

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

## **COMPTE RENDU ANALYTIQUE**

## **BEKNOPT VERSLAG**

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

Commissie voor Mobiliteit,  
Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

**Mercredi**

**01-02-2023**

**Après-midi**

**Woensdag**

**01-02-2023**

**Namiddag**

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

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 55 0000/000	Document parlementaire de la 55 <sup>e</sup> législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 55 0000/000	Parlementair stuk van de 55 <sup>e</sup> 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 définitif 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 (op beigeleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes :	Bestellingen :
Place de la Nation 2	Natieplein 2
1008 Bruxelles	1008 Brussel
Tél. : 02/ 549 81 60	Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be	www.dekamer.be
e-mail : publications@lachambre.be	e-mail : publicaties@dekamer.be

## SOMMAIRE

Échange de vues sur le contrat de gestion entre l'État belge et la SNCB et entre l'État belge et Infrabel, sociétés anonymes de droit public et questions jointes de 1

- Nahima Lanjri à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'EDC dans le contrat de service public de la SNCB" (55033249C) 1

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le report de certains investissements par la SNCB et Infrabel" (55033365C) 1

*Orateurs:* **Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, **Kim Buyst**, **Chanelle Bonaventure**, **Frank Troosters**, **Vincent Scourneau**, **Jef Van den Bergh**, **Maria Vindevoghel**, **Marianne Verhaert**, **Joris Vandenbroucke**, **Josy Arens**

## INHOUD

Gedachtewisseling over het beheerscontract tussen de Belgische Staat en de NMBS en tussen de Belgische Staat en Infrabel, naamloze vennootschappen van publiekrecht en toegevoegde vragen van 1

- Nahima Lanjri aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De EDC in het openbaredienstcontract van de NMBS" (55033249C) 1

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het uitstellen van investeringen door de NMBS en Infrabel" (55033365C) 1

*Sprekers:* **Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, **Kim Buyst**, **Chanelle Bonaventure**, **Frank Troosters**, **Vincent Scourneau**, **Jef Van den Bergh**, **Maria Vindevoghel**, **Marianne Verhaert**, **Joris Vandenbroucke**, **Josy Arens**



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

du

MERCREDI 01 FÉVRIER 2023

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit,  
Overheidsbedrijven en Federale  
Instellingen

van

WOENSDAG 01 FEBRUARI 2023

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 09 par M. Jean-Marc Delizée, président.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.09 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

**01** Échange de vues sur le contrat de gestion entre l'État belge et la SNCB et entre l'État belge et Infrabel, sociétés anonymes de droit public et questions jointes de  
- Nahima Lanjri à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'EDC dans le contrat de service public de la SNCB" (55033249C)  
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le report de certains investissements par la SNCB et Infrabel" (55033365C)

**01** Gedachtewisseling over het beheerscontract tussen de Belgische Staat en de NMBS en tussen de Belgische Staat en Infrabel, naamloze vennootschappen van publiekrecht en toegevoegde vragen van  
- Nahima Lanjri aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De EDC in het openbaredienstcontract van de NMBS" (55033249C)  
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het uitstellen van investeringen door de NMBS en Infrabel" (55033365C)

**01.01** **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Le contrat de gestion SNCB-Infrabel est un élément important de la politique ferroviaire qui a abouti le 23 décembre. Nous avons envoyé les deux contrats: de performance d'Infrabel et de service public de la SNCB. Je vais les commenter avec vous.

**01.01** **Minister Georges Gilkinet** (*Frans*): De beheerscontracten met de NMBS en Infrabel, die op 23 december ondertekend werden, vormen een belangrijk onderdeel van het spoorwegbeleid. We hebben u de twee contracten bezorgd: het prestatiecontract van Infrabel en het openbaredienstcontract van de NMBS. Ik zal ze met u bespreken.

(*En néerlandais*) Le président a rappelé le contexte. Les précédents contrats dataient de 2008 déjà, beaucoup de choses ont changé depuis lors.

(*Nederlands*) De voorzitter heeft die context in herinnering gebracht. De vorige contracten dateren al van 2008, veel zaken zijn sindsdien veranderd.

(*En français*) En prenant mes fonctions, j'ai déploré un manque de vision à long terme donnée à nos entreprises. Depuis leur scission, un problème de collaboration entre elles s'est fait jour, même si je salue la volonté des deux CEO d'y remédier. Par ailleurs, elles ont dû réaliser des économies, notamment sous la précédente législature.

(*Frans*) Bij mijn aantreden heb ik het gebrek aan langetermijnvisie voor onze bedrijven betreurd. Sinds de splitsing ervan verloopt de onderlinge samenwerking problematisch, ook al verheug ik me over de bereidheid van de twee CEO's om dit aan te pakken. Bovendien hebben ze moeten bezuinigen, met name tijdens de vorige zittingsperiode.

Les entreprises ferroviaires n'ont pas été épargnées par les crises successives: le covid qui a vu des

De spoorwegbedrijven zijn niet gespaard gebleven van de opeenvolgende crisissen: de coronacrisis,

trains circuler à vide, les inondations et la crise de l'énergie avec ses coûts pour la SNCB et Infrabel, ainsi que des retards de livraison, notamment les voitures à double étage M7 d'Alstom.

*(En néerlandais)* Au niveau européen, il y a aussi quatre paquets législatifs visant à créer un espace ferroviaire européen dans le contexte de la libéralisation du fret.

*(En français)* Je vois la directive sur la libéralisation du marché ferroviaire pour le transport de personnes. Les États doivent choisir avant la fin 2023 et peuvent octroyer une dernière fois une mission de service public à l'opérateur historique. Nous avons opté pour cela.

*(En néerlandais)* J'ai été chargé d'élaborer un nouveau contrat avec la SNCB, qui prévoit l'attribution à celle-ci d'une sorte de monopole pour le transport de passagers pour une durée de dix ans. C'est ce que nous avons fait.

*(En français)* Nous avons dû tenir compte des directives et être en contact avec la Commission. L'idée est de créer un cadre durable pour les entreprises. Certains s'en sont moqués.

*(En néerlandais)* Avec mon cabinet, nous avons commencé par élaborer une vision, mais toujours en concertation avec les entreprises, le secteur économique et la société en général. C'est la Vision 2040.

*(En français)* Dans la Vision 2040 adoptée par le gouvernement, nous avons indiqué notre objectif ferroviaire dans cette perspective. Une première traduction pour dix ans se trouve dans les deux contrats.

*(En néerlandais)* Il s'agit d'un contrat de service public avec la SNCB comprenant le mécanisme d'attribution directe (*direct award*) pour dix ans, la Public Service Obligation (PSO), et d'un contrat de performance avec Infrabel, également pour une période de dix ans. L'Europe ne nous oblige pas à conclure un contrat avec le gestionnaire d'infrastructure, mais nous avons choisi de travailler en parallèle. Nous avons pour objectif de doubler le volume de fret ferroviaire et d'augmenter de 30 % le nombre de voyageurs.

*(En français)* Le 23 mars, nous avons adopté un contrat de performance avec Infrabel, qui comprend un plan d'investissement pluriannuel à dix ans et un plan d'entreprise.

waardoor er treinen leeg rondreden, de overstromingen en de energiecrisis met de eraan verbonden kosten voor de NMBS en Infrabel, alsook vertragingen bij de leveringen, met name van de M7-dubbeldeksrijtuigen van Alstom.

*(Nederlands)* Er is ook de Europese context met vier legislatieve pakketten om gestalte te geven aan een Europees spoor binnen een geliberaliseerd vervoer van goederen.

*(Frans)* Daarnaast is er de richtlijn met betrekking tot de openstelling van de markt voor het passagiersvervoer per spoor. De EU-lidstaten moeten vóór 2023 een keuze maken en mogen een laatste keer een openbaredienststopdracht aan de historische operator gunnen. Dat is de keuze die wij gemaakt hebben.

*(Nederlands)* Ik moest een nieuw contract uitwerken met de NMBS, waarbij we tien jaar lang een soort monopolie geven aan de NMBS voor het personenvervoer. Dat hebben we ook gedaan.

*(Frans)* We moesten rekening houden met de Europese richtlijnen en geregeld contacten hebben met de Europese Commissie. Het is de bedoeling om een duurzaam kader voor de ondernemingen te creëren. Sommigen dreven daar de spot mee.

*(Nederlands)* We hebben met mijn kabinet eerst een visie uitgeschreven, maar steeds in overleg met de bedrijven, de economische sector en de maatschappij in het algemeen. Dat is dan de Spoorvisie 2040.

*(Frans)* In de door de regering goedgekeurde Spoorvisie 2040 hebben we onze doelstelling voor het spoor vanuit die optiek weergegeven. In de twee contracten wordt de visie voor het eerst geconcretiseerd voor een periode van tien jaar.

*(Nederlands)* Het gaat om een contract van publieke dienst met de NMBS en met de zogeheten *direct award* voor tien jaar, de Public Service Obligation (PSO) en een performantiecontract met Infrabel, ook voor een periode van tien jaar. Europa verplicht ons niet tot een contract met de infrastructuurbeheerder, maar wij hebben ervoor gekozen om parallel te werken. We mikken op een verdubbeling van het volume aan goederen op het spoor en op 30 % meer treinreizigers.

*(Frans)* Op 23 maart hebben we een prestatiecontract met Infrabel goedgekeurd, dat een meerjareninvesteringsplan over tien jaar en een ondernemingsplan omvat.

*(En néerlandais)* Même chose pour la SNCB, y compris les plans de transport.

*(En français)* Le plan de transport porte sur 2023-2026. En outre, le plan d'action pour le transport de marchandises a été concerté avec le secteur économique. En deux ans de négociations, toute l'architecture du transport ferroviaire a été revue.

*(En néerlandais)* C'est très important pour nous et je suis donc fier du dialogue entretenu avec Infrabel et la SNCB. Il y a deux ans, nous avons proposé un calendrier aux deux entreprises, en collaboration avec le SPF Mobilité et en concertation avec la Commission européenne et le Parlement.

*(En français)* Ce schéma en trois phases a permis d'aboutir à l'approbation des contrats lors du Conseil des ministres du 23 décembre et leur entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023. Des consultations ont eu lieu, pour la première fois devant ce Parlement, avec les interlocuteurs sociaux. Les négociations se sont déroulées en parallèle afin de renforcer la cohérence entre les deux textes.

*(En néerlandais)* Une trajectoire budgétaire pluriannuelle est inscrite dans les contrats conclus entre l'État fédéral et les entreprises.

*(En français)* Il est toujours possible de remettre en cause un contrat.

*(En néerlandais)* Il s'agit alors d'une rupture de contrat.

*(En français)* Le gouvernement s'engage dans une trajectoire pluriannuelle. Les moyens sont augmentés de 8,9 %, soit un total de 43,8 milliards d'euros pour dix ans, avec des différences par année. Des programmations d'investissements doivent ainsi aboutir en 2025: l'achat de nouveaux trains ou des travaux d'infrastructure particuliers.

*(En néerlandais)* Je présume que la commission est convaincue de l'utilité des investissements dans le rail, tant au niveau du climat que de la mobilité. Si l'on en croit la dernière évaluation de la FEB et de la FEBIAC, les embouteillages nous coûtent 4,5 milliards d'euros. Par ailleurs, certains problèmes de santé sont également imputables à la mauvaise qualité de l'air dans notre pays.

*(En français)* La pollution automobile cause 6 500 décès prématurés. L'étude commanditée par Infrabel montre qu'un euro investi dans le rail rapporte 3 euros.

*(Nederlands)* Idem dito voor de NMBS, met inbegrip van vervoersplannen.

*(Frans)* Het vervoersplan bestrijkt de periode 2023-2026. Daarnaast is er het actieplan voor het goederenvervoer, dat het resultaat is van overleg met het bedrijfsleven. Er werd twee jaar onderhandeld, en in die tijd werd de hele architectuur van het spoorvervoer hertekend.

*(Nederlands)* Dit is voor ons heel belangrijk en ik ben dan ook trots op mijn dialoog met Infrabel en de NMBS. Twee jaar geleden hebben we met de FOD Mobiliteit een agenda voorgesteld aan beide bedrijven, in overleg met de Europese Commissie en het Parlement.

*(Frans)* Wij hebben dit driefasenschema gevolgd, waardoor de contracten op 23 december door de ministerraad konden worden goedgekeurd en ze op 1 januari 2023 in werking konden treden. Er heeft overleg plaatsgevonden met de sociale partners, waaronder ook in het Parlement, en dat laatste was een primeur. De onderhandelingen zijn parallel verlopen teneinde voor meer samenhang tussen de twee teksten te zorgen.

*(Nederlands)* Er is een meerjarig budgettair traject ingeschreven in de contracten tussen de federale Staat en de bedrijven.

*(Frans)* Een contract kan steeds ter discussie gesteld worden.

*(Nederlands)* Maar dan spreken we wel over contractbreuk.

*(Frans)* Het kabinet committeert zich aan een meerjarentraject. De middelen worden met 8,9 % opgetrokken tot een totaal van 43,8 miljard euro over tien jaar, met verschillende bedragen per jaar. De investeringsprogramma's moeten tegen 2025 voltooid zijn: de aankoop van nieuwe treinen of specifieke infrastructuurwerken.

*(Nederlands)* Ik vermoed dat de commissie wel overtuigd is van het nut van investeringen in het spoor, ten bate van het klimaat en de mobiliteit. De files kosten ons 4,5 miljard euro, dat leert ons de laatste evaluatie van het VBO en FEBIAC. Er zijn bovendien ook gezondheidsproblemen die we kunnen toeschrijven aan onze slechte luchtkwaliteit.

*(Frans)* De vervuiling door het autoverkeer veroorzaakt jaarlijks 6.500 vroegtijdige overlijdens. Uit de door Infrabel bestelde studie blijkt dat elke euro die in het spoor geïnvesteerd wordt 3 euro opbrengt.

*(En néerlandais)* Un montant de 2,8 euros va directement à l'économie, mais il y a aussi un retour indirect, car de nombreuses sociétés privées travaillent pour le rail et/ou ont besoin du rail pour leur modèle économique, par exemple le port d'Anvers.

*(En français)* Ces prochaines dix années, la SNCB et Infrabel recruteront 2 000 travailleurs annuellement. Ces entreprises peuvent être fières d'offrir, quel que soit l'âge, le niveau de qualification et la langue, un poste dans lequel évoluer.

*(En néerlandais)* Les contrats témoignent d'une grande ambition. D'ici 2032, le nombre de trains devrait augmenter de 10 %, avec 2 trains par heure dans chaque gare et jusqu'à 4 trains par heure dans les plus grandes villes. Nous voulons également gagner en moyenne 2 heures d'amplitude – des trains plus tôt et plus tard dans la journée.

*(En français)* Le but est d'augmenter cette amplitude jusque trois heures à proximité des grandes villes, et jusqu'à cinq heures pour le RER et les trains S autour de Bruxelles. C'est le levier le plus fort pour que ceux qui viennent à Bruxelles abandonnent leur voiture.

Dans dix ans, nous aurons renouvelé et amélioré 50 % du matériel roulant pour un budget de 4,2 milliards d'euros.

*(En néerlandais)* Les trains offriront également plus d'espace, une meilleure accessibilité et davantage de places pour les vélos, et une politique tarifaire dynamique sera instaurée. Dans un délai de 26 mois, la SNCB doit proposer de nouveaux tarifs, avec des formules pour les moins de 26 ans, les allocataires sociaux et les seniors.

*(En français)* Les seniors et les jeunes jusque 26 ans bénéficieront de réductions sur simple présentation de leur carte d'identité. Les enfants voyagent toujours gratuitement jusqu'à 12 ans. Des nouveautés sont la réduction durant les heures creuses et le week-end (cumulables avec les tarifs réduits) et pour les groupes à partir de quatre. Le tarif pour emmener son vélo diminue pendant les heures creuses. Les abonnements continueront à être adaptés à la réalité. L'objectif est d'attirer plus de personnes dans les trains.

