pas été réévaluée puisqu'elle est le fruit d'un consensus. Je déplore la modification du plan de transport et le fait de remettre en cause la future courbe de production de la SNCB.

(En français) J'ai été saisi ce mardi d'un recours de la commissaire du gouvernement en rapport avec cette décision. Elle relève des contradictions potentielles avec la loi du 21 mars 1991 sur les entreprises publiques, les statuts de la SNCB, le contrat de service public, mais aussi avec le Règlement (CE) n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 du Parlement européen. Cela suspend de facto la décision du conseil d'administration. J'ai dix jours pour analyser ce recours et prendre une décision. Je compte poursuivre le dialogue avec l'entreprise publique, même si c'est difficile.

Au cours de cette législature, nous avons tout mis en œuvre pour que la SNCB se prépare aux défis de l'avenir, pour qu'elle attire plus de voyageurs et joue un rôle plus central dans la mobilité nationale et internationale. Jamais elle n'a été dotée d'autant de moyens et de perspectives claires. Il lui incombe de s'organiser pour atteindre ses objectifs.

Sans cela, nos ambitions pourraient être revues à la baisse et les contrats pourraient être remis en cause

contracten op losse schroeven gezet kunnen worden door de toekomstige regering, die klaarblijkelijk van plan is de NMBS te ontmantelen – in een begrotingstabel wordt er 200 miljoen euro bespaard op de middelen van de NMBS! Dat zou funest zijn. We moeten inspelen op de verwachtingen van de reizigers en de bedrijfswereld, zoals blijkt uit het succes van de reeds gerealiseerde uitbreidingen.

De krappe arbeidsmarkt mag geen excuus zijn om het ambitieniveau ter discussie te stellen en het door beide partijen ondertekende contract op losse schroeven te zetten.

01.10 Dorien Cuylaerts (N-VA): Onze fractie heeft er tijdens de vorige legislatuur vaak voor gewaarschuwd dat uw spoorvisie op drijfzand was gebouwd. U wou echter mordicus uw onrealistische plannen doorduwen, terwijl de NMBS niet eens het bestaande aanbod kan waarborgen. Bovendien wilde u die plannen realiseren op een moment dat heel veel personeelsleden van de vervoersmaatschappij met pensioen gingen en de NMBS moeilijkheden ondervond om nieuw boordpersoneel aan te werven.

Tevens hebben wij al meermaals aangekaart dat ook het verouderde personeelsstatuut drastisch moet veranderen. Ik denk onder meer aan de overuren die niet mogen worden uitbetaald. Weet ook dat België het enige land is in West-Europa dat ambtenaren aanwerft om kaartjes te knippen!

Het resultaat van uw beleid is duidelijk: een recordaantal vertragingen en afgeschafte treinen.

De NMBS maakt van de toestand van lopende zaken gebruik om een dosis realisme aan de vervoersplannen toe te voegen. Onze fractie kan haar daarin geen ongelijk geven.

U betreurt de beslissing, die bij consensus werd genomen. Nochtans zitten er ook bestuurders van groene signatuur in de raad van bestuur. Bent u het dan oneens met uw eigen bestuurders?

Ik raad u aan om alleen nog het doorgeven van uw dossiers aan uw opvolger voor te bereiden en daarna de Wetstraat achter u te laten.

01.11 Farah Jacquet (PVDA-PTB): U hebt het over investeringen, maar in 2023 reed een op de zeven treinen met vertraging of helemaal niet, en was de stiptheid lager dan ooit. De tarieven zijn met 20 % gestegen sinds 2020, d.i. 2 % meer dan de inflatie.

par le futur gouvernement, dont les projets de démantèlement semblent déjà clairs – un tableau budgétaire prévoit une remise en cause des moyens de la SNCB à hauteur de 200 millions d'euros! Ce serait dramatique. Nous devons répondre aux attentes des voyageurs et du monde économique, comme en témoigne le succès des extensions déjà réalisées.

Le marché de l'emploi difficile ne peut être prétexte à remettre en cause les ambitions et le contrat signé par les deux parties.

01.10 Dorien Cuylaerts (N-VA): Au cours de la précédente législature, mon groupe a averti à maintes reprises que votre vision pour le rail était fondée sur des sables mouvants. Pourtant, vous teniez coûte que coûte à imposer vos projets irréalistes, alors que la SNCB n'était même pas en mesure d'assurer l'offre existante. En outre, vous vouliez mettre en œuvre ces projets à un moment où de très nombreux travailleurs de l'entreprise ferroviaire prenaient leur retraite et où la SNCB éprouvait des difficultés à recruter du nouveau personnel de bord.

