

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

21 november 2024

21 novembre 2024

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende een maximale integratie
van de Belgische spoorentiteiten**

(ingediend door mevrouw Farah Jacquet c.s.)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant une intégration maximale
des entités ferroviaires belges**

(déposée par Mme Farah Jacquet et consorts)

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

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

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De situatie bij de spoorwegen is ernstig; in 2023 werd een op de dertig treinen afgeschaft. Dat is alsof er elke maand een hele dag geen treinen zouden rijden. Wie in België de trein neemt, kan er niet langer op rekenen dat de spooroperator de aankomsttijd waarborgt, als men zijn bestemming al bereikt. Zo staan de Belgische spoorwegen er anno 2024 voor.

Een en ander heeft tot gevolg dat mensen te laat komen op hun werk of dat ze hun kinderen niet tijdig kunnen ophalen van school of van de kinderopvang. Dat zorgt voor heel wat stress. Mensen moeten vroeger opstaan om een vroegere trein te nemen of ze laten de trein gewoon links liggen en nemen de auto.

Om dit te verhelpen, bevat dit voorstel van resolutie iets revolutionairs, iets waar bijna niemand meer van durft te dromen: een plan voor naar behoren werkende spoorwegen in plaats van de huidige chaos. Daartoe komt het erop aan eerst te begrijpen hoe het zover is kunnen komen.

België had tot 2005 een eengemaakte spoorstructuur met een centrale aansturing: één CEO, één raad van bestuur en één directiecomité. Totdat Europese regelgeving een boekhoudkundige splitsing tussen de infrastructuurbeheerder en de operator oplegde om concurrentie op het Europese spoor mogelijk te maken. Bijgevolg heeft België in 2005 gekozen voor een holdingstructuur met drie entiteiten: de NMBS, die instaat voor het reizigersvervoer, Infrabel, voor de sporen, en de NMBS-Holding, die de stations beheerde en een overkoepelende functie had. Van meet af aan verliep de samenwerking tussen die drie entiteiten, waartussen geen hiërarchie bestond, problematisch met – zoals blijkt uit de statistieken – onder meer dalende stiptheidscijfers tot gevolg. In 2013 heeft men ervoor gekozen de NMBS-Holding op te heffen en te werken met een tweeledige structuur, de NMBS en Infrabel, met HR Rail als gezamenlijke instantie voor het spoorpersoneel.

Twintig jaar na die transformatie is het duidelijk dat de structuur van de Belgische spoorwegen een aantal problemen met zich brengt, met name op het gebied van dienstverlening aan de reizigers en werking van het spoornet. In 2004 bedroeg het stiptheidscijfer nog 95 %, maar in 2023 is dat jammer genoeg gedaald tot 87,5 % – het laagste cijfer in vijf jaar. Indien rekening

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La situation est grave aux chemins de fer; en 2023, un train sur 30 a été annulé. C'est comme si aucun train n'avait circulé un jour par mois. Quand on rentre dans un train en Belgique, l'opérateur ferroviaire n'est plus capable de nous assurer quand on va arriver, voire même si on va arriver, à destination. C'est ça l'état du rail en Belgique, en cette année 2024.

Conséquence de cela, les gens arrivent en retard à leur travail, en retard pour aller chercher leurs enfants à l'école ou à la crèche; cela provoque du stress. Les gens doivent se lever plus tôt pour prendre un train en avance ou alors abandonnent le train et utilisent la voiture.

Pour y remédier, la présente proposition de résolution vise à réaliser quelque chose de révolutionnaire, quelque chose dont presque plus personne n'ose rêver, à savoir que les chemins de fer fonctionnent correctement au lieu de la situation de chaos actuelle. Pour cela, on doit comprendre comment on en est arrivé à la situation d'aujourd'hui.

Jusqu'en 2005, la Belgique disposait d'une structure ferroviaire unique, sous la houlette d'une seule direction, avec un seul CEO, un seul conseil d'administration et un seul comité de direction. Cela, c'est jusqu'à ce que la réglementation européenne impose une scission comptable entre le gestionnaire de l'infrastructure, d'une part, et l'opérateur, d'autre part, afin d'ouvrir le rail européen à la concurrence. En 2005, la Belgique opte alors pour la mise en place d'une structure de holding comptant trois entités: la SNCB qui chargée du transport des voyageurs, Infrabel qui en charge du réseau ferroviaire, et la SNCB Holding qui gérât les gares et faisait office de coupole. La collaboration entre ces trois entités, sans ordre hiérarchique, a dès le départ posé problème, ce qui a notamment entraîné une baisse de la ponctualité, comme on a pu le voir dans les statistiques. En 2013, il a finalement été choisi de supprimer la SNCB Holding et de créer une structure à deux entités: la SNCB et Infrabel, avec HR Rail comme instance commune regroupant le personnel ferroviaire.