*(En néerlandais)* Un montant de 1,8 million d'euros sera investi dans l'amélioration de l'accessibilité et de la multimodalité. À terme, 176 gares devront répondre à tous les critères d'accessibilité.

*(En français)* Nous prévoyons 45 % d'emplacements

*(Nederlands)* Er gaat 2,8 euro rechtstreeks naar de economie, maar er is ook een indirecte return, want veel privébedrijven werken voor het spoor en/of hebben het spoor nodig voor hun zakenmodel, zoals bijvoorbeeld de haven van Antwerpen.

*(Frans)* De komende tien jaar zullen de NMBS en Infrabel jaarlijks 2.000 werknemers aanwerven. Deze bedrijven mogen er ook fier op zijn dat ze de kandidaten, ongeacht hun leeftijd, opleidingsniveau of moedertaal, een functie kunnen aanbieden waarin zij kunnen doorgroeien.

*(Nederlands)* Er zit veel ambitie in de contracten. Tegen 2032 moeten er 10 % meer treinen komen, met elk uur 2 treinen in elk station en in de grotere steden tot 4 treinen per uur. We willen daarnaast gemiddeld 2 uur aan spreiding – treinen vroeger en later op de dag – winnen.

*(Frans)* Het is de bedoeling om de dienstregeling met drie uur op te rekken in de buurt van de grootsteden en met vijf uur voor het GEN en de S-treinen rond Brussel. Dat is de sterkste hefboom om ervoor te zorgen dat de personen die naar Brussel reizen hun auto aan de kant laten staan.

Over tien jaar zullen we 50 % van het rollend materieel vernieuwd en verbeterd hebben. Daarvoor wordt er 4,2 miljard euro uitgetrokken.

*(Nederlands)* Er is ook meer plaats in de trein, een betere toegankelijkheid, meer plaatsen voor fietsen en een dynamisch tariefbeleid. Binnen de 26 maanden moet de NMBS nieuwe tarieven voorstellen, met formules voor jongeren tot 26 jaar, voor personen met een uitkering en voor de senioren.

*(Frans)* Senioren en jongeren tot de leeftijd van 26 jaar zullen op eenvoudig vertoon van hun identiteitskaart kortingen krijgen. Kinderen tot 12 jaar reizen steeds gratis. Een nieuwigheid is de korting tijdens de daluren en het weekend (die cumuleerbaar is met andere kortingen) en voor groepen vanaf vier personen. Het supplement voor een reiziger die zijn fiets mee op de trein neemt, vermindert tijdens de daluren. De abonnements zullen verder op de realiteit afgestemd worden. Het is de bedoeling om meer mensen op de trein te krijgen.

*(Nederlands)* Er wordt voor 1,8 miljoen euro geïnvesteerd in meer toegankelijkheid en multimodaliteit. Uiteindelijk zullen 176 stations aan alle toegankelijkheidscriteria moeten beantwoorden.

*(Frans)* We plannen 45 % meer fietsstallingen. Voor



de parking vélo en plus. Pour le stationnement pour les voitures, on va appliquer le principe STOP (*Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Privévervoer*). La priorité va aux piétons, aux cyclistes, aux usagers des transports en commun et ensuite aux voitures. Des nouveaux automates de vente plus conviviaux et faciles d'accès seront installés. Il n'y aura pas de fermeture de lignes et l'on va procéder à des extensions de capacité, qui pallieront les sous-investissements passés.

*(En néerlandais)* Par ailleurs, un montant de 5,9 milliards d'euros sera investi dans la ponctualité et un montant de 1,2 milliard d'euros dans la sécurité.

*(En français)* Nous allons stabiliser le réseau. La priorité est de lever tous les avis de ralentissements temporaires liés au vieillissement de la caténaire, de la voie et aux conditions de sécurité les prochaines années. Les voies de TGV seront renouvelées. Nous créons des voies de garage de 750 mètres pour développer des corridors de fret.

*(En néerlandais)* La modernisation de la bosse de triage dans le port d'Anvers est d'une importance capitale, vu les grands volumes.

*(En français)* C'est un effet multiplicateur. Nous moderniserons et informatiserons les catalogues de sillons d'Infrabel pour que les entreprises puissent réserver très facilement les droits de passage sur le rail.

Nous sommes obligés de consulter très largement le secteur économique avant d'envisager de supprimer des raccordements industriels. Une telle infrastructure est vite démontée, mais la reconstruire ensuite coûte très cher. Des extinctions sont programmées ou en cours dans les ports. Nous finaliserons le *masterplan* ETCS pour la sécurité. La dixième cabine de signalisation centralisée, très moderne, vient d'être inaugurée. Les passages à niveau sont remplacés en concertation avec les communes. Nous voulons faire évoluer la gestion et la culture des entreprises.

*(En néerlandais)* Avec un contrat et un financement de 10 ans, nous pouvons mieux anticiper l'organisation des travaux, car la SNCB doit s'en remettre au choix d'Infrabel pour la communication d'informations fiables. Les opérateurs de fret tels que Lineas et DB Cargo peuvent ainsi également mieux anticiper les répercussions des chantiers.

On souhaite par ailleurs mettre davantage l'accent sur le souci de l'utilisateur. L'un des indicateurs clés de

het parkeren van auto's zullen we het STOP-principe toepassen (*Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Privévervoer*). Er wordt voorrang gegeven aan de voetgangers, fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer en ten slotte aan de auto's. Er komen nieuwe, gebruiksvriendelijkere en gemakkelijk toegankelijke verkoopautomaten. Er zullen geen lijnen gesloten worden en de capaciteit zal worden uitgebreid om de onderinvesteringen uit het verleden te compenseren.

*(Nederlands)* Er wordt ook 5,9 miljard euro geïnvesteerd in stiptheid en 1,2 miljard in veiligheid.

*(Frans)* We zullen het spoorwegnet stabiliseren. De prioriteit bestaat erin de komende jaren alle berichten van tijdelijke snelheidsbeperking op te heffen die verband houden met de veroudering van de bovenleidingen of de sporen en met de veiligheidsvoorschriften. De hst-sporen worden vernieuwd. We leggen 750 meter lange wijksporen aan om goederencorridors tot stand te brengen.

*(Nederlands)* De modernisering van de trieerheuveld in de haven van Antwerpen is heel belangrijk, gelet op de grote volumes.

*(Frans)* Dat heeft een multiplicatoreffect. We zullen de catalogi van de rijpaden van Infrabel moderniseren en digitaliseren, opdat de bedrijven zeer eenvoudig toegang tot een rijpad kunnen reserveren.

We zijn ertoe verplicht de economische sector zeer uitgebreid te raadplegen alvorens te overwegen om industrieaantakkingen te schrappen. Zulke infrastructuur kan snel ontmanteld worden, maar het is zeer duur om deze achteraf opnieuw aan te leggen. In de havens zijn er uitfaseringen aan de gang en staan er andere op stapel. We zullen de laatste hand leggen aan het ETCS-masterplan met het oog gericht op de veiligheid. Het tiende zeer moderne gecentraliseerde seinhuis werd onlangs ingehuldigd. De overwegen worden in overleg met de gemeenten vervangen. We willen een evolutie van het bedrijfsbeheer en de bedrijfscultuur bewerkstelligen.

*(Nederlands)* Met een contract en een financiering van tien jaar kunnen we beter anticiperen op de organisatie van de werken, omdat de NMBS zich voor betrouwbare informatie moet verlaten op de keuze van Infrabel. Ook goederenvervoerders als Lineas en DB Cargo kunnen zo beter anticiperen op de gevolgen van de werven.

Men wil ook meer inzetten op de zorg voor de gebruiker. Een van de kritieke prestatie-indicatoren

performance (ICP) de la SNCB est la satisfaction des clients, avec une meilleure mesure de la ponctualité. Infrabel doit également être plus orientée vers le client et se concentrer sur le dialogue avec le secteur.

*(En français)* Nous venons d'inaugurer le premier comité des usagers de la voie ferroviaire pour le transport de marchandises, à la demande du secteur.

Les outils de gestion seront modernisés pour mesurer le bien-être au travail, la sécurité, éviter les surcoûts et préserver l'environnement en mesurant l'impact CO<sub>2</sub>.

Il y aura des indicateurs de performance et des indicateurs informatifs. Il y aura des bonus-malus, des rapports d'activités, des plans de remédiation et un dialogue de performance annuel entre les entreprises et le SPF Mobilité.

*(En néerlandais)* Il s'agit d'une évaluation annuelle réalisée entre le SPF Mobilité, la SNCB et Infrabel concernant ce qui s'est bien déroulé, la réalisation ou non des objectifs prévus dans les accords, et la manière d'apporter des améliorations. Une évaluation intermédiaire de grande ampleur est prévue après cinq ans, de même qu'une adaptation des objectifs.

*(En français)* Pour la SNCB, les indicateurs de prestation sont la satisfaction des clients, le nombre de trains annulés, de kilomètres parcourus et de correspondances assurées, la ponctualité et la qualité de l'information aux voyageurs. Ils portent aussi sur l'autonomie des stations, le nombre de places de parking, le volume d'énergie de traction (avec un objectif de diminution de 10 %) et l'innovation. Avec le système de bonus-malus, si des entreprises ne sont pas assez performantes, elles n'obtiennent pas de bonification budgétaire. *A contrario*, celles qui travaillent bien obtiennent plus de moyens. Cela concerne une petite partie de la subvention, variable, mais il y a des incitants clairs.

De même, vous avez des indicateurs concernant Infrabel, davantage liés à des questions industrielles.

*(En néerlandais)* La sécurité du personnel d'Infrabel est très importante, tout comme la satisfaction des clients et des entreprises.

*(En français)* Selon Mme Dutordoir, on pointe la ponctualité de la SNCB mais Infrabel a sa part de responsabilité. La réduction de l'empreinte carbone est aussi un objectif, de même que l'accessibilité, partagés entre Infrabel et la SNCB.

(KPI) van de NMBS is de tevredenheid van de klanten, met een betere meting van de stiptheid. Infrabel moet ook focussen op meer klantgerichtheid en een dialoog met de sector.

*(Frans)* Op vraag van de sector hebben we recent het startschot gegeven voor het eerste comité van spoorweggebruikers voor het goederenvervoer.

De managementtools zullen gemoderniseerd worden om het welzijn op het werk en de veiligheid te meten, meerkosten te voorkomen en via metingen van de CO<sub>2</sub>-impact het milieu te beschermen.

We zullen werken met prestatie-indicatoren en informatieve indicatoren. We voorzien in bonus-malussystemen, activiteitenverslagen, verbeterplannen en een jaarlijks prestatieoverleg tussen de bedrijven en de FOD Mobiliteit.

*(Nederlands)* Het gaat om een jaarlijkse evaluatie tussen de FOD Mobiliteit, de NMBS en Infrabel van wat goed is verlopen, of de doelstellingen van de overeenkomsten worden gehaald en hoe we verbeteringen kunnen realiseren. Na vijf jaar is er een grote tussentijdse evaluatie evenals een aanpassing van de doelen.

*(Frans)* Voor de NMBS zijn de prestatie-indicatoren de klanttevredenheid, het aantal geannuleerde treinen, het aantal afgelegde kilometers en verzekerde aansluitingen, de stiptheid en de kwaliteit van de reizigersinformatie. Ze hebben ook betrekking op de autonomie van de stations, het aantal parkeerplaatsen, de hoeveelheid tractie-energie (met als doel een vermindering van 10 %) en innovatie. Met het bonus-malussysteem krijgen bedrijven die niet goed genoeg presteren geen budgettaire bonificatie. Aan de andere kant krijgen degenen die goed werken meer middelen. Het betreft een klein, variabel deel van de subsidie, maar het zijn duidelijke prikkels.

Ook voor Infrabel zijn er indicatoren die meer betrekking hebben op industriële aspecten.

*(Nederlands)* De veiligheid van het personeel bij Infrabel is zeer belangrijk, net als de tevredenheid van de klanten en van de ondernemingen.

*(Frans)* Volgens mevrouw Dutordoir wijst men wat de stiptheid betreft steeds met de beschuldigende vinger naar de NMBS, maar vergeet men dat Infrabel op dat vlak ook een deel van de verantwoordelijkheid draagt. De vermindering van de koolstofvoetafdruk is eveneens een door Infrabel en de NMBS gedeelde

D'autres objectifs sont une augmentation de 10 % des kilomètres roulés, un doublement du nombre de gares accessibles, jusqu'à 76 % des voyageurs concernés. L'idéal serait 100 % mais l'héritage compte. On prévoit aussi plus de ponctualité.

*(En néerlandais)* Nous avons un seul indicateur clé de performance (*Key Performance Indicator*, KPI) sans système de bonus-malus. Nous aurons désormais 10 KPI en matière de ponctualité avec un bonus-malus, une amplitude plus importante de deux heures supplémentaires en moyenne, mais nous pouvons même aller jusqu'à cinq heures, avec plus de trains par jour.

*(En français)* On passe de 3 700 à 4 220 trains pour transporter plus de fret et faire rouler des trains H24, sauf pour cause de travaux, sur la ligne Namur-Arlon.

La politique tarifaire sera plus dynamique et attractive. Le matériel roulant, âgé de 25 ans en moyenne, sera renouvelé.

*(En néerlandais)* Nous avons du matériel qui date d'il y a 40 ans, qui tombe souvent en panne et qui n'offre pas le confort souhaité. Nous allons renouveler la moitié des véhicules et prévoir davantage d'emplacements pour vélos.

*(En français)* Les parkings vélo verront leurs places augmenter de 45 %. Il y aura 100 % d'équipement ETCS: nous sommes les plus avancés en Europe en la matière.

Dans ces contrats que vous avez reçus, il y a bien d'autres détails, résultats d'un long travail. Ces outils de gouvernance doivent nous permettre de réaliser nos ambitions.

*(En néerlandais)* La colonne vertébrale de la mobilité du futur ne se réalisera pas du jour au lendemain mais nous disposons à présent du cadre et des moyens nécessaires à la réalisation de ces objectifs essentiels.

**01.02 Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Le dernier contrat de gestion date de 2008 et a pris fin en 2012. Après un immobilisme politique de plusieurs années, des avancées sont enfin réalisées dans la politique relative aux transports publics. Nous avons une vision à long terme pour laquelle les investissements nécessaires sont prévus. Nous ne pouvons pas nier

doelstelling, net zoals de toegankelijkheid.

Andere doelstellingen betreffen de toename met 10 % van het aantal gereden kilometers, een verdubbeling van het aantal integraal toegankelijke stations, wat tot 76 % van de betrokken reizigers vertegenwoordigt. Het ideaal zou natuurlijk 100 % zijn, maar we zitten nu eenmaal met een overgeërfd situatie op dat vlak. We willen eveneens de stiptheid verbeteren.

*(Nederlands)* Wij hadden een KPI zonder bonus-malus. Wij hebben nu tien KPI's over stiptheid met bonus-malus, een grotere spreiding van gemiddeld plus twee uur, maar we kunnen zelfs tot vijf uur gaan, met dagelijks meer treinen.

*(Frans)* Het aantal treinen wordt opgetrokken van 3.700 tot 4.220 om meer goederen te vervoeren en de klok rond treinen te laten rijden op de lijn Namen-Aarlen, behalve wanneer er aan het spoor gewerkt wordt.

Het tariefbeleid wordt dynamischer en aantrekkelijker. Het rollend materieel, dat gemiddeld 25 jaar oud is, wordt vernieuwd.

*(Nederlands)* Wij hebben materieel dat 40 jaar oud is en vaak pech heeft, zonder het gewenste comfort. We zullen de helft van de voertuigen hernieuwen en meer fietsenstallingen inplannen.

*(Frans)* Het aantal plaatsen in de fietsstallingen zal met 45 % verhoogd worden. Al het rollend materieel zal met ETCS uitgerust worden. Daarmee zijn we het verst gevorderd in Europa.