Par ailleurs, nous avons souligné plus d'une fois la nécessité de réformer drastiquement le statut du personnel, qui est dépassé. Je pense notamment à l'impossibilité de payer les heures supplémentaires. Il faut également savoir que la Belgique est le seul pays d'Europe occidentale qui engage des fonctionnaires pour composer des billets!

Le résultat de votre politique est clair: un nombre record de retards et de trains supprimés.

La SNCB profite de cette période en affaires courantes pour ajouter une dose de réalisme aux plans de transport. Notre groupe ne peut pas lui donner tort.

Vous regrettez la décision, qui a fait l'objet d'un consensus. On trouve pourtant également des administrateurs écologistes dans le conseil d'administration. Êtes-vous en désaccord avec vos propres administrateurs?

Je vous conseille de vous contenter de préparer le transfert de vos dossiers à votre successeur et de quitter ensuite la rue de la Loi.

01.11 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Vous parlez des investissements, mais en 2023, un train sur sept a été supprimé ou en retard, avec une ponctualité plus basse que jamais. Les prix des billets ont augmenté de 20 % depuis 2020, soit 2 % de plus

In 44 stations werden de loketten gesloten. In 2032 zal nog altijd een op de tien treinen met vertraging of gewoon niet rijden, en zullen er 2.000 banen minder zijn bij de NMBS en Infrabel. De perrons zijn dan wel mooi, ze zijn ook leeg! Hoe kunt u zo losgezongen zijn van wat de realiteit is voor de werknemers? Ik stel voor dat u eens een maand als treinbestuurder aan de slag gaat!

U hebt geen antwoord gegeven op mijn vragen over de feiten die de directie van Infrabel aangewreven worden en over het onderzoek van het integriteitscentrum.

01.12 Jean-Luc Crucke (Les Engagés): Het openbaredienstcontract wordt noch door de politici noch door de raad van bestuur van de NMBS ter discussie gesteld, maar men kan er in noodgevallen of uit noodzaak van afwijken. Werd echter voor de rekrutering alles uit de kast gehaald? U hebt die vraag niet beantwoord.

De regeringscommissaris heeft beroep aangetekend. Ofwel gaat u frontaal in tegen de raad van bestuur, ofwel hebt u begrip voor de dwingende redenen waarop de beslissing van die raad van bestuur gebaseerd is. Beschikt u over die redenen? Ik heb liever dat een en ander uitgesteld wordt indien we ons er op die manier van kunnen verzekeren dat de dienst optimaal zal functioneren wanneer hij eenmaal opgestart is. Ik had gehoopt u te horen zeggen dat men u op die of die datum had meegedeeld dat men er door problemen met de rekrutering niet in zou slagen om het aanbod uit te breiden en dat u vervolgens contact opgenomen had met de ministers van Werk en de aanwervingsdiensten om daar een oplossing voor te vinden.

We hebben geen antwoord gekregen op onze vragen over de situatie op de arbeidsmarkt, die momenteel zowel in het Noorden als in het Zuiden des lands zeer krap is. Zonder die antwoorden kunnen we er niet van uitgaan dat alles volgens contract en met inachtneming van het overleg uitgevoerd werd. De vakbonden stellen dat de door de raad van bestuur genomen beslissing op dit moment de enige redelijke en nuttige beslissing was.

01.13 Joris Vandenbroucke (Vooruit): U en de heer Aerts wrijven de NMBS contractbreuk aan, maar zij kampt met problemen waarvoor ze zelf geen verantwoordelijkheid draagt. Nieuwe treinstellen worden vertraagd geleverd.

De regering heeft de NMBS terecht de middelen gegeven om extra personeel te werven, maar

que l'inflation. En outre, 44 guichets ont été fermés. En 2032, un train sur dix roulera toujours avec retard ou pas du tout, et il y aura 2 000 emplois en moins à la SNCB et à Infrabel. Les quais sont beaux, mais vides! Comment pouvez-vous être si déconnecté de la réalité des travailleurs? Je vous invite à travailler un mois comme conducteur de train!

Vous n'avez pas répondu sur les faits reprochés à la direction d'Infrabel et l'enquête du Centre d'intégrité.

01.12 Jean-Luc Crucke (Les Engagés): Le contrat de service public n'est pas remis en cause ni par le politique ni par le conseil d'administration de la SNCB, mais on peut y déroger en urgence ou par nécessité. Mais tout a-t-il été mis en œuvre pour recruter? Vous n'avez pas répondu.