Vingt ans après cette transformation, il est devenu évident que la structure de nos chemins de fer pose différents problèmes, en particulier en termes de service aux voyageurs et de fonctionnement du réseau ferroviaire. Alors que le taux de ponctualité s'élevait encore à 95 % en 2004, il est malheureusement redescendu à 87,5 % en 2023, soit son niveau le plus bas depuis cinq ans. Si

wordt gehouden met het aantal afgeschafte treinen daalt dit cijfer zelfs tot 84,6 %. Een op de zeven treinen heeft dus vertraging of wordt afgeschafte. Dat valt te verklaren doordat de communicatie tussen de verschillende diensten niet langer rechtstreeks verloopt. Door het ontbreken van een eenheid van commando zijn er steeds meer verschillende communicatiekanalen en stapelen de fouten zich op, met mogelijk catastrofale gevolgen.

Zo kan met name worden verwezen naar de uitspraak van de rechter naar aanleiding van de treinramp in Buizingen. Het gerecht heeft toen immers geoordeeld dat de splitsing in twee spoorbedrijven, de NMBS en Infrabel, tot die ramp heeft bijgedragen.

De communicatie tussen de verschillende spoorentiteiten is dus verslechterd, maar ook de communicatie tussen de NMBS en de reiziger is erop achteruitgegaan. De treinbegeleiders zijn dikwijls niet of te laat op de hoogte van de oorzaak van de vertraging, waardoor ze de reiziger niet doeltreffend kunnen informeren.

Naast de mank lopende communicatie dient eveneens te worden vermeld dat de NMBS en Infrabel elk focussen op hun eigen doelstellingen, die in hun respectieve beheerscontracten zijn vastgelegd. Dat zou anders kunnen; er zou voor een gemeenschappelijk beheerscontract kunnen worden geopteerd waarin gezamenlijke doelstellingen – en reizigerstevredenheid in het bijzonder – worden nagestreefd. Voorts menen de indieners van dit voorstel van resolutie dat er met een eengemaakt bedrijf minder publieke middelen zouden worden verspild. In 1999, toen het bedrijf nog niet opgesplitst was en nog een goederenafdeling had, bestond het bestuur uit één CEO, één raad van bestuur, één directiecomité en zes directeurs. Vandaag zijn er drie CEO's, drie raden van bestuur, drie directiecomités en vijftien directeurs. Dat is dan nog zonder het aantal kaderleden, dat de afgelopen jaren steeds verder is gestegen. Zo zijn er bij de NMBS tussen 2017 en 2023 dubbel zoveel kaderleden bij gekomen. Zoals de vakbondsorganisaties stellen, zijn er nooit eerder zoveel managers en zo weinig personeelsleden geweest. Het klopt dat het personeelsbestand door de jaren is afgeslankt: in 1997 waren er 40.172 mensen aan de slag, in 2005 37.871, in 2017 31.364 en in 2023 nog slechts 28.264.

Door de spoorwegentiteiten opnieuw samen te voegen, zou men naast de besparingen door het snoeien in de directieorganen ook kunnen besparen op het vlak van de *Service Level Agreements* die tussen Infrabel en de NMBS zijn gesloten.

Is de structuur met een enkele spoorwegmaatschappij dan niet in strijd met de Europese regelgeving? Het

l'on tient compte des suppressions de trains, ce chiffre descend à 84,6 %. Un train sur sept est donc soit en retard, soit supprimé. Cela peut notamment s'expliquer par le fait que la communication entre les différents services ne se fait plus de façon directe. Vu qu'il n'y a plus d'unité de commandement, les canaux de communication se multiplient et les couacs s'accumulent, avec des conséquences potentiellement catastrophiques.

On peut se référer tout particulièrement à la décision judiciaire rendue à la suite de la catastrophe ferroviaire de Buizingen. La justice a en effet estimé que la scission en deux entreprises ferroviaires, la SNCB et Infrabel, a contribué à la catastrophe ferroviaire de Buizingen.

La communication entre les différentes entités du rail s'est donc détériorée; mais cela n'est pas la seule détérioration, c'est également le cas concernant la communication entre la SNCB et les voyageurs. N'étant souvent pas informés, ou trop tardivement, des motifs de retard, les accompagnateurs de train ne peuvent pas transmettre efficacement l'information aux voyageurs.