In de contracten die u ontvangen hebt, staan er nog veel meer details, die het resultaat van een lang proces zijn. Deze beheersinstrumenten moeten ons in staat stellen onze ambities te verwezenlijken.

*(Nederlands)* De ruggengraat van de mobiliteit van de toekomst zal niet van de ene dag op de andere verwezenlijkt worden, maar wij hebben nu het kader en de middelen om deze essentiële doelen te bereiken.

**01.02 Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Het laatste beheerscontract dateert van 2008 en liep tot 2012. Na een jarenlange politieke stilstand worden er eindelijk weer stappen vooruit gezet in het beleid rond openbaar vervoer. Er is een langetermijnvisie waarvoor de nodige investeringen worden gepland. We kunnen niet ontkennen dat het openbaar vervoer

que les transports en commun ne fonctionnent toujours pas comme ils le devraient.

Dans son exposé, le ministre a indiqué que le contrat de gestion se focalisait sur un renforcement de l'offre, ce qui est nécessaire pour réaliser un transfert modal. Une plus grande flexibilité sera introduite dans les tarifs, notamment des réductions pour les jeunes, les seniors et les personnes à mobilité réduite.

Je constate que le contrat affiche de grandes ambitions en matière d'accessibilité. Quel est le calendrier du plan global relatif à l'accessibilité autonome? Qui sera consulté dans ce cadre? Quelles adaptations pouvons-nous espérer à court terme pour les personnes handicapées?

Il y a quelques mois, nous avons adopté une résolution sur la lutte contre les agressions et les intimidations sexuelles dans les trains. Le contrat de gestion évoque à cet égard une alerte discrète, le renforcement de partenariats avec la police et les autorités locales ainsi qu'une meilleure formation du personnel.

Je regrette que la SNCB et Infrabel ne se soient pas engagés à participer, avec d'autres sociétés de transport, à une campagne de sensibilisation. Un meilleur suivi du problème est également nécessaire. L'une des recommandations formulées dans la résolution était d'examiner sur place quelles adaptations peuvent être apportées dans les gares. La SNCB identifiera-t-elle ces mesures à effet rapide?

Dans l'accord sur l'énergie de mars 2022, il a été décidé que les gares de la SNCB seraient équipées de panneaux solaires et de bornes de recharge. Le contrat de gestion prévoit qu'à son échéance, 20 % des besoins énergétiques totaux devront être couverts par une autoproduction. Cet objectif est-il suffisamment ambitieux? Le contrat de gestion d'Infrabel ne contient aucune ambition concrète en matière d'énergies renouvelables. Comment le ministre veillera-t-il à ce que des efforts suffisants soient également fournis dans ce domaine?

J'espère que l'ambition de cartographier les zones inondables sera concrétisée.

Si nous voulons nous passer des dernières locomotives diesel à l'horizon 2034, nous ne pouvons pas nous contenter d'une étude sur les trains à batterie d'ici 2030. Nous devons pouvoir disposer plus rapidement d'une vision claire de notre objectif et des investissements qu'il nécessite. À quoi ressemble la feuille de route jusqu'en 2034?

vandaag niet altijd functioneert zoals dat zou moeten.

Uit deze uiteenzetting van de minister blijkt dat het beheerscontract focust op een uitgebreider aanbod. Dat is nodig als we een modal shift willen maken. Er komt ook meer flexibilitéit in de tarieven, met kortingen voor jongeren, ouderen en mensen met een beperkte mobiliteit.

Ik merk grote ambities op het vlak van toegankelijkheid. Wat is de timing van het masterplan rond autonome toegankelijkheid? Wie zal er hiervoor geconsulteerd worden? Welke aanpassingen voor personen met een handicap mogen we op korte termijn verwachten?

Een aantal maanden geleden hebben we een resolutie aangenomen over de bestrijding van agressie en seksuele intimidatie op de trein. In de beheersovereenkomst wordt er in dat verband gesproken over een discreet alarm, het versterken van partnerschappen met de politie en de lokale overheden en een betere opleiding van het personeel.

Ik mis hierbij wel een engagement van de NMBS en Infrabel om samen te werken met andere vervoersbedrijven aan een bewustmakingscampagne. Ook een betere monitoring van het probleem is nodig. Een van de aanbevelingen van de resolutie was om ter plaatse te kijken welke aanpassingen er aan stations kunnen gebeuren. Zal de NMBS alsnog deze quick wins identificeren?

In het energieakkoord van maart 2022 werd beslist dat de NMBS-stations zonnepanelen en laadpalen krijgen. In het beheerscontract werd opgenomen dat tegen het einde van het contract 20 % van de totale energiebehoefte zelf opgewekt zou moeten worden. Is dat wel voldoende ambitieus? In het beheerscontract van Infrabel ontbreekt een concrete ambitie inzake hernieuwbare energie. Hoe zal de minister erop toezien dat ook daar voldoende inspanningen geleverd worden?

Hopelijk wordt de ambitie om watergevoelige gebieden in kaart te brengen ook echt uitgevoerd.

Als we in 2034 de laatste dieseltreinen willen uitfasen, moet er meer gebeuren dan enkel een studie naar batterijtreinen tegen 2030. We hebben sneller een duidelijke visie nodig over waar we heen gaan en welke investeringen er daarvoor nodig zijn. Hoe ziet de roadmap tot 2034 eruit?

Infrabel s'engage plus clairement à assumer son rôle en matière de biodiversité, ce qui représente déjà plusieurs grands pas en avant.

Désormais, lors de la conception des gares, la SNCB tiendra compte des usagers du train cyclistes, dont l'accès aux quais sera facilité. À cet égard, il est important de prévoir davantage qu'une simple gouttière pour vélos. Des rampes d'accès moins pentues permettront à tous les usagers d'avoir plus facilement accès aux quais. Le contrat prévoit également davantage de places de parking pour vélos, d'emplacements pour vélos à bord des trains et de vélos partagés.

Le contrat de gestion pourra contribuer à faire de la SNCB et d'Infrabel des marques fortes sur le marché ferroviaire européen et à faire en sorte que le *modal shift* devienne le plus rapidement possible réalité.

**01.03 Chanelle Bonaventure (PS):** Il aura fallu dix ans pour conclure les nouveaux contrats de gestion. La Vision Rail 2040 doit servir de boussole pour doubler la part modale du train dans le transport de personnes et atteindre 20 % dans celui de marchandises. L'objectif est d'avoir un train toutes les 30 minutes (toutes les 15 minutes autour des grandes villes), de renforcer l'accessibilité, de favoriser des gares vivantes et l'information des voyageurs. Les contrats de gestion sont essentiels pour faire du rail le pilier de la mobilité de demain. Ils constituent le plan des étapes sur dix ans afin que la SNCB et Infrabel répondent aux énormes défis climatiques et sociaux.

Nous saluons le travail du gouvernement, mais les investissements sont indispensables pour atteindre nos objectifs. Or les auditions de l'administratrice déléguée de la SNCB et des syndicats ont montré qu'il manquait encore des moyens et que les travailleurs et les navetteurs allaient rencontrer des difficultés en 2023 et 2024.

Je mettrai en avant plusieurs ajouts structurels aux contrats de gestions: ils ont une portée de dix ans au lieu de quatre, on introduit de nouveaux objectifs à atteindre, on adjoint les indicateurs-clés de performance, prenant en compte la satisfaction des voyageurs, leur sécurité, l'empreinte carbone, le respect des correspondances ou l'accessibilité des gares, le tout accompagné d'un système incitatif pour atteindre ces objectifs.

Infrabel engageert zich duidelijker om haar rol op te nemen inzake biodiversiteit. Dat zijn alvast een aantal cruciale stappen vooruit.

Voortaan zal de NMBS in het ontwerp van een station rekening houden met de treinreiziger-fietsers. Mensen zullen vlotter met de fiets op het perron geraken. Die ambitie mag hoger liggen dan enkel een fietsgoot. Met zachte toegangshellingen maken we perrons meteen voor iedereen toegankelijker. Meer fietsparkeerplaatsen en fietsplaatsen op de trein en meer deelfietsen staan ook in het contract.

Het beheerscontract kan ertoe bijdragen om de NMBS en Infrabel sterke merken te maken op de Europese treinmarkt en om de modal shift zo snel mogelijk realiteit te doen worden.

**01.03 Chanelle Bonaventure (PS):** Het zal tien jaar gevegd hebben om de nieuwe beheerscontracten te sluiten. Spoorvisie 2040 moet als kompas dienen om het modale aandeel van de trein op het vlak van het personenvervoer te verdubbelen en op het vlak van het goederenvervoer op 20 % te krijgen. Het is de bedoeling dat de reiziger om de 30 minuten een trein heeft (om de 15 minuten rond de grootsteden), dat de toegankelijkheid wordt verbeterd, dat er voor levendige stations wordt gezorgd en dat de informatieverstrekking aan de reizigers wordt verbeterd. De beheerscontracten zijn essentieel om van het spoor de spil van de mobiliteit van de toekomst te maken. Ze vormen een stappenplan voor tien jaar, opdat de NMBS en Infrabel op de immense klimaatuitdagingen en maatschappelijke uitdagingen kunnen inspelen.

We juichen het werk van de regering toe, maar investeringen zijn onontbeerlijk om onze doelstellingen te bereiken. Uit de hoorzittingen met de gedelegeerd bestuurder van de NMBS en de vakbonden is echter gebleken dat er nog een tekort aan middelen is en dat de treinreizigers in 2023 en 2024 met moeilijkheden geconfronteerd zouden worden.

Ik wijs op een aantal structurele toevoegingen aan de beheerscontracten: ze hebben een looptijd van tien jaar in plaats van vier, er worden nieuwe doelstellingen ingevoerd, de *key performance indicators* worden toegevoegd, waarbij rekening gehouden wordt met de tevredenheid van de reizigers, de veiligheid, de koolstofvoetafdruk, het garanderen van aansluitingen en de toegankelijkheid van de stations. Er werd ook voorzien in een stimuleringsmechanisme om die doelen te bereiken.

Dans les objectifs à dix ans, on soulignera l'augmentation du nombre de trains sur le réseau, une augmentation de l'offre, le renouvellement de la moitié de la flotte et la hausse de 30 % du nombre de voyageurs.

Une politique tarifaire doit accroître l'attrait du train et le nombre de voyages. Peut-on avoir des précisions à ce sujet? Des réductions ou la gratuité seront accordées à certaines catégories de personnes, mais rien ne semble prévu pour en finir avec l'indexation du prix des billets et des abonnements. Comment éviter l'augmentation continue des prix?

Nous nous opposons à la mesure du tarif à bord. Comment justifiez-vous l'augmentation et l'interdiction du cash à bord? Étiez-vous au courant de cette mesure? Comptez-vous y contrevenir?

Vu la réduction de 40 % annoncée pour les moins de 25 ans, maintiendra-t-on les autres avantages dont jouissent les étudiants? Y a-t-il eu des études d'incidence sur la fin de la carte Famille nombreuse? Quelles seront les nouvelles formules pour les petits groupes de voyageurs?

En matière de ponctualité, la situation n'est pas glorieuse. L'augmentation des tarifs a fait l'objet d'une mise en garde du CNT et du CCE, tant pour la mobilité que pour les recettes financières de la société qui courent un risque réel en l'absence d'amélioration de la qualité du service. Que pouvez-vous nous dire de cette double mise en garde?

La ponctualité dépend de facteurs multiples.

Pour la résoudre, une seule mesure ne suffit pas: il faudra une amélioration structurelle du fonctionnement des entreprises ferroviaires. Quelles mesures prendra-t-on à cette fin en 2023 et 2024? Y aura-t-il des projets reportés? Quel sera l'effet de ces reports sur la ponctualité et le confort? Qu'en est-il de l'augmentation prévue de l'offre de transport mais qui a été suspendue?

D'après une étude du SPF Mobilité, une personne sur quatre éprouve des difficultés à prendre le train en raison d'une mobilité réduite, en particulier à cause de la différence de hauteur entre le quai et la porte, du manque de compréhension des annonces et des difficultés à utiliser les automates. Même si le contrat de gestion prévoit de doubler le nombre de gares accessibles aux PMR, il reste beaucoup à faire en la matière. Le Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées souligne des améliorations

De doelen die over tien jaar bereikt moeten worden, omvatten een toename van het aantal treinen op het spoorwagennet, een verhoging van het aanbod, de vernieuwing van de helft van de treinen en een stijging van het aantal passagiers met 30 %.

Het tariefbeleid moet de trein aantrekkelijker maken en zorgen voor meer treinritten. Kunt u dat nader toelichten? Aan bepaalde categorieën mensen zullen kortingen of gratis ritten toegekend worden, maar er lijken geen plannen te zijn om een einde te maken aan de indexering van de ticket- en abonnementsprijzen. Hoe kan men voorkomen dat de prijzen almaar verder de hoogte ingaan?

Wij verzetten ons tegen de maatregel inzake het boordtarief. Hoe rechtvaardigt u de tariefverhoging en het verbod op het gebruik van cashgeld aan boord? Was u op de hoogte van die maatregel? Bent u van plan de maatregel te overrulen?

Zullen alle studentenvoordelen behouden blijven, nu men een korting van 40 % voor de min 25-jarigen aankondigt? Werden er impactstudies uitgevoerd over de afschaffing van de kortingskaart grote gezinnen? Welke nieuwe formules zullen er voor kleine groepen van reizigers bestaan?

Op het vlak van de stiptheid is de situatie niet rooskleurig. Naar aanleiding van de verhoging van de tarieven hebben de NAR en de CRB aan de alarmbel getrokken, zowel wat de mobiliteit als wat de financiële ontvangsten van de spoorwegmaatschappij betreft. Indien de kwaliteit van de dienstverlening niet verbetert, is het risico op dalende ontvangsten reëel. Wat kunt u ons vertellen over dit dubbele waarschuwingssignaal?

De stiptheid hangt af van verscheidene factoren.

Dat probleem kan niet met één enkele maatregel opgelost worden. De werking van de spoorwegondernemingen zal structureel verbeterd moeten worden. Welke maatregelen zullen er daartoe in 2023 en 2024 genomen worden? Worden er projecten uitgesteld? Welke gevolgen zal dat uitstel voor de stiptheid en het comfort hebben? Hoe staat het met de geplande maar opgeschorte uitbreiding van het vervoersaanbod?

Volgens een studie van de FOD Mobiliteit ondervindt één op vier personen moeilijkheden om de trein te nemen als gevolg van een handicap die hun mobiliteit beperkt, met name wegens het hoogteverschil tussen het perron en de treindeur, of omdat ze de aankondigingen niet begrijpen en moeilijkheden ondervinden om de verkoopautomaten te gebruiken. Hoewel het beheerscontract in een verdubbeling van het aantal voor PBM's toegankelijke stations voorziet, moet er

notables, notamment en termes de personnel d'assistance. Avez-vous pris connaissance de cet avis?

Avez-vous discuté avec cette organisation au sujet de l'application SNCB-Assist ou de la version finale du contrat de service public?

Les conditions de travail ont été particulièrement compliquées à la SNCB en 2022. La SNCB et Infrabel entendent recruter 2 400 personnes en 2023, mais les contrats de gestion ne mentionnent pas de dispositions au sujet du personnel devant être maintenu dans les entreprises du rail. Discutera-t-on de ce point? Pouvez-vous garantir le nombre de personnes employées par la SNCB et Infrabel pour les dix années à venir? Les conditions de travail des cheminots auraient dû faire l'objet d'un indicateur clé de performance.

A-t-on entamé les discussions prévues avec les syndicats après la signature des contrats de gestion en vue d'établir un contrat social?

**01.04 Frank Troosters (VB):** Je félicite sincèrement le ministre pour la signature de ces contrats de gestion, qui auraient, en réalité, dû être conclus il y a deux législatures. Il est toutefois regrettable que nous n'ayons pas reçu les documents plus tôt.

Les contrats ratissent large. Ils contiennent pour ainsi dire tous les points qui étaient attendus, notamment par votre serviteur. Les ambitions du ministre étaient connues: doubler le volume de marchandises d'ici 2040 et le nombre de voyageurs d'ici 2030.