La commissaire du gouvernement a introduit un recours. Soit vous vous opposez frontalement au conseil d'administration, soit vous comprenez les éléments de raison impérieuse fondant la décision de ce dernier. Mais en disposez-vous? Je préfère un report afin de s'assurer que le fonctionnement du service soit optimal une fois lancé. J'aurais aimé vous entendre dire qu'à telle date, on vous avait informé qu'on n'arriverait pas à étendre l'offre à cause de telle ou telle difficulté de recrutement et que vous aviez alors contacté les ministres de l'Emploi et les services de recrutement pour y répondre.

Nous n'avons pas obtenu de réponse par rapport à la situation de l'emploi, qui est tendue en ce moment, tant au Nord qu'au Sud du pays. Tant que nous n'aurons pas obtenu les réponses, nous ne pouvons considérer que le travail a été rempli contractuellement et dans le respect de la concertation. Les syndicats estiment que la décision prise par le conseil d'administration était la seule raisonnable et utile.

01.13 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Vous et Monsieur Aerts accusez la SNCB de rupture de contrat, mais celle-ci est confrontée à des problèmes dont elle n'est pas elle-même responsable. Le calendrier de livraison des nouvelles rames n'est pas respecté.

Le gouvernement a, à juste titre, alloué à la SNCB les moyens de recruter du personnel

desondanks rijdt meer dan 10 % van de treinen niet op tijd en wordt 3 % van het aanbod zelfs afgeschaft. Op grond waarvan kunt u eisen dat de NMBS in die omstandigheden binnen twee maanden nog eens extra treinen laat rijden?

De reiziger verwacht in de eerste plaats dat de aangekondigde treinen effectief en op tijd rijden. Een dienstverlening beloven die men niet kan realiseren, is een slechte dienstverlening.

Ik kijk uit naar de hoorzitting, om in detail te vernemen welke precieze omstandigheden tot de beslissing van vorige vrijdag hebben geleid.

01.14 Tine Gielis (cd&v): Welke investeringen zullen er gebeuren voor de verbinding Antwerpen-Brussel? Klopt het dat de gevraagde rijpaden niet of slechts in beperkte mate werden toegekend? Voorts is het merkwaardig dat u zich verschuilt achter de beslissing van de regeringscommissaris, die toevallig ook deel uitmaakt van uw kabinet. De beslissing werd genomen wegens een gebrek aan capaciteit en personeel, waardoor de reiziger opnieuw wordt getroffen. Het is aan de overheid om oplossingen aan te reiken voor de problemen.

01.15 Staf Aerts (Ecolo-Groen): De NMBS moet ambitieus blijven. Ik heb begrip voor moeilijkheden zoals het gebrek aan treinbestuurders, maar ik kan er niet bij dat er zonder overleg een internationale trein wordt ingelegd, met desastreuze gevolgen voor treinverbindingen in onder meer Limburg. Als we een sterk openbaar vervoer willen, dan moeten de regering en het Parlement de druk hoog houden. Ik ben heel tevreden dat dit ook via de regeringscommissaris gebeurt.

Voorzitster: Tine Gielis.

In de laatste supernota van de formateur staat voor de NMBS een besparing van 200 miljoen euro ingeschreven. Wie denkt dat hij op die manier een beter en performant openbaar vervoer tot stand zal brengen, maakt zichzelf wat wijs. De reiziger zal daarvan de dupe zijn.

01.16 Frank Troosters (VB): Ik ben blij te vernemen dat er 100 treinbestuurders bij zijn gekomen, maar dat is nog lang niet genoeg. Voor het nieuwe rollend materieel moeten we nog wachten tot 2026.

U zegt steeds dat de middelen voor het uitvoeren van de gemaakte afspraken beschikbaar zijn, maar

supplémentaire, mais malgré cela, plus de 10 % des trains n'arrivent pas à l'heure et 3 % de l'offre sera même supprimée. Sur la base de quels éléments pouvez-vous exiger, dans ces circonstances, que la SNCB fasse circuler des trains supplémentaires dans un délai de deux mois?

Les voyageurs attendent avant tout que les trains annoncés circulent effectivement et à l'heure. Un service qu'on promet sans pouvoir le réaliser est un mauvais service.

J'attends avec impatience l'audition pour connaître en détail les circonstances précises qui ont conduit à la décision de vendredi dernier.

01.14 Tine Gielis (cd&v): Quels sont les investissements prévus pour la liaison Anvers-Bruxelles? Est-il exact que les sillons demandés n'ont pas été accordés ou seulement de manière limitée? En outre, il est curieux que vous vous retranchiez derrière la décision de la commissaire du gouvernement, qui par hasard fait également partie de votre cabinet. La décision a été prise en raison d'un manque de capacité et de personnel, ce qui une fois de plus affecte les voyageurs. Il incombe aux autorités d'apporter des solutions aux problèmes.