À côté de la communication, il est à noter que SNCB et Infrabel se focalisent sur leurs propres objectifs, déterminés dans deux contrats de gestion différents. Il pourrait pourtant en être autrement, avec un seul contrat de gestion, avec une préoccupation commune axée sur la satisfaction des attentes du voyageur. Par ailleurs, les auteurs estiment qu'il y aurait moins de gaspillage d'argent public avec une entreprise unifiée. En 1999, lorsque l'entreprise formait encore une entité unique et qu'elle était encore dotée d'un département marchandises, il y avait un CEO, un conseil d'administration, un comité de direction et six directeurs. Aujourd'hui, il y a trois CEO, trois conseils d'administration, trois comités de direction et quinze directeurs. Et c'est sans compter le nombre de cadres qui n'a cessé d'augmenter ces dernières années. À la SNCB, par exemple, leur nombre a doublé entre 2017 et 2023. Comme le dénoncent les organisations syndicales: "nous n'avons jamais eu autant de managers, nous n'avons jamais eu aussi peu de personnel". En effet, les effectifs n'ont, quant à eux, fait que diminuer au fil des années: en 1997: 40.172, en 2005: 37.871, en 2017: 31.364 et en 2023: 28.264.

Enfin, en plus des économies qu'il faut faire dans les organes de direction, l'intégration des entités ferroviaires permettrait de réaliser des économies au niveau des *Service Level Agreements* qui sont conclus entre Infrabel et la SNCB.

On peut maintenant se poser la question de savoir si le système d'une entreprise ferroviaire unique ne serait

antwoord daarop is een volmondig nee; uit de hiernavolgende analyse en uit de ervaringen van andere Europese landen blijkt dat een eengemaakte structuur mogelijk is en dat de kwaliteit van de dienstverlening er zelfs op vooruitgaat. Kijken we maar naar de ÖBB in Oostenrijk, die met een gelijkaardig reizigersaantal (de ÖBB vervoerde in 2023 278 miljoen reizigers en de NMBS 244 miljoen) een stiptheid bereikte van maar liefst 94,9 %.

De enige voorwaarde voor een eengemaakte structuur is dat men voor een zogenaamde “Chinese muur” dient te zorgen om bij de toewijzing van rijpaden volledige objectiviteit te kunnen waarborgen, in lijn met Richtlijnen 2012/34/EU¹ en 2016/2370/EU². In de commentaar bij Richtlijn 2012/34/EU, die bij de publicatie ervan ter beschikking werd gesteld, staat dan ook het volgende:

“Wanneer infrastructuren worden geëxploiteerd door spoorwegondernemingen die historisch gezien een dominante positie hadden op de markt, moeten deze ondernemingen onafhankelijk zijn wat betreft organisatie en besluitvorming en gescheiden boekhoudsystemen hebben. Op voorwaarde dat er passende waarborgen zijn om ervoor te zorgen dat de infrastructuurbeheerder onafhankelijk is ten aanzien van essentiële functies, verkeersbeheer en onderhoudsplanung, kunnen EU-lidstaten kiezen tussen verschillende organisatiemodellen. Deze modellen variëren van volledige structurele scheiding tot verticale integratie.”³

Met dit voorstel van resolutie willen de indieners de federale regering dan ook verzoeken gestalte te geven aan een maximaal geïntegreerde spoorwegmaatschappij, met een enkele raad van bestuur en een enkel directiecomité. Die spoorwegmaatschappij zou dan in haar geheel focussen op gemeenschappelijke doelstellingen zoals stiptheid, treinaanbod, veiligheid, toegankelijkheid, werkomstandigheden en de personeelsformatie op het terrein. Die doelstellingen zouden dan ook in een enkel beheerscontract vervat zitten. Essentiële functies die verband houden met de eerbiediging van de concurrentieregels, zoals de toewijzing van de rijpaden en de inning van de vergoedingen voor het gebruik ervan, zouden aan een onafhankelijke instantie – bijvoorbeeld

pas in contradictie met de reglementatie Europese? La réponse est clairement non; l'analyse ci-après ainsi que les expériences d'autres pays européens prouvent que c'est possible et que cela améliore la qualité du service. Nous en voulons pour preuve l'exemple de l'ÖBB en Autriche qui, avec un nombre de passagers similaire (l'ÖBB a transporté 278 millions de passagers en 2023 et la SNCB 244 millions), a enregistré une ponctualité de pas moins de 94,9 %.