La SNCB a été désignée opérateur unique pour les 10 prochaines années, même si l'association européenne de défense des intérêts des opérateurs ferroviaires privés AllRail a rédigé un courrier incendiaire ce sujet. Il faudra attendre et voir comment l'affaire évoluera.

Le ministre entend accroître l'offre de transports de 83,4 millions de trains-kilomètres par an actuellement à 91,6 millions d'ici la fin du contrat. Il est positif que cet objectif soit annoncé sous réserve de la faisabilité technique de cette hausse de l'offre, notamment quant à la disponibilité de personnel et de matériel roulant.

Le SPF Mobilité se voit conférer un rôle très important dans le contrat de gestion. Il sera en effet

op dat vlak nog veel gebeuren. De Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap wijst erop dat er aanzienlijke verbeteringen gerealiseerd werden, met name wat het assistentiepersoneel betreft. Draagt u kennis van dat advies?

Hebt u met die organisatie gesproken over de app SNCB Assist of de eindversie van het openbardienstcontract?

De arbeidsomstandigheden bij de NMBS waren in 2022 bijzonder moeilijk. De NMBS en Infrabel willen in 2023 2.400 personen aanwerven, maar de beheerscontracten bevatten geen bepalingen in verband met het personeelsbestand van de spoorwegbedrijven dat behouden moet worden. Zal dat punt besproken worden? Kunt u het personeelsbestand bij de NMBS en Infrabel voor de komende tien jaar garanderen? Men had een *key performance indicator* moeten bepalen voor de arbeidsomstandigheden van het spoorwegpersoneel.

Werden de gesprekken met de vakbonden over het opstellen van een sociaal contract, die na de ondertekening van de beheerscontracten zouden worden gevoerd, opgestart?

**01.04 Frank Troosters (VB):** Ik feliciteer de minister oprecht met het sluiten van deze beheersovereenkomsten, wat eigenlijk al twee legislaturen geleden had moeten gebeuren. Ik betreur wel dat wij de documenten niet eerder hebben ontvangen.

De overeenkomsten gaan heel breed. Ze bevatten zowat alle verwachte punten, waarvan ik ook wou dat ze erin zouden staan. De ambities waren bekend: de minister wil het goederenvervoer verdubbelen tegen 2040 en het personenvervoer tegen 2030.

De NMBS wordt voor de komende tien jaar als unieke operator aangesteld, al heeft de Europese belangenorganisatie voor private spoorbedrijven AllRail daarover een brandbrief geschreven. We zullen moeten afwachten hoe die zaak evolueert.

De minister wil het vervoersaanbod optrekken van de huidige 83,4 miljoen treinkilometers per jaar naar 91,6 miljoen tegen het einde van het contract. Het is een goede zaak dat daarbij wel het voorbehoud wordt gemaakt dat de verhoging van het aanbod technisch haalbaar moet zijn, onder meer op het vlak van personeel en het beschikbare rollend materieel.

De FOD Mobiliteit krijgt een heel belangrijke rol in de beheersovereenkomst. Hij wordt betrokken bij

impliqué dans la concertation, les rapports, les études et la prise de décisions. Je me demande, dans ce contexte, quel rôle le SPF Mobilité jouera à l'égard des membres du Parlement. Nous avons une mission de contrôle, mais au cours des dernières années, nous avons souvent dû constater que la SNCB se positionnait comme une sorte de bastion fermé. Cette attitude changera-t-elle avec cet élargissement du rôle confié au SPF? Pourrions-nous désormais recevoir des réponses aux questions que nous poserons sur le taux d'occupation des parkings, sur les contrôles dans les trains, etc.? Pourrions-nous dorénavant consulter les rapports qui sont soi-disant d'intérêt commercial et stratégique?

Le contrat contient de très nombreuses conditions intéressantes: le matériel roulant doit être prêt à l'emploi et être présent en quantité suffisante, la capacité doit être garantie, un certain nombre de places assises doit être garanti, etc. Par ailleurs, certains principes économiques y sont mentionnés, notamment en ce qui concerne le calcul de l'obsolescence du matériel roulant. Une grande attention est également accordée au confort, à la propreté, à l'espace, aux prises de courant, à la capacité vélo, aux parkings et à la couverture GSM. Des progrès peuvent certainement être réalisés sur ce dernier point. Cela nécessite un réseau mobile. Des projets pilotes seront lancés à cet effet. Est-il exact que le contrat de licence conclu avec Proximus oblige cette entreprise à garantir un réseau stable pour certaines lignes?

Je ne suis nullement opposé à l'étude sur les trains à batteries.

Pourtant, certains points m'interpellent.

Comment les députés seront-ils impliqués dans l'avis du SPF Mobilité ?

Je lis qu'un certain nombre de liaisons transfrontalières pourront être ajoutées à l'offre. Bien que cette liste ne soit pas limitative, je regrette que la liaison Hamont-Weert ne soit pas mentionnée. Toutefois, les partis politiques sont favorables à cette idée. Il y a une étude que nous ne pouvons pas consulter qui conclue qu'il s'agit d'un *business case* négatif. En outre, les Néerlandais décrochent. Selon moi, cette étude ne contient cependant pas les bonnes solutions techniques. Sur quoi cette étude porte-t-elle exactement? Sur quels chiffres s'est-on basé? J'espère que le SPF Mobilité veillera à ce que ces études soient effectuées plus scrupuleusement à l'avenir.

Le contrat comprend des indicateurs de performance, avec un système de bonus-malus. En fonction des performances, la société de transport

overleg, rapporten, studies en de te nemen beslissingen. Ik vraag mij daarbij af welke rol de FOD Mobiliteit zal spelen ten aanzien van de parlementsleden. Wij hebben een controlerende taak, maar in de voorbije jaren moesten we heel vaak ervaren dat de NMBS zich opstelt als een soort gesloten bastion. Zal dat nu veranderen, met de uitgebreide rol van de FOD? Zullen wij in de toekomst wél antwoorden kunnen krijgen op vragen over de bezettingsgraad van de parkings, de controles op de trein enzovoort? Zullen we wél inzage kunnen krijgen in rapporten die zogenaamd van commercieel-strategisch belang zijn?

Er zijn heel veel goede voorwaarden opgenomen in de overeenkomst: het rollend materieel moet rijklaar en voldoende aanwezig zijn, de capaciteit moet gegarandeerd zijn, een bepaald aantal zitplaatsen moet worden gegarandeerd enzovoort. Daarnaast wordt een aantal economische principes vermeld, onder meer over het berekenen van de houdbaarheidsdatum van het rollend materieel. Ook is er aandacht voor comfort, netheid, ruimte, stopcontacten, fietscapaciteit, parkings en gsm-bereik. Dat laatste kan zeker beter. Dat vergt een mobiel netwerk. Daarvoor komen er proefprojecten. Klopt het dat de licentieovereenkomst met Proximus het bedrijf verplicht om voor bepaalde lijnen een stabiel netwerk te garanderen?

Ik heb zeker geen probleem met het onderzoek naar batterijtreinen.

Bij een aantal punten heb ik wel vragen.

Hoe zullen de parlementsleden worden betrokken bij het advies van de FOD Mobiliteit?

Ik lees dat een aantal grensoverschrijdende verbindingen kunnen worden toegevoegd aan het aanbod. Die lijst is weliswaar niet limitatief, maar desondanks betreurt ik dat de verbinding Hamont-Weert daarbij niet wordt vermeld. Nochtans is er daarvoor een draagvlak bij de politieke partijen. Er is een studie die we niet mogen inzien, met als conclusie dat het een negatieve businesscase betreft. Bovendien haken de Nederlanders af. Volgens mij staan in die studie echter niet de juiste technische oplossingen. Wat is er precies onderzocht? Met welke cijfers heeft men gewerkt? Ik hoop dat de FOD Mobiliteit erover zal waken dat een en ander voortaan beter wordt bekeken.

In de overeenkomst zijn prestatie-indicatoren opgenomen, met een bonus-malussysteem. Naargelang de prestaties kan de



peut obtenir 5 millions d'euros en plus ou en moins. Cependant, je trouve les ambitions relativement faibles. Ainsi, la satisfaction des clients est censée passer de 7,25 à 7,44 en 10 ans, alors que cette satisfaction n'est vraiment pas bonne aujourd'hui. La réduction du nombre de trains supprimés de 0,60 % à 0,43 % n'est pas non plus vraiment spectaculaire. La ponctualité devrait passer de 89,5 % à 90,6 % d'ici 2027 et à 91 % d'ici 2032. Cela signifie que dans 10 ans, le taux de ponctualité pourra encore être inférieur de plus de 2 % à celui d'il y a quelques années. En effet, celui-ci s'élevait à 92,6 % – 93,6 %.

En avril 2028, une évaluation à mi-parcours sera effectuée sur la base des résultats de 2027. C'est important pour vérifier si le contrat est respecté par les deux parties.

J'ai définitivement des doutes concernant les 44 milliards d'euros promis à partir de la prochaine législature. Il se pourrait bien que, lors de l'évaluation à mi-parcours, les ambitions doivent être revues à la baisse.

La politique RH devant refléter la diversité ou la composition de notre société, j'espère que des ajustements seront faits au niveau de la proportion de francophones et de néerlandophones.

En ce qui concerne l'énergie, l'air et le climat, le parc automobile de la SNCB n'est pas abordé. Sur les 607 voitures, pas une seule n'émet pas de CO<sub>2</sub>.

Les investissements pluriannuels font l'objet d'un rapport annuel. Ce rapport sera-t-il transmis aux membres de la commission?

Le Vlaams Belang accordera une attention particulière à l'application correcte de la clé de répartition 60/40.

Le contrat de gestion est décevant sur le plan de l'accessibilité. Il faudra attendre fin 2027 pour que 154 gares soient entièrement accessibles. C'était initialement prévu pour fin 2024. Beaucoup reste également à faire en ce qui concerne le rehaussement des quais.

La SNCB aurait pu supprimer le tarif à bord pour les bénéficiaires de la European Disability Card. Il est fort dommage que nous devions maintenant attendre les résultats d'une étude menée dans huit pays européens.

Des efforts considérables sont déjà faits en termes d'assistance, mais spécifiquement pour les personnes en chaise roulante, nous passons de 132 à 152 gares en 10 ans. On aurait pu faire davantage

vervoersmaatschappij 5 miljoen euro meer of minder krijgen. Toch vind ik de ambities relatief zwak. Zo zou de klanttevredenheid op 10 jaar tijd moeten stijgen van 7,25 naar 7,44, terwijl die klanttevredenheid vandaag echt niet goed is. Ook de vermindering van het aantal afgeschafte treinen van 0,60 % naar 0,43 % is niet echt spectaculair. De stiptheid zou moeten verbeteren van 89,5 % naar 90,6 % in 2027 en naar 91 % in 2032. Dat betekent dat over 10 jaar het stiptheidscijfer nog steeds ruim 2 % lager mag liggen dan enkele jaren geleden. We komen immers van 92,6 en 93,6 %.

In april 2028 komt er een mid-termevaluatie op basis van de resultaten van 2027. Dat is belangrijk om na te gaan of het contract langs beide kanten wordt geleefd.

Ik heb absoluut mijn twijfels over de 44 miljard euro die wordt beloofd vanaf de volgende regeerperiode. Het zou wel eens kunnen dat bij de mid-termevaluatie de ambities naar beneden moeten worden bijgesteld.

Omdat het hr-beleid een afspiegeling moet zijn van de diversiteit of de samenstelling van onze maatschappij, hoop ik dat er zal worden bijgestuurd inzake de verhouding Franstaligen-Nederlandstaligen.

Inzake energie en luchtklimaat ontbreekt het punt van het wagenpark van de NMBS. Van de 607 wagens is er geen enkele wagen CO<sub>2</sub>-emissievrij.

Over de meerjareninvesteringen wordt er jaarlijks een verslag gemaakt. Zullen de commissieleden dit rapport ontvangen?

Het Vlaams Belang zal bijzondere aandacht hebben voor de correcte toepassing van de 60/40-sleutel.

Inzake toegankelijkheid is het beheerscontract ontgoochelend. Pas eind 2027 zouden we op 154 stations uitkomen. Oorspronkelijk was dat eind 2024. Ook bij het verhogen van de perrons is er nog veel werk te doen.

De NMBS had kunnen zeggen dat het boordtarief voor mensen met een European Disability Card afgeschafte wordt. Het is zeer jammer dat we nu de resultaten van een studie in acht Europese landen moeten afwachten.

Er wordt al redelijk wat gedaan op het vlak van assistentieverlening, maar specifiek voor mensen in een rolstoel gaan we op 10 jaar tijd van 132 naar 152 stations. Ook daar had men meer kunnen doen.

pour ce groupe cible également.

La question de la sécurité est traitée de manière assez générale. Je me demande quand l'alarme silencieuse va enfin être mise en place. Le contrat contient des propositions qui ont été adoptées ou rejetées en commission. Il faut espérer que l'on élaborera davantage ce texte qui ne contient guère plus que les descriptions des missions prévues par la loi sur les entreprises publiques.

Il était prévu de ne plus supprimer de guichets, alors que cette possibilité figure toujours dans le contrat de gestion. Ces guichets ont pourtant une fonction importante puisqu'ils sont synonyme de service à la clientèle, ce qui renforce l'attractivité pour les voyageurs.

En ce qui concerne le service et la propreté dans les gares, l'exigence minimale est fixée à 70 %, ce qui n'est pas très ambitieux.

La grande question est de savoir dans quelle mesure le gouvernement fédéral pourra tenir les promesses financières contenues dans ce contrat, étant donné qu'un certain nombre de promesses, tant en matière de mobilité que de police, sont déjà passées à la trappe.

**01.05 Vincent Scourneau (MR):** Il faut investir dans des moyens complémentaires lors des prochaines années. À dotation constante, l'infrastructure se détériorera et les travaux empêcheront les trains de circuler. Les assets doivent être modernisés; il faut digitaliser davantage et avoir du matériel roulant moins énergivore et plus confortable. Investir dans les infrastructures, c'est stimuler l'emploi. De nombreuses offres ont été publiées récemment par la SNCB.

La sécurité du réseau, dans les trains et dans les gares reste une priorité. En outre, l'offre doit répondre à un réel besoin ou à des perspectives d'évolution de la demande. Il faut donc stimuler la demande avant d'adapter l'offre. Avant d'investir dans les gares comme vous le prévoyez, ne faudrait-il pas investir dans le matériel roulant ou le rehaussement des quais pour maximiser les effets retour sur les clients?

Avec la fin de la crise sanitaire, l'Europe ne sera peut-être plus aussi indulgente sur les aides d'État. Les secteurs doivent s'adapter aux effets structurels de la crise. La situation budgétaire belge étant déjà préoccupante, on ne peut creuser davantage la

Het thema veiligheid wordt vrij algemeen behandeld. Van het stille alarm vraag ik me af waar het blijft. Er staan wel voorstellen in die in de commissie zijn aangenomen of weggestemd. Men zal hiermee hopelijk aan de slag gaan, want de tekst bevat niet veel meer dan de taakomschrijving van de wet op de overheidsbedrijven.

Er zouden geen bijkomende loketten meer gesloten worden. In de beheersovereenkomst blijft die mogelijkheid echter wel open. Die loketten hebben nochtans een belangrijke functie. Ze betekenen een service, die bijdraagt aan de aantrekkelijkheid voor de reizigers.

Voor service en netheid in de stations is de vereiste minimumscore een slechts weinig ambitieuze 70 %.

De grote vraag is in welke mate de federale regering de financiële beloften uit dit contract zal kunnen nakomen, want een aantal beloften, zowel inzake mobiliteit als inzake de politie, is inmiddels wel al gesneuveld.