01.15 Staf Aerts (Ecolo-Groen): La SNCB doit rester ambitieuse. Je comprends les difficultés, telles que le manque de conducteurs de train, mais je n'arrive pas à comprendre l'introduction d'un train international sans concertation, avec des conséquences désastreuses pour les liaisons ferroviaires, notamment dans le Limbourg. Si nous souhaitons des transports en commun forts, le gouvernement et le Parlement doivent continuer à faire pression. Je me réjouis que cela se fasse également par le biais de la commissaire du gouvernement.

Présidente: Tine Gielis.

Dans sa dernière super note, le formateur a inscrit une économie à hauteur de 200 millions d'euros pour la SNCB. Ceux qui pensent que cela permettra d'améliorer les transports en commun et de les rendre plus performants se leurrent. Ce sont les voyageurs qui en seront les dupes.

01.16 Frank Troosters (VB): Je suis heureux d'apprendre que 100 conducteurs de trains supplémentaires ont été engagés mais c'est loin d'être suffisant. Nous devons attendre 2026 pour voir arriver le nouveau matériel roulant.

Vous dites toujours que les moyens nécessaires à la mise en œuvre des engagements pris sont

het extra geld werd pas beloofd vanaf 2025. De vaste dotatie voor de NMBS is zelfs gedaald. Nochtans had de spoorwegmaatschappij al aangegeven dat ze in 2023 en 2024 808 miljoen euro extra nodig had om alleen de huidige gebrekkige werking te kunnen handhaven, dus zonder bijkomende investeringen of aanwervingen. Uiteindelijk heeft ze slechts 80 miljoen euro gekregen voor 2023 en 55 miljoen euro voor 2024. Dan moeten we natuurlijk niet verbaasd zijn dat er problemen opduiken.

Ik vrees dat op termijn misschien heel de beheersovereenkomst van tafel zal moeten worden geveegd of minstens zal moeten worden afgestemd op de realiteit.

Het is redelijk ongezien dat u uw regeringscommissaris opdraagt de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS te schorsen.

Ik wijs er tot slot op dat de moties van het Vlaams Belang over de zorgwekkende situatie in Limburg stevast werden weggestemd. De plotse bezorgdheid van sommigen, enkele weken voor de lokale verkiezingen, is dan ook ongeloofwaardig.

Voorzitter: Frank Troosters.

[01.17] Minister Georges Gilkinet (Frans): Ik heb verschillende vragen gehoord over een ander belangrijk onderwerp, met name bij monde van de PVDA, maar daarop kan ik hier geen antwoord formuleren. Wat het onderwerp van deze commissievergadering betreft, is het probleem dat de in het beheerscontract geformuleerde ambities, waarvoor wij financieringen toegekend hebben, ter discussie gesteld worden. Er kunnen zich specifieke aanwervingsproblemen voordoen. Niettemin is het saldo positief, en er worden leveringen van rollend materieel verwacht. Binnen een termijn van tien dagen moet ik nu een standpunt innemen naar aanleiding van het door de regeringscommissaris ingediende beroepschrift.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.44 uur.

disponibles, alors que les moyens supplémentaires n'ont été promis qu'à partir de 2025. La dotation fixe de la SNCB a même diminué. Pourtant, l'entreprise ferroviaire avait déjà indiqué avoir besoin de 808 millions d'euros supplémentaires en 2023 et 2024 uniquement pour maintenir le mauvais fonctionnement actuel, sans investissement ni recrutement supplémentaire. En fin de compte, l'entreprise n'a reçu que 80 millions d'euros pour 2023 et 55 millions d'euros pour 2024. Pas étonnant dès lors que des problèmes surviennent.

Je crains qu'à terme, le contrat de gestion doive être supprimé dans son ensemble ou, à tout le moins, adapté à la réalité.

C'est du jamais vu, ou presque, que vous ordonnez à votre commissaire du gouvernement de suspendre la décision du conseil d'administration de la SNCB.

Enfin, je tiens à souligner que les motions du Vlaams Belang au sujet de la situation préoccupante dans le Limbourg ont systématiquement été rejetées. L'inquiétude soudaine de certains, à quelques semaines des élections locales, n'est donc pas crédible.

Président: Frank Troosters.

[01.17] Georges Gilkinet, ministre (en français): J'ai entendu plusieurs questions, notamment du PTB, sur un autre sujet important auquel je ne peux répondre ici. Sur l'objet de cette réunion de commission, le problème est la remise en cause des ambitions du contrat de gestion pour lesquelles nous avons octroyé des financements. Il peut y avoir des difficultés ponctuelles de recrutement. Il y a néanmoins un solde positif, et du matériel roulant qui arrive. Je dois prendre position dans les dix jours à la suite du recours introduit par la commissaire du gouvernement.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 11 h 44.