La seule condition est d'établir une “muraille de Chine” destinée, notamment, à garantir une totale objectivité dans l'attribution des sillons. Les directives 2012/34/UE¹ et 2016/2370/UE² vont dans ce sens. Dans le commentaire donné lors de la parution de la directive 2012/34/UE précitée, on peut ainsi lire ce qui suit:

“Lorsque l'infrastructure est exploitée par des compagnies ferroviaires ayant occupé historiquement une position dominante sur le marché, les gestionnaires de l'infrastructure doivent être indépendants en termes d'organisation et de prise de décision [et] disposer de systèmes de comptabilité séparés. Sous réserve que des garanties appropriées soient mises en place afin d'assurer l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne ses fonctions essentielles, la gestion du trafic et la planification de l'entretien, la directive modificative (UE) 2016/2370 autorise les pays de l'Union européenne à choisir entre différents modèles organisationnels. Ces modèles vont d'une séparation structurelle complète à une intégration verticale.”³

Avec cette proposition de résolution, les auteurs demandent donc au gouvernement fédéral de développer une compagnie de chemins de fer intégrée au maximum, avec un seul conseil d'administration et un seul comité de direction. L'ensemble de la compagnie se concentrerait alors sur des objectifs communs tels que la ponctualité, l'offre, la sécurité, l'accessibilité, les conditions de travail et le nombre d'effectifs sur le terrain, qui seraient alors intégrés dans un seul contrat de gestion. Les fonctions essentielles liées au respect des règles de la concurrence, telles que l'attribution des sillons et la détermination et la perception de la redevance pour l'utilisation des sillons, pourraient être confiées à une instance indépendante, telle que le SPF Mobilité. Avoir

¹ Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

² Richtlijn (EU) 2016/2370 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur.

³ <https://eur-lex.europa.eu/NL/legal-content/summary/a-single-railway-network-for-europe.html>

¹ Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen.

² Directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

³ <https://eur-lex.europa.eu/FR/legal-content/summary/a-single-railway-network-for-europe.html>

de FOD Mobiliteit – kunnen worden toevertrouwd. Met een maximaal geïntegreerde spoorwegmaatschappij zouden de door de regering vooropgestelde doelstellingen trouwens makkelijker kunnen worden bereikt. Het voor de concurrentie openstellen van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor is op 1 januari 2023 een tweede fase ingetreden, zoals bepaald in de Europese regelgeving die door voormelde Richtlijn 2016/2370 werd gewijzigd. Op grond daarvan kunnen de nationale overheden rechtstreeks een enkele exploitant aanduiden die gedurende een periode van tien jaar de openbare dienstverlening (een openbaredienstverleningsaanbod) over het hele net verzorgt. Tevens bevat die regelgeving een mechanisme waarbij de aangeduide exploitant tegelijkertijd het geheel of het grootste deel van de voor het dienstenaanbod gebruikte spoorweginfrastructuur beheert (Verordening (EU) 2016/2338)⁴. Vandaar de beslissing van België om de NMBS aan te duiden als enige spoorwegexploitant voor het personenvervoer voor de komende tien jaar.

Volgens de indieners van dit voorstel van resolutie zal een maximale integratie van de huidige spoorwegbedrijven er mee helpen voor zorgen dat de openbaredienstverleningsopdrachten tijdens de periode 2023-2033 efficiënt worden vervuld en dat zoveel mogelijk aan de verwachtingen van de reizigers wordt tegemoetgekomen.

une compagnie de chemins de fer intégrée au maximum permettrait par ailleurs d'atteindre plus facilement les objectifs fixés par le gouvernement. Le 1^{er} janvier 2023 a débuté la deuxième phase de l'ouverture à la concurrence du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, conformément à la réglementation européenne ayant fait l'objet de modifications par la directive 2016/2370 précitée. La réglementation au niveau de l'Europe permet aux autorités de désigner directement un opérateur unique chargé d'assurer le service public sur l'ensemble du réseau (une offre de service public) pour une période de dix ans; un mécanisme où l'opérateur désigné gère simultanément la totalité ou la majeure partie de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle les services sont fournis (règlement (UE) 2016/2338)⁴. C'est ainsi que la Belgique a décidé de désigner la SNCB comme opérateur ferroviaire unique pour les voyageurs pour les 10 prochaines années.

Les auteurs estiment donc qu'une intégration maximale des entreprises ferroviaires actuelles aidera à accomplir efficacement les missions de service public dans ce domaine au cours de la période 2023-2033 et à satisfaire au mieux les attentes des voyageurs.

Farah Jacquet (PVDA-PTB)
 Annik Van den Bosch (PVDA-PTB)
 Kemal Bilmez (PVDA-PTB)
 Raoul Hedebouw (PVDA-PTB)
 Sofie Merckx (PVDA-PTB)
 Nadia Moscufo (PVDA-PTB)
 Roberto D'Amico (PVDA-PTB)

⁴ Verordening (EU) 2016/2338 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1370/2007, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands personenvervoer per spoor.