**01.05 Vincent Scourneau (MR):** We moeten de komende jaren investeren in extra middelen. Indien de dotatie ongewijzigd blijft, zal de infrastructuur nog verder achteruitgaan en zullen de noodzakelijke infrastructuurwerken het treinverkeer belemmeren. De assets moeten gemoderniseerd worden; we moeten voortgang maken met de digitalisering en over rollend materieel beschikken dat minder energie verbruikt en meer comfort biedt. Investerings in infrastructuur zijn ook bevorderlijk voor de werkgelegenheid. Recent publiceerde de NMBS verschillende vacatures.

De veiligheid van het spoornet, op de trein en in de stations blijft een prioriteit. Bovendien moet het aanbod beantwoorden aan een reële behoefte of aan de perspectieven inzake de evolutie van de vraag. We moeten dus de vraag stimuleren alvorens we het aanbod aanpassen. U bent van plan om veel geld in de stations te pompen, maar moeten we niet eerst investeren in het rollend materieel of in de verhoging van de perrons teneinde de terugverdieneffecten op het vlak van de reizigers te maximaliseren?

Nu de gezondheids crisis voorbij is, zal Europa misschien niet meer zo inschikkelijk zijn wat de staatssteun betreft. De sectoren moeten zich aanpassen aan de structurele effecten van de crisis. De Belgische begrotings situatie is nu al

dette.

Le réseau ferroviaire se répartit pour 50 % en Région flamande et 50 % en Région wallonne mais les investissements vont pour 60 % en Région flamande et 40 % en Région wallonne, alors que l'entretien du rail est similaire dans les deux Régions. Comment voyez-vous une intervention de part et d'autre avec des ventilations de moyens différents? Je n'ai pu ventiler la part réservée à la Région bruxelloise, qui est complexe car il y a d'autres intervenants comme Beliris.

Quant au RER de la ligne 124, il tarde à se concrétiser pour la Wallonie, malgré les attentes. Des problèmes sont toujours posés et je ne sais pas s'il y a des solutions pour le passage à Linkebeek, toujours bloqué.

Vous voulez doubler le transport ferroviaire de fret en dix ans. Pour cela, il faut des travaux conséquents dans les infrastructures, pour permettre aux trains de s'allonger à certains endroits. Ne serons-nous pas confrontés au même problème que pour le RER, qui nécessite des permis d'environnement importants avec des enquêtes d'incidence, et qui sont parfois bloqués par les riverains? Disposez-vous déjà des permis et d'un calendrier, ou s'agit-il de déclarations d'intention?

Vous avez l'ambition d'amener en Belgique de grands trains de fret et de nuit qui pourraient parcourir l'Europe. Les choses s'organisent-elles? Le fret ferroviaire nécessite de gros moyens financiers. Infrabel a reçu un prêt d'un milliard de la BEI, mais les intérêts s'élèvent à des centaines de millions sur les 25 ans d'emprunt. Quelle est votre opinion sur ces moyens par rapport à la budgétisation, quand on sait que vous voulez réduire les recettes en baissant la TVA, voire l'annuler, sur les titres de transport? Avez-vous sollicité l'avis de l'Institut des comptes nationaux sur le contrat de gestion de la SNCB? Fixe-t-il ces ambitions parfois assez onéreuses mais qui doivent s'intégrer dans un cadre budgétaire défavorable?

Certains observateurs, notamment les syndicats, s'inquiètent de nombreuses suppressions d'emplois d'ici 2032. Comment faire plus et mieux avec moins de personnel?

zorgwekkend. We kunnen dus niet nog meer schulden aangaan.

Wat het spoorwegnet betreft, geldt er een fiftyfiftyverdeling tussen het Vlaams en het Waals Gewest, maar 60 % van de investeringen gaat naar het Vlaams en 40 % naar het Waals Gewest, terwijl het onderhoud van het spoor in beide gewesten dezelfde inspanningen vergt. Hoe ziet u de ingrepen in beide landsdelen, terwijl de middelen ongelijk verdeeld worden? Ik heb het voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestemde aandeel niet kunnen uitsplitsen. Dat is complexer omdat er nog andere spelers zijn, zoals Beliris.

Wat de GEN-lijn 124 betreft, die laat ondanks de verwachtingen lang op zich wachten voor Wallonië. Er duiken telkens weer problemen op en ik weet niet of er oplossingen zijn voor de doorgang in Linkebeek, waar de situatie nog steeds geblokkeerd zit.

U wilt in tien jaar tijd het volume van het goederenvervoer per spoor verdubbelen. Daartoe zijn er aanzienlijke infrastructuurwerken nodig, zodat er op bepaalde plaatsen langere treinen kunnen rijden. Zullen we niet met hetzelfde probleem geconfronteerd worden als voor het GEN, want er zullen omstandige milieuvergunningen aangevraagd moeten worden voor grote infrastructuurwerken, met de nodige milieueffectstudies, en die vergunningen worden soms door buurtbewoners tegengehouden? Beschikt u al over vergunningen en over een tijdpad of gaat het over intentieverklaringen?

U koestert de ambitie om grote goederen- en nachttreinen naar België te halen, die heel Europa kunnen doorkruisen. Raken die zaken geregeld? Het goederenvervoer per spoor vergt veel financiële middelen. Infrabel heeft van de EIB een lening van één miljard euro gekregen, maar de rente op die lening loopt over de ganse looptijd van 25 jaar op tot honderden miljoenen euro's. Hoe denkt u over die middelen in het licht van de begrotingsopmaak, wetende dat u de inkomsten wilt doen teruglopen door de btw op vervoerbewijzen te verlagen of zelfs af te schaffen? Hebt u het advies van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) ingewonnen over het beheerscontract van de NMBS? Worden die ambities, die soms vrij prijzig zijn, maar die in een ongunstig begrotingskader moeten worden ingepast, daardoor vastgelegd?

Sommige waarnemers, waaronder de vakbonden, maken zich zorgen over het grote aantal banen dat tussen nu en 2032 geschrapt zal worden. Hoe kan er meer en beter gedaan worden met minder personeel?

**01.06 Jef Van den Bergh (cd&v):** Je tiens tout d'abord à féliciter le ministre pour le contrat de service public et le contrat conclu avec Infrabel. Depuis 2016 ou 2017 déjà, nous avons grand besoin d'un nouveau contrat de gestion, qui est enfin prêt. Cette garantie de dix ans est cruciale, en particulier pour les perspectives d'avenir de la SNCB, afin qu'elle puisse opérer en 2032 comme une entreprise moderne, orientée vers le client et compétitive.

La SNCB a déjà fait l'objet d'une étude comparative avec plusieurs autres opérateurs ferroviaires européens afin d'évaluer son efficacité et certains points d'amélioration ont été identifiés lors de la dernière comparaison. Dans quelle mesure des comparaisons avec d'autres opérateurs européens seront-elles effectuées dans les années à venir? Compte tenu de la position monopolistique de la SNCB, trouver un moyen de comparer et de mesurer est en effet une gageure.

Sur le plan de l'amplitude de l'offre, le ministre a indiqué qu'elle devait s'accroître de deux, trois, voire même cinq heures. Cette évolution est-elle calculée par rapport aux dispositions du précédent contrat de gestion ou par rapport à la situation actuelle? Dans ce dernier cas, les nuits deviendront très courtes sur certaines lignes, alors qu'Infrabel doit aussi réaliser certains travaux d'entretien et qu'il peut avoir besoin d'un créneau horaire pour réaliser des travaux la nuit.

La moitié du parc sera modernisé. Cet objectif inclut-il les voitures M7 qui auraient normalement déjà dû être livrées en 2022 mais qui ne sont toujours pas disponibles? Par ailleurs, en ce qui concerne les dernières commandes, tant celle des M7 que celle, à l'époque, des Desiro, nous constatons que le délai de livraison n'est jamais respecté.

Si nous entendons remplacer 50 % du matériel roulant actuel d'ici 2032, il faudrait pour ainsi dire déjà commander tout ce nouveau matériel dans les prochains mois. Est-ce prévu? Un calendrier est-il fixé à cet égard?

En ce qui concerne les tarifs, il est étrange de parler de nouveaux tarifs au 1<sup>er</sup> février alors que le contrat de gestion prévoit des initiatives dans 26 mois. Attendrons-nous vraiment si longtemps? Quand le ministre s'attend-il à ces nouveaux tarifs? Au 1<sup>er</sup> février 2024 ou 2025?

À l'heure actuelle, les tarifs avantageux pour certaines tranches d'âge vont de pair avec les voyages aux heures creuses. Le ticket senior en est l'exemple par excellence. Il est important de séparer ces deux aspects lors de la réforme.

**01.06 Jef Van den Bergh (cd&v):** Allereerst wil ik de minister feliciteren met het openbaredienstcontract en het contract met Infrabel. Al sinds 2016 of 2017 is de nood aan een nieuw beheerscontract heel groot en nu ligt het eindelijk klaar. Vooral voor het toekomstperspectief van de NMBS is die tien jaar garantie cruciaal om in 2032 te kunnen optreden als een modern, klantgericht en competitief bedrijf.

De NMBS werd al gebenchmarkt met een aantal andere Europese spoorwegoperatoren om haar slagkracht te peilen en bij de laatste vergelijking kwamen een aantal werkpunten naar boven. In hoeverre zullen benchmarkvergelijkingen met andere Europese operatoren de komende jaren worden uitgevoerd? Met een monopolie is het immers zoeken naar een manier waarop men kan benchmarken en meten.

De minister gaf aan dat er qua amplitude twee, drie tot zelfs vijf uur bij moet. Is dat ten opzichte van wat in de vorige beheersovereenkomst staat of ten opzichte van hoe vandaag wordt gereden? In het laatste geval zullen de nachten op sommige lijnen wel heel erg kort worden, terwijl Infrabel ook wel eens onderhoudswerken moet doen en een tijdvenster kan nodig hebben voor de werken 's nachts.

De helft van de vloot zal worden vernieuwd. Is dat met inbegrip van de M7-voertuigen die normaal al hadden moeten worden geleverd in 2022, maar die er nog altijd niet zijn? We merken ook dat bij de jongste bestellingen, zowel voor de M7-rijtuigen als destijds bijvoorbeeld voor de Desiro's, de levertermijnen altijd uitlopen.

Als we 50 % van wat vandaag op onze sporen rijdt, tegen 2032 willen vervangen, dan moet al dat nieuwe materiaal bij wijze van spreken al in de komende maanden worden besteld. Is dat het plan? Is daar een tijdpad voor?

Wat de tarieven betreft, is het vreemd om op 1 februari te spreken over nieuwe tarieven terwijl de beheersovereenkomst het heeft over initiatieven binnen 26 maanden. Zullen we daadwerkelijk zolang wachten? Wanneer verwacht de minister die nieuwe tarieven? Zal het 1 februari 2024 of 2025 zijn?

Vandaag worden leeftijdsgerichte voordeeltarieven en daluurgerichte voordeeltarieven aan elkaar vastgeklonken. Het seniorenticket vormt daarvan het bekendste voorbeeld. Het is belangrijk om beide van elkaar los te koppelen bij de hervorming.

Il a été annoncé que la carte avantages du Gezinsbond allait disparaître ou être modifiée. D'autres pistes de réflexion sont envisageables, comme un tarif préférentiel pour les groupes de voyageurs de quatre personnes ou plus, et donc éventuellement aussi pour les familles. La carte de réduction du Gezinsbond restera-t-elle valable jusqu'à ce qu'il existe de nouvelles formules tarifaires?

L'introduction d'abonnements Flex est également importante. Selon moi, ils répondent à un besoin non seulement des travailleurs à temps partiel et des étudiants qui combinent travail et études, mais souvent aussi des enfants de parents divorcés, sachant que leur gare de départ peut varier en fonction du domicile du parent chez qui ils logent cette semaine-là. De manière générale, je salue la plus grande flexibilité des formules tarifaires prévue dans l'accord de gestion.

La coopération avec les pouvoirs locaux est un point problématique. La concertation avec les pouvoirs locaux est importante, par exemple pour les abords des gares, les emplacements de parking et les bâtiments de gare et leur avenir. Je souhaite insister sur le fait que les pouvoirs locaux doivent être des interlocuteurs évidents pour la SNCB et Infrabel dans le cadre de nouvelles initiatives.

Malgré les bonnes intentions, ce système connaît encore souvent des ratés et nous devons donc continuer à insister sur ce point. La concertation avec les pouvoirs locaux doit se faire sur mesure et les administrations communales ne doivent pas être confrontées à des surprises.

L'approche concernant les passages à niveau constitue également un point d'attention important. L'analyse de risques est bien sûr importante, mais l'analyse coûts-bénéfices pour la société l'est tout autant.

Bien que nous aimerions rendre toutes nos gares entièrement accessibles, nous ne disposons pas actuellement des ressources financières nécessaires. Les 176 gares accessibles constituent un pas dans la bonne direction.

Le nombre de gares équipées de quais hauts de 76 cm augmentera-t-il dans les prochaines années? Cela ne signifiera toujours pas que nous aurons atteint une accessibilité complète mais cette mesure sera tout de même d'une grande aide pour de très nombreuses personnes. Un accès de plain-pied constitue également un objectif important pour les futurs trains.

Mon collègue a déjà fait allusion à la European

Aangekondigd werd dat de voordeelkaart van de Gezinsbond zal verdwijnen of zal worden hervormd. Er zijn andere denksporen, zoals een voordeeltarief voor reizigersgroepen vanaf vier personen, dus mogelijk ook voor gezinnen. Zal de kortingskaart van de Gezinsbond geldig blijven zolang er geen nieuwe tariefformules bestaan?

Belangrijk is ook de invoering van de flexabonnementen. Daar hebben volgens mij niet alleen deeltijdse arbeiders en deeltijdse werkende/studerende scholieren nood aan, maar ook vaak kinderen van gescheiden ouders, omdat hun vertrekstation mogelijk varieert naargelang de woonplaats van de ouder waar de kinderen die week wonen. Algemeen vind ik de grotere flexibiliteit in de tariefformules in de beheersovereenkomst een goede zaak.

De samenwerking met de lokale besturen is een pijnpunt. Overleg met de lokale besturen is belangrijk voor bijvoorbeeld een stationsomgeving, parkeerplaatsen, stationsgebouwen en hun toekomst. Ik wil erop blijven hameren dat de lokale besturen evidente gesprekspartners dienen te zijn voor de NMBS en Infrabel bij nieuwe initiatieven.

Dat loopt, ondanks de goede intenties, nog vaak fout en we moeten er dus blijven op hameren. Overleg met lokale besturen moet maatwerk zijn en gemeentebesturen mogen niet voor verrassingen komen te staan.

Ook de aanpak van spoorwegovergangen is een belangrijk aandachtspunt. De risicoanalyse is uiteraard belangrijk, maar ook de maatschappelijke kosten en baten zijn dat.

Hoe graag we ook alle stations helemaal toegankelijk zouden willen maken, er is momenteel geen financiële ruimte voor. De 176 toegankelijke stations zijn een stap in de goede richting.

Wordt het aantal stations met perrons op 76 cm in de komende jaren vergroot? Dat betekent nog geen volledige toegankelijkheid, maar het is wel al een grote hulp voor heel veel mensen. Ook voor de toekomstige treinen is de gelijkvloerse instap een belangrijk streefdoel.

Mijn collega verwees al naar de EDC-kaart, de

Disability Card (EDC). Il s'agit là d'un outil important pour améliorer l'accessibilité. Nous pourrions par exemple faire en sorte que les personnes handicapées soient exemptées du paiement du supplément à bord. Les nouveaux guichets automatiques devraient en partie répondre aux préoccupations concernant le supplément à bord. Ils seraient aussi équipés d'un bouton pour demander de l'aide. Savons-nous déjà quand ces guichets automatiques seront disponibles?

Il est également indiqué dans le contrat de gestion qu'au moins 95 % des trains doivent circuler selon la composition prévue et que maximum 2 % des trains peuvent être surchargés.

Ce sont des objectifs clairs, mais nous en sommes actuellement très loin. Il serait intéressant de comparer les chiffres à une mesure de référence.

Le nombre de kilomètres parcourus en train augmentera d'environ 10 %, en grande partie avant 2027, pour atteindre 90,1 millions en 2027. La croissance la plus importante devrait donc déjà figurer dans le plan de transport 2023-2026. Comment cela se concrétisera-t-il? Il semble ambitieux de réaliser cette croissance dès cet automne.

Nous ne pouvons pas parler du prochain plan de transport sans examiner le plan actuel. La phase finale de celui-ci n'a pas encore été accomplie, car des trains qui devraient circuler selon ce plan ne circulent toujours pas.

En matière de sécurité et d'ETCS, j'entends des signaux inquiétants car la SNCB n'atteindra pas l'objectif de 2023. Cela est dû en partie à la livraison tardive des voitures M7. L'ETCS ne couvre même pas la moitié des kilomètres de voies ferrées parcourues. Les opérateurs de fret ont tiré la sonnette d'alarme à ce sujet la semaine dernière. Nous devons réellement veiller à ce que l'accident tragique de Buizingen ne se reproduise pas.

Nous disposons d'une base solide, d'un contrat de qualité. Je suis peut-être critique, mais cela ne change rien au fait que nous soutenons pleinement les contrats de gestion et que nous nous réjouissons des évolutions qui y sont décrites. En effet, d'ici à 2023, la SNCB doit être prête à opérer dans un environnement compétitif.

**01.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Il est positif qu'il y ait un contrat de gestion, mais évidemment la question est de savoir quel est son contenu et comment il a été conclu. Aujourd'hui, les prix pour les voyageurs augmentent en moyenne de 10 %. Ils

European Disability Card. Dat is een belangrijk instrument om de toegankelijkheid te verbeteren. We kunnen het bijvoorbeeld inzetten om personen met een handicap vrij te stellen van de boordtoeslag. De nieuwe ticketautomaten zouden gedeeltelijk tegemoet kunnen komen aan de bekommernissen omtrent de boordtoeslag. Ze zouden ook een knop hebben om hulp te kunnen vragen. Is het al duidelijk wanneer die automaten er komen?

In de beheersovereenkomst staat ook dat minstens 95 % van alle treinen met de voorziene samenstelling moet rondrijden en dat maximum 2 % van de treinen overbezet mag zijn.

Dat zijn duidelijke streefcijfers, maar momenteel zitten we er ver van af. Het zou interessant zijn om er een nulmeting naast te leggen.

De treinkilometers zullen met ongeveer 10 % stijgen, grotendeels vóór 2027, met 90,1 miljoen tegen 2027. De grootste groei moet dus al in het vervoersplan 2023-2026 zitten. Hoe zal dat gebeuren? Het lijkt me ambitieus om de groei dit najaar al gerealiseerd te krijgen.

We kunnen niet over het volgende vervoersplan spreken zonder naar het huidige te kijken. De laatste fase daarvan is nog niet gerealiseerd, want er rijden nog steeds treinen niet die volgens dat plan wel zouden moeten rijden.

Wat betreft veiligheid en het ETCS hoor ik wat verontrustende signalen, want de NMBS zal de doelstelling voor 2023 niet halen. Dat heeft onder andere te maken met de vertraagde levering van de M7-rijtuigen. Nog niet de helft van de spoorwegkilometers wordt met het ETCS afgelegd. Goederenoperatoren trokken daarover vorige week aan de alarmbel. We moeten er echt voor zorgen dat het tragische accident in Buizingen zich niet kan herhalen.

Er ligt een mooie basis, een knappe overeenkomst. Ik ben misschien kritisch, maar dat neemt niet weg dat we ten volle achter de beheersovereenkomsten staan en dat we uitkijken naar de evoluties die erin beschreven staan. In 2023 moet de NMBS immers klaar zijn om in een concurrentiële omgeving te functioneren.

**01.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Het is goed dat er een beheersovereenkomst is, maar de vraag is natuurlijk wat erin staat en hoe ze tot stand is gekomen. Vandaag stijgen de prijzen voor de reizigers met gemiddeld 10 %. Ze betalen dus een

paient donc un prix de première classe pour un service de troisième classe. Lors de la préparation du contrat de gestion, les organisations de voyageurs et les syndicats n'ont manifestement pas non plus été suffisamment impliqués. Un employeur qui propose un texte auquel plus aucune modification ne peut être apportée, ne donne pas voix au chapitre à ses travailleurs.

Les organisations syndicales ont déjà exprimé leur inquiétude concernant le problème de la sous-traitance. Des restrictions doivent être imposées au recours à la sous-traitance dans les entreprises publiques. La SNCB ouvre désormais davantage la porte à la sous-traitance car le contrat de gestion contient un article qui prévoit expressément une possibilité de travailler avec des tiers pour réaliser certaines opérations. Comment le ministre va-t-il éviter que cela n'engendre des problèmes, vu que certains sous-traitants ne respectent pas la législation sociale?

Le ministre affirme que l'offre de transport augmentera au cours des dix prochaines années, mais il s'agit d'une augmentation particulièrement modeste de 0,9 % par an. C'est très peu à la lumière des besoins, du climat et du problème des coûts de congestion. Le ministre pense-t-il que c'est un pas en avant?

Selon le ministre, la SNCB permettra également aux acteurs privés d'entrer sur le marché en raison du manque de moyens.

Les moyens financiers sont insuffisants pour réaliser les investissements nécessaires. Nous craignons que cela n'ouvre la porte à la privatisation du transport de passagers.

Un point important est la fermeture de gares. Les voyageurs, le personnel, tout le monde était opposé à la fermeture de ces 44 guichets. Le gouvernement a néanmoins persisté à procéder à cette fermeture. La gare de Renaix est entre-temps complètement délabrée et les toilettes y sont fermées. La fermeture de gares entraîne des problèmes. Je suis également préoccupée par le nouveau contrat de gestion, qui prévoit que le ministre doit certes donner son accord, mais qu'il n'est pas responsable. Nous nous inquiétons de la poursuite de la suppression progressive de guichets et de la fermeture de gares.

Si la flexibilisation plus poussée des tarifs n'est peut-être pas mauvaise en soi, comment les voyageurs peuvent-ils découvrir le tarif le plus avantageux? En l'absence de guichets, ils doivent le déterminer eux-mêmes. C'est un problème pour les nombreuses personnes qui ne savent pas utiliser correctement l'internet.

eersteklasprijs voor een derdeklasservice. Bij de voorbereiding van de beheersovereenkomst werden de reizigersorganisaties en werknemersorganisaties duidelijk ook onvoldoende betrokken. Een werkgever die iets voorstelt waar niets meer kan aan veranderen, geeft geen inspraak.

De syndicale organisaties zouden dan al hun bezorgdheid geuit hebben over het probleem van de onderaanneming. Er moeten beperkingen opgelegd worden bij het inzetten van onderaannemingen in overheidsbedrijven. Bij de NMBS wordt de deur voor onderaannemingen nu ook meer opengezet, want de beheersovereenkomst bevat een artikel dat letterlijk stelt dat er een mogelijkheid is om met derden te werken om bepaalde zaken uit te voeren. Hoe zal de minister voorkomen dat dit problemen oplevert omdat sommige onderaannemers de sociale wetgeving niet respecteren?

De minister zegt dat het vervoersaanbod de komende tien jaar zal stijgen, maar dat is een bijzonder bescheiden stijging van 0,9 % per jaar. Dat is wel heel weinig gezien de noodzaak, het klimaat en het probleem van de filekost. Denkt de minister dat dit een stap vooruit is?

Volgens de minister zal de NMBS ook private spelers op de markt toelaten omdat er onvoldoende middelen zijn.

Er zijn onvoldoende financiële middelen om te doen wat nodig is. Onze vrees is dat daarmee de deur wordt opengezet voor de privatisering van het reizigersvervoer.

Een belangrijk punt is de sluiting van stations. De reizigers, het personeel, iedereen was tegen de sluiting van die 44 loketten. Toch heeft de regering de sluiting doorgevoerd. Het station in Ronse is ondertussen helemaal verloederd, de toiletten zijn er gesloten. Stations sluiten leidt tot problemen. Ik maak me ook zorgen over de nieuwe beheersovereenkomst, waarin staat dat de minister weliswaar toestemming moet geven, maar niet verantwoordelijk is. Wij maken ons zorgen over de verdere afbouw van de loketten en de sluiting van stations.

De verdere flexibilisering van de tarieven is op zich misschien niet slecht, maar hoe kunnen mensen opvolgen wat het beste tarief is? Bij gebrek aan loketten moeten mensen het maar zelf uitzoeken. Voor de vele mensen die niet goed overweg kunnen met internet, is dat een probleem.

Nous sommes en colère face à la récente hausse des prix, et nous ne sommes pas les seuls. Ce renchérissement n'encourage pas à prendre le train. Désormais, un billet aller-retour pour deux personnes de Bruxelles à Ostende coûte 76 euros au lieu de 69,60 euros. Il va de soi que les gens optent alors pour la voiture.

À quoi ressemblera le système des tarifs spécifiques pour les heures de pointe et les heures creuses? *Quid* si un voyageur voit son train en heures creuses supprimé et doit prendre un train en heures de pointe? Cela donnera lieu à de nombreuses discussions. Je compatis avec les accompagnateurs de train qui devront gérer ce genre de situation. Cela ne rend-il pas le système beaucoup trop complexe? Nous sommes favorables au système luxembourgeois: investir d'abord massivement dans le rail puis instaurer des trains gratuits. Cette façon d'agir conduira beaucoup plus rapidement à un transfert modal. Les syndicats ont envoyé une lettre pour faire part de leur mécontentement concernant les tarifs applicables en cas d'achat de billets à bord des trains. La mesure n'a pas fait l'objet d'une concertation, les citoyens ne sont au courant de rien.

Le contrat de gestion prévoit que des partenaires externes peuvent vendre des billets SNCB. Il ne s'agit pas d'une évolution positive. Si des billets peuvent être achetés dans les magasins Carrefour, qui mettra le client alors sur la voie du meilleur tarif?

Que pense le ministre de la vente de tickets ailleurs que dans les gares?

Si la SNCB n'a pas les moyens d'atteindre ses objectifs, elle est sanctionnée. Ne vaudrait-il donc pas mieux commencer par lui octroyer des moyens suffisants? Je trouve le système des KPI plutôt pervers.

Ces cinq dernières années, la productivité a augmenté en dépit des diminutions de personnel. Malgré les nombreux recrutements, l'entreprise manque encore de personnel. Tous ces retards et tous ces trains supprimés sont liés à l'énorme manque de personnel. Il faut donc d'abord disposer de personnel et de moyens en suffisance avant de pouvoir réclamer des obligations de résultats.

Le trafic ferroviaire international et les trains de nuit sont exploités par des opérateurs privés, mais le ministre y accorde tout de même de l'importance. Des connexions transfrontalières sont demandées par tous les partis, mais aucun budget n'a été prévu à cet effet. Il vaudrait mieux nationaliser ce trafic.

Pour les deux premières années du contrat de gestion, les moyens prévus sont inférieurs à ce que les CEO avaient demandé. Une question se pose

Wij, en velen met ons, zijn boos over de recente prijsstijging. Daarmee krijgen we mensen niet op de trein. Met twee heen en terug van Brussel naar Oostende kost nu 76 euro in plaats van 69,60 euro. Dan kiest men voor de auto.

Hoe zal het systeem van piek- en daluurtarieven eruitzien? Wat als iemand zijn daluurtrein afgeschaft ziet en op een piekurtrein moet stappen? Dat zal tot veel discussies leiden. Ik heb medelijden met de treinbegeleiders die hiermee moeten omgaan. Worden de zaken niet veel te complex? Wij zijn voor het Luxemburgse systeem: eerst veel investeren in het spoor en daarna gratis treinen. Dat zal veel sneller tot een modal shift leiden. De vakbonden hebben een brief gestuurd over hun onvrede over de boordtarieven. De maatregel is niet overlegd, de mensen weten van niks.

In de beheersovereenkomst staat dat externe partners NMBS-tickets kunnen verkopen. Dat is geen goede evolutie. Als tickets in de Carrefour kunnen worden gekocht, wie geeft dan uitleg over het beste tarief?

Hoe ziet de minister de verkoop van tickets op andere plaatsen dan in de stations?

Als de NMBS de middelen niet heeft om de doelstellingen te halen, wordt ze daarvoor gestraft. Zou het niet beter zijn om eerst voldoende middelen te geven? Ik vind het systeem met de KPI's redelijk pervers.

De laatste vijf jaar was er een productiviteitsstijging, terwijl er minder personeel was. Ondanks alle aanwervingen zijn er nog altijd mensen te kort. Al die vertragingen en afschaffingen van treinen hebben te maken met het enorme personeelstekort. Er moeten dus eerst voldoende mensen en middelen zijn, voordat er resultaatsverbintenissen kunnen worden gevraagd.

Het internationaal treinverkeer en de nachttreinen zijn in private handen, maar toch vindt de minister dit belangrijk. Iedereen vraagt grensoverschrijdende verbindingen, maar daar staan geen middelen tegenover. Dat zou beter terug in overheidshanden komen.

De eerste twee jaar van de beheersovereenkomst zijn er minder middelen dan de CEO's gevraagd hadden. Welke werken kunnen er daardoor niet



donc: quels travaux passeront à la trappe?

**01.08 Marianne Verhaert** (Open Vld): Le fait que de nouveaux contrats de gestion aient finalement été conclus constitue déjà un exploit. En effet, depuis 2012, la SNCB et Infrabel fonctionnaient avec des prolongations annuelles de leurs anciens contrats de gestion. De nouveaux contrats de gestion qui répondent aux besoins de la génération actuelle de voyageurs étaient une nécessité absolue. De plus, des contrats contenant des conventions, des exigences et un cadre de financement clairs étaient nécessaires pour justifier l'attribution directe du trafic ferroviaire intérieur à la SNCB. Nous nous réjouissons également que, dans ces contrats de gestion, on tienne compte des projets pilotes prévus dans l'accord de gouvernement. C'est un bon début par rapport à l'exercice qui nous attend après 2032.

La ponctualité est un point d'action essentiel. Il serait également bon d'évaluer la façon de mesurer la ponctualité car à l'heure actuelle, les trains supprimés ne sont pas pris en compte dans cette mesure, ce qui est tout de même difficilement acceptable.

Compte tenu de la pénurie actuelle sur le marché de l'emploi, il est très difficile de trouver suffisamment de personnel pour faire circuler tous les trains. C'est pourquoi nous devons oser discuter de la question de savoir s'il faut qu'un accompagnateur de train soit présent dans chaque train. Dans de nombreux pays voisins, le fonctionnement de certains trains est assuré par une seule personne, par exemple sur de courtes lignes suburbaines. Je plaide pour qu'on examine à quels endroits un tel système pourrait être mis en place et pour qu'on en tienne également compte lors de nouveaux achats. Il ne s'agit pas d'une mesure d'économie, mais d'une mesure visant à renforcer notre offre de trains. Mieux vaut un train sans accompagnateur que pas de train du tout.

Le projet pilote qui sera organisé de part et d'autre de la frontière linguistique dans une certaine région constitue un outil important pour préparer nos entreprises ferroviaires et notre administration à la période post-2032 et peut défaire définitivement la SNCB de la réputation d'entreprise d'État vétuste qui lui colle toujours à la peau. L'organisation d'une concurrence peut également constituer une piqûre de rappel pour la SNCB afin qu'elle offre aux voyageurs et aux contribuables davantage de valeur pour leur argent. Quelles mesures supplémentaires le ministre va-t-il prendre pour réaliser le projet pilote? Quel est le calendrier?

De plus en plus de gares sont vides ou sont insuffisamment utilisées, alors que les gares

worden uitgevoerd?