⁴ Règlement (UE) 2016/2338 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. overwegende dat de stiptheidsgraad daalt sinds de splitsing van de NMBS in 2005;

B. gelet op de lage tevredenheid bij de NMBS-gebruikers;

C. overwegende dat de beheerscontracten van de NMBS en Infrabel verschillende doelstellingen bevatten, terwijl ze elk onderling verschil zouden moeten voorkomen en zich zouden moeten toespitsen op één gezamenlijke doelstelling: het inlossen van de verwachtingen van de reiziger;

D. overwegende dat een integratie van de entiteiten die het spoorvervoer in België verzekeren, besparingen mogelijk zouden maken dankzij de vermindering van het aantal ambten in de directiecomités en raden van bestuur;

E. gelet op Richtlijn (EU) 2016/2370 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU, met betrekking tot de opening van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur, die de lidstaten de mogelijkheid biedt te kiezen uit verschillende organisatiemodellen variërend van een totale structurele splitsing tot een verticale integratie;

F. overwegende dat de NMBS werd aangewezen als enige spoorwegoperator voor reizigers voor de periode 2023-2032;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. tegen uiterlijk 1 januari 2026 de NMBS, Infrabel en HR Rail te integreren in een eengemaakt spoorbedrijf met één raad van bestuur en één directiecomité;

2. een enkel beheerscontract te sluiten in plaats van twee, waarin de onderneming zich als geheel richt op een aantal gemeenschappelijke doelstellingen om de opdrachten van openbare dienstverlening efficiënt en optimaal uit te voeren, zoals:

2.1. vooruitgang op het vlak van stiptheid;

2.2. de uitbreiding van het aanbod;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant que le degré de ponctualité est en baisse depuis le moment, en 2005, où la scission de la SNCB est intervenue;

B. considérant le manque de satisfaction des usagers de la SNCB;

C. considérant que les contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel contiennent des objectifs distincts, alors qu'ils devraient éviter toute divergence et se concentrer sur une préoccupation commune, à savoir la satisfaction des attentes du voyageur;

D. considérant qu'une intégration des entités assurant le transport par rail en Belgique permettrait de réaliser des économies grâce à la réduction du nombre de fonctions au sein des comités de direction et des conseils d'administration;

E. vu la directive modificative "(UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire", qui offre aux États membres la possibilité de choisir entre différents modèles d'organisation; ces modèles allant de la scission structurelle totale à l'intégration verticale;

F. vu la désignation de la SNCB comme opérateur ferroviaire unique pour les voyageurs, pour la période 2023-2032;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. d'intégrer, pour le 1^{er} janvier 2026 au plus tard, la SNCB, Infrabel et HR Rail au sein d'une entreprise ferroviaire unifiée dotée d'un seul conseil d'administration et d'un seul comité de direction;

2. de conclure un seul contrat de gestion, et non plus deux, dans lequel l'entreprise, dans son ensemble, mettra l'accent sur une série d'objectifs communs, afin d'assurer des missions de service public de façon efficace et optimale, comme:

2.1. des progrès en matière de ponctualité;

2.2. la hausse de l'offre;

2.3. meer veiligheid;

2.4. een betere toegankelijkheid;

2.5. een uitbreiding van de personeelsformatie;

2.6. betere arbeidsvoorwaarden;

3. de essentiële functies die verband houden met de naleving van de mededingingsregels, zoals de toewijzing van de rijpaden en de bepaling van de rijpadvergoeding, onder te brengen bij een onafhankelijke instantie – bijvoorbeeld de FOD Mobiliteit – en te waarborgen dat die instantie de personele en technische middelen krijgt om die opdracht uit te voeren.

14 oktober 2024

2.3. une plus grande sécurité;

2.4. une meilleure accessibilité;

2.5. le renforcement des effectifs;

2.6. l'amélioration des conditions de travail;

3. de confier les fonctions essentielles liées au respect des règles de la concurrence, telles que l'octroi des sillons ou la détermination de la redevance pour l'utilisation des sillons, à une instance indépendante, comme par exemple le SPF Mobilité, tout en lui garantissant les moyens humains et techniques nécessaires pour le faire.

14 octobre 2024

Farah Jacquet (PVDA-PTB)
Annik Van den Bosch (PVDA-PTB)
Kemal Bilmez (PVDA-PTB)
Raoul Hedebouw (PVDA-PTB)
Sofie Merckx (PVDA-PTB)
Nadia Moscufo (PVDA-PTB)
Roberto D'Amico (PVDA-PTB)