**01.08 Marianne Verhaert** (Open Vld): Dat er nu eindelijk nieuwe beheersovereenkomsten zijn afgesloten, is een hele verwezenlijking. Al sinds 2012 werken de NMBS en Infrabel immers met jaarlijkse verlengingen van de oude beheersovereenkomsten. Er was ook absoluut nood aan nieuwe beheerscontracten die inspelen op de vragen van de huidige generatie reizigers. Daarnaast zijn contracten met duidelijke afspraken, eisen en een financieringskader noodzakelijk om de directe toewijzing van het binnenlandse spoorverkeer aan de NMBS te kunnen verantwoorden. Ook juichen we toe dat in de beheersovereenkomsten rekening wordt gehouden met de pilootprojecten die in het regeerakkoord zijn afgesproken. Dat vormt een goede opstap naar de oefening die we na 2032 moeten maken.

De stiptheid is een heel belangrijk werkpunt. Daarbij zou men ook de meting van de stiptheid eens tegen het licht moeten houden. Vandaag telt een afgeschafte trein niet mee in de stiptheidscijfers, wat toch heel moeilijk te begrijpen is.

In de huidige krappe arbeidsmarkt is het heel moeilijk om voldoende personeel te vinden om alle treinen te laten rijden. Daarom moeten we de discussie durven aangaan of we wel op elke trein een treinbegeleider moeten laten meereizen. In veel buurlanden rijden er treinen met een eenmansbediening, bijvoorbeeld op korte voorstadslijnen. Ik pleit ervoor te onderzoeken waar dat mogelijk is en om daarmee ook rekening te houden bij nieuwe aankopen. Dat is geen besparingsmaatregel, maar een maatregel om ons treinaanbod te versterken. Liever een trein zonder begeleider dan geen trein.

Het proefproject dat in een bepaalde regio aan beide zijden van de taalgrens zal worden georganiseerd, is een belangrijk instrument om onze spoorbedrijven en onze administratie klaar te stomen voor de periode na 2032 en kan de NMBS definitief verlossen van de maffe staatsreputatie die ze nog steeds heeft. Het organiseren van concurrentie kan ook een wake-upcall zijn voor de NMBS om de reiziger én de belastingbetaler meer waarde te geven voor zijn geld. Welke verdere stappen zal de minister nemen om het proefproject te realiseren? Wat is de timing?

Steeds meer stations staan leeg of worden onvoldoende gebruikt, terwijl stations een buurt echt

peuvent vraiment valoriser un quartier. C'est pourquoi nous nous réjouissons que la résolution sur les points trains soit intégrée dans l'accord de gestion.

La vente de tickets dans des lieux situés dans les gares ou à proximité présente de nombreux avantages. On peut par exemple également y acheter son journal, y boire un café ou même faire nettoyer son linge: les possibilités sont infinies.

Il y a encore beaucoup à faire pour évoluer vers un réseau ferroviaire entièrement accessible. Tout le monde a intérêt à ce que les gares et les trains soient plus accessibles aux cyclistes et aux PMR. D'ici 2032, 176 gares devront être rendues accessibles en toute autonomie aux personnes à mobilité réduite ou handicapées. De quelles gares s'agit-il précisément? Le calendrier d'accessibilité de la gare d'Herentals que le ministre m'a communiqué dans une précédente réponse est-il maintenu?

La combinaison vélo-train est encouragée grâce à davantage d'emplacements pour vélos à bord des trains et davantage de parkings vélos surveillés à proximité des gares. Nous devons cependant rester réalistes: dans les communes rurales, les distances pour rejoindre la gare à vélo sont parfois trop importantes. C'est pourquoi nous devons également rester attentifs aux voyageurs qui souhaitent combiner le train avec la voiture. Je déplore donc le fait que plusieurs parkings de gare soient devenus payants, alors qu'il en avait parfois été convenu autrement précédemment.

Des accords précédents ne sont pas respectés par la SNCB à Herentals. Le contrat de gestion énumère cinq critères à remplir pour rendre un parking payant. Pour nous, il est impératif d'y intégrer la concertation avec les autorités communales. La coopération avec les pouvoirs locaux est également loin d'être optimale concernant la problématique de l'eau. Quant aux passages à niveau, j'espère que les accords et la proposition de loi seront respectés.

Il faut investir davantage dans l'expérience des passagers. Cela signifie des informations correctes, une prise et une connexion mobile stable, ainsi qu'un siège adéquat. Où en sont les projets pilotes?

L'accord de gouvernement prévoit que la politique des ressources humaines sera réexaminée afin de déterminer si elle prépare adéquatement la SNCB à être compétitive dans le cadre des nouvelles règles européennes. Où en est-on? Pouvez-vous me fournir un aperçu des investissements, et en particulier des adaptations qui ont lieu entre Kontich et Malines pour améliorer la ponctualité des trains en

kunnen opwaarderen. Daarom zijn we tevreden dat de resolutie over treinpunten wordt meegenomen in de beheersovereenkomst.

De verkoop van tickets in locaties in of nabij een station kan heel wat voordelen bieden. Zo kan men er ook een krant kopen, een koffie drinken of zelfs de was laten doen: de mogelijkheden zijn eindeloos.

Er is nog veel werk aan de winkel om te evolueren naar een integraal toegankelijk spoorwegnet. Iedereen heeft er baat bij dat stations en treinen beter toegankelijk worden voor fietsers en personen met een handicap. Tegen 2032 moeten 176 stations autonoom toegankelijk worden voor personen met een beperkte mobiliteit of een handicap. Over welke stations gaat het precies? Blijft het tijdschema voor het toegankelijk maken van het station van Herentals, dat de minister mij eerder in een antwoord heeft meegedeeld, behouden?

De combinatie fiets-trein wordt gestimuleerd, met meer plaatsen voor de fiets aan boord van de trein en meer beveiligde fietsstallingen bij de stations. Toch moeten we ook realistisch zijn: in landelijke gemeenten zijn de afstanden soms te groot om met de fiets het station te bereiken. Daarom moeten we ook aandacht blijven schenken aan reizigers die de trein met de auto willen combineren. Ik betreur dan ook dat verschillende parkings aan de stations betalend zijn gemaakt, soms tegen eerder gemaakte afspraken in.

Eerdere afspraken worden in Herentals niet nageleefd door de NMBS. De beheersovereenkomst geeft vijf criteria waaraan voldaan moet worden om een parking betalend te maken. Wij missen daarin het overleg met de gemeentebesturen. Ook inzake de waterproblematiek is de samenwerking met de lokale besturen verre van optimaal. Wat de spoorovergangen betreft, hoop ik dat de afspraken en het wetsvoorstel worden nageleefd.

Er moet meer worden geïnvesteerd in de reizigerservaring. Dat betekent naast een goede zitplaats, ook correcte informatie, een stopcontact en een vlotte mobiele verbinding. Wat is de stand van zaken van de proefprojecten?

In het regeerakkoord staat dat wordt bekeken of het hr-beleid de NMBS voldoende voorbereidt om competitief te zijn volgens de nieuwe Europese regels. Wat is de stand van zaken? Kan ik een overzicht krijgen van de investeringen, en dan in het bijzonder van de aanpassingen die gebeuren tussen Kontich en Mechelen ter verbetering van de stiptheid van de treinen uit de Kempen?

provenance de la Campine?

Il est positif que le contrat de gestion accorde une grande attention au transport de marchandises. C'est l'un des moyens de réduire la congestion et de réaliser les ambitions climatiques. Les trains de marchandises doivent devenir aussi attractifs que le fret routier. L'état du réseau ferroviaire doit être amélioré. Nous devons également examiner si le réseau ferroviaire est utilisé efficacement et si nous ne devrions pas revoir certaines pratiques.

Un point important dans l'accord de gestion concerne les cadres clairs pour les fenêtres de travail. Un gain d'efficacité énorme peut être réalisé dans ce domaine. Le ministre peut-il fournir des explications sur la mise en œuvre pratique de cette mesure? Dans quel délai les adaptations sont-elles possibles? J'espère également que la communication au sujet des nombreux travaux sur le rail sera améliorée. Il s'agit vraiment d'une priorité.

L'accord de gestion à l'examen constitue un exploit. Il est ambitieux et définit une orientation concrète. Mais les voyageurs n'attendent pas dix ans. Ils se heurtent actuellement à des portes closes, parfois littéralement lorsque les portes de leur wagon ne s'ouvrent pas. Que l'accord de gestion ne serve pas d'excuse pour ne pas s'attaquer aux problèmes qui se posent actuellement.

**01.09 Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Avec ces deux contrats de gestion, le ministre a réalisé un tour de force, étant donné que les négociations s'éternisaient depuis des années. Nous disposons à présent d'une vision claire et d'un contrat pour les dix prochaines années. Après la "tempête parfaite" qu'a constitué la pandémie de coronavirus pour la SNCB et l'augmentation des prix de l'électricité, le gouvernement opère des choix clairs, en dégageant plus de moyens que jamais. Mon groupe estime qu'il est fondamental que la SNCB reste aux mains des pouvoirs publics ces dix prochaines années. Il incombe à présent au ministre, à la SNCB et à Infrabel de se concentrer sur leurs objectifs opérationnels afin que les voyageurs puissent en bénéficier.

Il est positif que la SNCB puisse lancer de nouveaux produits et tarifs et continue d'investir dans ses ambitions intermodales. À cet égard, je souhaite faire référence à ma proposition de résolution visant à suivre l'exemple de l'Allemagne et de l'Autriche et s'efforce véritablement de parvenir à un billet de transports en commun intégré et abordable. Il s'agit là d'une mesure cruciale pour inciter davantage de personnes à prendre les transports en commun pour leurs déplacements occasionnels.

Het is goed dat de overeenkomst veel aandacht besteedt aan het goederenvervoer. Het is een van de manieren om de files te verminderen en de klimaatambities te realiseren. De goederentrein moet even aantrekkelijk worden als vrachtvervoer op de weg. De staat van het spoornetwerk moet worden verbeterd. Daarnaast moeten we bekijken of het spoornet wel efficiënt wordt gebruikt en of we bepaalde wetmatigheden niet moeten herbekijken.

Een belangrijk punt in de beheersovereenkomst zijn de duidelijke kaders omtrent de werkvensters. Daar is een enorme efficiëntiewinst mogelijk. Kan de minister de praktische uitrol toelichten? Binnen welke termijn zijn de aanpassingen mogelijk? Ik hoop ook op een verbetering van de communicatie over de vele werken op het spoor. Dat is echt een werkpunt.

De beheersovereenkomst die voorligt is een hele prestatie. Ze is ambitieus en geeft concreet richting. Maar reizigers wachten geen tien jaar. Zij staan vandaag voor gesloten deuren, soms letterlijk als de wagondeuren niet opengaan. Laat de beheersovereenkomst geen excuus zijn om de problemen die er vandaag zijn, niet aan te pakken.

**01.09 Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Met deze twee beheerscontracten heeft de minister een krachttoer gerealiseerd, want de onderhandelingen sleepten al jaren aan. Nu is er een duidelijke visie en een contract voor tien jaar. Na de 'perfecte storm' voor de NMBS, met de coronapandemie en de stijgende elektriciteitsprijzen, maakt de regering duidelijke keuzes. Er komen meer middelen dan ooit. Voor mijn fractie is het fundamenteel dat de NMBS de komende tien jaar in publieke handen blijft. Het is de verantwoordelijkheid van de minister en van de NMBS en Infrabel om nu te focussen op de operationele doelstellingen zodat de reiziger de vruchten kan plukken.

Het is goed dat de NMBS nieuwe producten en tarieven kan lanceren en verder zal inzetten op intermodale ambities. Ik wil daarbij verwijzen naar mijn voorstel van resolutie om naar het voorbeeld van Duitsland en Oostenrijk echt eens werk te maken van een geïntegreerd, betaalbaar en goedkoop openbaarvervoerticket. Dat is cruciaal om voor de occasionele verplaatsingen meer mensen op het openbaar vervoer te krijgen.

Je n'ai jamais compris comment plusieurs tarifs pouvaient s'appliquer à un même enfant, à savoir la gratuité s'il voyage accompagné d'un adulte ou la moitié du prix normal s'il se déplace seul. Alors que les jeunes de moins de 26 ans et les voyageurs de plus de 65 ans voyagent actuellement à un tarif fixe réduit, ce système sera changé, à en croire le contrat de gestion, en une réduction de 40 % par rapport au tarif normal en deuxième classe. Pour les longs trajets, cette tarification représenterait une hausse considérable des prix. C'est inconcevable! Je demande donc au ministre de clarifier cet aspect avec le ministre.

Par ailleurs, il a été convenu au Conseil des ministres du 18 octobre 2022 que le ministre présentera au plus tard le 28 février 2023 un dossier devant autoriser Infrabel à porter son endettement à 1 milliard d'euros par le biais d'un emprunt auprès de la Banque européenne d'investissement. Quel est l'état de la situation à cet égard?

La ponctualité est extrêmement importante pour les navetteurs quotidiens, en particulier sur l'axe nord-sud de notre pays. Conservera-t-on la méthode actuelle de mesure de la ponctualité, selon laquelle un train qui arrive à sa gare terminus avec 6 minutes de retard est considéré comme ayant circulé à temps et selon laquelle la jonction Nord-Midi n'est pas prise en compte?

Pourquoi la ponctualité n'est-elle pas mesurée en plusieurs points du trajet? Pourquoi les trains supprimés ne sont-ils pas pris en considération dans les statistiques de ponctualité? Et pourquoi l'objectif de ponctualité a-t-il été fixé à 91 % en 2032 alors qu'il était déjà de 92 % il y a 10 ans?

Les retards de moins de 6 minutes ne sont officiellement pas des retards. Ils apparaissent dans l'application, mais pas sur les panneaux d'affichage dans les gares. Cette situation est une grande source de confusion pour les voyageurs. Pourquoi n'est-il pas possible de diffuser les mêmes informations sur toutes les plateformes de communication?

Les ambitions en matière de satisfaction des clients sont exprimées par une base de référence de 7,25 sur 10. Quelle est l'année de référence prise en considération? En 2020, le degré de satisfaction s'élevait encore à 7,5. Pour 2032, ce chiffre devrait atteindre 7,44, soit un niveau inférieur à celui de 2020. Cet objectif me paraît assez peu ambitieux.

La connexion data à bord des trains a incontestablement régressé. Avant, je pouvais suivre une réunion Teams à distance dans le train reliant Bruxelles à Gand-Saint-Pierre mais depuis un an et demi, ce n'est plus possible. Comment se fait-il

Ik heb wel nooit begrepen waarom er voor hetzelfde kind een verschillend tarief bestaat, afhankelijk van wie naast het kind zit: gratis indien begeleid door een volwassene of aan de helft van de prijs indien alleen. Jongeren onder 26 jaar en reizigers ouder dan 65 jaar reizen vandaag ook tegen een laag en vast tarief, wat volgens het beheerscontract zal wijzigen naar een korting van 40 % ten aanzien van het standaard tweedeklasstarief. Voor langere trajecten zou dat een enorme prijsstijging betekenen. Dat kan toch de bedoeling niet zijn! Ik vraag de minister dan ook om dit uit te klaren met de NMBS.

Daarnaast werd op de ministerraad van 18 oktober 2022 afgesproken dat de minister uiterlijk op 28 februari 2023 een dossier zal voorleggen dat Infrabel moet toestaan zijn schuldenlast te vergroten met 1 miljard euro via een lening bij de Europese Investeringsbank. Wat is hier de stand van zaken?

Stiptheid is voor de dagelijkse pendelaar – zeker op de noord-zuidas in ons land – enorm belangrijk. Blijft de manier behouden waarop de stiptheid wordt gemeten, met dus een trein die nog altijd op tijd rijdt wanneer hij met 6 minuten vertraging in zijn eindstation aankomt en de Noord-Zuidverbinding in Brussel niet wordt niet meegeteld?

Waarom wordt de stiptheid niet op verschillende plekken gedurende het traject gemeten? Waarom worden afgeschafte treinen niet meegeteld in de stiptheidscijfers? En waarom is de streefwaarde op het vlak van stiptheid 91 % in 2032, terwijl het 10 jaar geleden reeds de bedoeling was om 92 % te halen?

Vertragingen van minder dan 6 minuten zijn officieel geen vertraging. Ze worden wel getoond in de app, maar niet op de borden in de stations. Dat is zeer verwarrend voor de reizigers. Waarom kan er daarover niet via alle communicatieplatformen op dezelfde manier worden gecommuniceerd?

Voor de klantentevredenheid wordt gewerkt met een referentiebasis van 7,25 op 10. Welk jaar is als referentiejaar gekozen? In 2020 lag de tevredenheid immers nog op 7,5. Tegen 2032 zou het cijfer moeten stijgen tot 7,44, dus minder dan in 2020. Dat lijkt me toch weinig ambitieus.

De dataverbinding op de treinen is onmiskenbaar achteruitgegaan. Vroeger kon ik op mijn trein tussen Brussel en Gent-Sint-Pieters een digitale vergadering via Teams volgen, maar sinds anderhalf jaar lukt dat gewoon niet meer. Hoe komt het dat de

que la connexion data à bord des trains soit si souvent interrompue? Quels objectifs s'est-on fixés à cet égard?

Enfin, pourquoi n'est-il pas question d'interdire les machines à sous dans les gares? Il avait pourtant été convenu que les machines déjà installées l'année dernière pourraient rester en service jusqu'à la fin de leur contrat d'exploitation mais qu'aucune autre ne pourrait être placée par la suite. Pourquoi cette décision n'a-t-elle pas été entérinée dans le contrat de gestion?

**01.10 Josy Arens (Les Engagés):** Je vous félicite de la conclusion de ces contrats de gestion, longtemps attendus. Toutefois, je ne me réjouis pas de la totalité de leur contenu!

L'ensemble des partis préconise des moyens supplémentaires pour la SNCB et Infrabel. Pourtant, cette unanimité ne se reflète pas au niveau gouvernemental et ne vous permet pas de dégager les moyens indispensables au bon fonctionnement du rail.

Ces contrats de gestion pêchent par manque d'ambition et de vertu contraignante pour les deux parties. C'est un compromis sans risques et le souci de qualité de service aux usagers n'a pas été au cœur des priorités.

La situation n'a sans doute jamais été aussi pénible pour les navetteurs qu'en 2022. J'ai moi-même renoncé à prendre la ligne Arlon-Bruxelles, dont le temps de parcours, depuis 1990, a augmenté: une véritable ligne à remonter le temps!

Depuis 30 ans, le temps de parcours sur la ligne a augmenté! Certes, la meilleure façon d'être ponctuel est d'accroître le temps de parcours. Madame Dutordoir doit le savoir, elle qui manipule les chiffres en ce sens. La ponctualité a baissé de 3 % par rapport à l'année précédente.

Au vu du contrat de gestion, si on fait démarrer vos objectifs depuis la plus mauvaise année, 1 ou 2 % ne représentent rien. Par contre, vous aurez du mal à arriver à la situation d'il y a 30 ans.

Vous n'êtes le CEO ni d'Infrabel ni de la SNCB mais les dotations de l'État doivent permettre au ministre de tutelle d'être très exigeant!

Les 3 % ne semblent pas catastrophiques, 89,2 % des trains arrivant avec moins de 6 minutes de retard. Mais les chiffres ne comptabilisent pas les trains supprimés. Or, en 2022, il y en a eu 44 000, forçant les navetteurs à trouver un autre moyen de

dataverbinding op de trein zo vaak uitvalt? Welke doelstellingen wil men op dat vlak bereiken?

Ten slotte, waarom is er geen sprake van een verbod op gokautomaten in treinstations? Eerder werd de afspraak gemaakt dat de gokautomaten die er vorig jaar al stonden, mogen blijven staan tot het contract afloopt en dat er daarna geen meer mogen bijkomen. Waarom is dat niet verankerd in de beheersovereenkomst?

**01.10 Josy Arens (Les Engagés):** Ik wil u lof toezwaaien, want de beheerscontracten waar lang naar uitgekeken werd, zijn gesloten. Ik kan me echter niet in de volledige inhoud ervan vinden!

Alle partijen pleiten voor bijkomende middelen voor de NMBS en Infrabel. Toch wordt die unanimité niet weerspiegeld op regeringsniveau en zorgt ze er niet voor dat u de nodige middelen kunt uittrekken voor de goede werking van het spoor.

De beheerscontracten zijn niet ambitieus genoeg en niet bindend genoeg voor beide partijen. Het is een risicoloos compromis en de kwaliteit van de dienstverlening aan de reizigers stond niet centraal in de prioriteiten.

De situatie is waarschijnlijk nooit zo penibel geweest voor de reizigers als in 2022. Ik neem zelf de trein niet meer op de lijn Aarlen-Brussel, want de rijtijd is vandaag langer dan in 1990: die lijn is een heuse teletijdmachine!

In vergelijking met 30 jaar geleden is de reistijd op die lijn toegenomen! Uiteraard is het verlengen van de reistijd de beste manier om op tijd te rijden. Mevrouw Dutordoir weet dat wellicht, want zij manipuleert de cijfers in die zin. In vergelijking met het voorgaande jaar is de stiptheid met 3 % gedaald.

Als ik het beheerscontract bekijk en uitga van uw doelstellingen sinds het slechtste jaar, dan betekent 1 % of 2 % niets. Terugkeren naar de situatie van 30 jaar geleden zal daarentegen moeilijk zijn.

U bent noch de CEO van Infrabel, noch van de NMBS, maar aangezien er een overheidsdotatie uitgekeerd wordt, moet de voogdijminister zeer veeleisend kunnen zijn.

3 % lijkt weliswaar niet rampzalig, aangezien 89,2 % van de treinen met minder dan 6 minuten vertraging rijdt, maar de afgeschafte treinen worden niet meegerekend in die cijfers. In 2022 werden er 44.000 treinen afgeschaft, waardoor de reizigers een

transport ou à attendre le train suivant sans locaux d'accueil.

Les retards et les suppressions de train engendrent du stress et nuisent à l'organisation du travail et de la famille des navetteurs. Les pannes augmentent. Certains voyageurs restent bloqués dans des trains des heures sans recevoir d'information. Je compte sur vos promesses pour le confort. En heures de pointe, on ne respire plus tant on est serré. Vous remettez la faute sur les autres. Le rail a souffert d'un désinvestissement durant des décennies.

Dans les années 1990 déjà, j'interrogeais le ministre Daerden sur la ligne 162 Bruxelles-Arlon.

Le ministre m'avait répondu qu'il fallait réaliser des études, et que pour cela, les feuilles devaient tomber... Nous sommes plus avancés. Le contrat de gestion peut nous permettre d'espérer, à condition que tous les membres du gouvernement prennent conscience de l'enjeu climatique. Les usagers se demandent si votre vision d'un rail performant, confortable, régulier et attractif va se réaliser.

Vous dites avoir injecté 2 milliards d'euros dans le rail depuis le début de la législature. J'ai demandé par écrit à Mmes De Bleeker et Bertrand ce qui avait été réalisé. Une partie du montant a servi à boucher les trous des factures ou à soutenir des initiatives qui ne bénéficient pas aux navetteurs: 700 millions pour les pertes liées au covid, 281 millions pour les prix de l'énergie, 110 millions pour offrir un pass de 12 trajets, 80 millions pour le transport de marchandises, 68 millions pour les dégâts des inondations, 22 millions pour compenser la non-indexation des titres de transport de la SNCB. Vous n'avez donc pas obtenu d'investissements importants pour les usagers du train. J'ai interpellé les secrétaires d'État et d'après leurs réponses, ma lecture du budget est correcte.

En commission, Mme Dutordoir a conclu son exposé en insistant sur le fait que le CEO d'Infrabel lui avait demandé de ne pas oublier de nous signaler que pour l'exercice 2023-2024, il manquait 1,4 milliards pour la SNCB et Infrabel.

On attendait des contrats de service public depuis des décennies mais ces contrats n'offrent aucune garantie d'amélioration du service pour les

ander vervoermiddel moesten vinden of zonder verwarmde wachtruimte op de volgende trein moesten wachten.

Treinen die rijden met vertraging en geschrapte treinen zijn een bron van stress voor de pendelaars en gooien de organisatie van hun werk en gezinsleven danig overhoop. Ook de treindefecten nemen toe. Soms zitten reizigers zonder enige informatie urenlang vast in een treinstel. Ik reken erop dat u uw beloftes inzake het comfort zal nakomen. Tijdens de spitsuren zitten de reizigers als haringen in een ton, zodanig dat zelfs ademen lastig wordt. U legt de fout bij uw voorgangers. Het klopt dat er al tientallen jaren sprake is van een gebrek aan investeringen in het spoor.

Al in de jaren '90 stelde ik minister Daerden vragen over lijn 162 tussen Brussel en Aarlen.

De minister heeft me geantwoord dat er studies moesten worden uitgevoerd en dat daartoe de bladeren moesten vallen... We staan nu wel verder dan toen. Het beheerscontract kan ons hoop geven, op voorwaarde dat alle leden van de regering zich bewust worden van de klimaatproblematiek. De reizigers vragen zich af of uw visie van een efficiënt, comfortabel, regelmatig en aantrekkelijk spoorwegsysteem werkelijkheid zal worden.

U zegt dat u sinds het begin van de zittingsperiode 2 miljard euro in de spoorwegen geïnjecteerd hebt. Ik heb mevrouw De Bleeker en mevrouw Bertrand schriftelijk gevraagd wat er gerealiseerd is. Een deel van het geld werd gebruikt om de gaten in de uitgaven te dichten of om initiatieven te steunen die niet ten goede van de pendelaars komen: 700 miljoen euro voor de verliezen veroorzaakt door de coronacrisis, 281 miljoen euro voor de energieprijzen, 110 miljoen euro om een 12-rittenkaart aan te bieden, 80 miljoen euro voor het goederenvervoer, 68 miljoen euro voor de overstromingsschade, 22 miljoen euro ter compensatie van de niet-indexering van de NMBS-vervoersbewijzen. U hebt dus geen grote investeringen voor de treinreizigers kunnen binnenhalen. Ik heb de staatssecretarissen bevraagd en uit hun antwoorden kan ik afleiden dat mijn lezing van de begroting correct is.

In de commissie heeft mevrouw Dutordoir haar uiteenzetting besloten met de opmerking dat de CEO van Infrabel haar gevraagd had niet te vergeten erop te wijzen dat er voor het boekjaar 2023-2024 een tekort van 1,4 miljard euro voor de NMBS en Infrabel is.

We keken al decennialang uit naar openbardienstcontracten, maar deze contracten bieden geen enkele garantie op een verbetering van

navetteurs de demain. Vous espérez comme moi que le rail devienne un moyen de transport régulier, fiable, confortable mais pour cela, les moyens manquent.

Le Conseil des ministres a approuvé votre Vision à long terme mais cela ne veut pas dire grand-chose tant qu'il n'a pas approuvé des montants supérieurs à ceux que vous avez obtenus. Mme De Bleeker a suivi l'avis de l'Inspection des finances et n'a rien validé: elle a pris acte mais aucun financement n'est autorisé et aucune estimation budgétaire n'a été fournie au gouvernement.

Les contrats de gestion permettent-ils plus d'espoir?

Les contrats de gestion ne garantissent pas des améliorations qui justifient une augmentation des tarifs. Votre Vision à long terme doit encore faire l'objet d'études de faisabilité technique et budgétaire et les investissements nécessaires ne sont pas inscrits dans les plans d'investissement annexés aux contrats de service et de performance. Les moyens prévus peuvent être revus, limités ou supprimés à tout moment.

Ces contrats ne s'appliqueront pas longtemps sous cette législature: il reste un an. Vous reportez donc sur le futur gouvernement la responsabilité de concrétiser les accords. En un an, vous auriez pu concrétiser plusieurs points importants si vous aviez obtenu le 1,4 milliard d'euros supplémentaires qu'attendait Mme Dutordoir.

Aujourd'hui, les navetteurs peuvent espérer que l'automate en gare fonctionne. Autrement, ils auront une amende dans le train, vu le manque de moyens humains: 96 gares sur 554 seulement ont des guichets ouverts. Fait-on au moins quelque chose pour que les entreprises privées présentes dans les gares puissent vendre des billets de train? Je suis heureux quand on introduit le privé pour faire des gares vivantes mais je ne vois aucune obligation de résultat dans les contrats qui nous sont présentés. Au contraire, votre contrat de service public autorise l'entreprise à supprimer des guichets.

Trouvez des moyens, vous pouvez le faire. Vous avez même l'appui des Régions. Ne vous en remettez pas à d'autres, notamment à ceux qui viendront après vous.

J'aimerais que vous vous succédiez à vous-même et

de qualité van de dienstverlening voor de reizigers van morgen. Net zoals ik hoopt u dat de trein een klokvast, betrouwbaar en comfortabel vervoersmiddel wordt, maar daarvoor zijn er niet genoeg middelen.

De ministerraad heeft met uw Spoorvisie 2040 uw langetermijnvisie goedgekeurd, maar dat betekent niet veel zolang de ministerraad niet ook groen licht geeft voor hogere budgetten dan die welke u tot dusver hebt kunnen uitbreken. Mevrouw De Bleeker heeft het advies van de Inspectie van Financiën gevolgd en heeft niets gevalideerd: ze heeft nota genomen van de visietekst, maar er werd geen financiering toegestaan en er werd de regering evenmin een budgettaire raming bezorgd.

Bieden deze beheersovereenkomsten meer hoop voor de toekomst?

De beheerscontracten bieden geen garantie op verbeteringen die een verhoging van de tarieven zouden rechtvaardigen. Uw langetermijnvisie moet nog de toets doorstaan van technische en budgettaire haalbaarheidsstudies en de noodzakelijke investeringen worden niet in de bij het openbaredienstcontract of het performantiecontract bijgevoegde investeringsplannen opgenomen. De geormerkte middelen kunnen op elk moment herzien, beperkt of geschrapt worden.

Die contracten zullen tijdens deze regeerperiode niet lang van kracht zijn: er blijft nog één jaar over. U schuift de verantwoordelijkheid om de akkoorden in praktijk te brengen dus door naar de volgende regering. In één jaar tijd had u meerdere belangrijke punten handen en voeten kunnen geven, als u het door mevrouw Dutordoir gevraagde extra bedrag van 1,4 miljard euro verkregen had.

Vandaag mogen de reizigers hopen dat de automaat in het station werkt. Zo niet, krijgen ze in de trein een boete. Er is immers een gebrek aan personeel: in slechts 96 van de 554 stations zijn de loketten open. Wordt er ten minste iets gedaan om ervoor te zorgen dat de in de stations aanwezige privébedrijven treintickets kunnen verkopen? Het is een goede zaak dat er privébedrijven aanwezig zijn in de stations om er levendige plaatsen van te maken, maar ik zie geen enkele resultaatsverbintenis in de ons voorgelegde contracten. Integendeel, uw openbaredienstcontract staat het bedrijf toe om loketten te sluiten.

U moet middelen vinden, dat is mogelijk. U kunt zelfs op de steun van de gewesten rekenen. Laat het werk niet over aan anderen, met name degenen die na u zullen komen.

Ik zou graag hebben dat u zichzelf opvolgt en dat u

que vous me donniez tort en concrétisant tous vos plans et même davantage que ce que vous aviez prévu dans les contrats.

Si vous avez besoin de voix pour libérer ces budgets, nous voterons en votre faveur sans aucun état d'âme, comme nous le faisons chaque fois que nous trouvons un projet intéressant.

**01.11** **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Je remercie les membres de la commission pour leur appréciation positive et d'avoir réalisé cet exercice. Les politiques publiques et industrielles ont besoin d'une contractualisation. Merci aussi aux membres de la majorité: au moment de la Vision 2040, du plan de transport marchandises et de la signature des contrats, nous avons pu nous accorder sur des ambitions et des moyens.

Pour le gouvernement dans son ensemble, le train doit jouer un rôle central dans la mobilité de demain. Et les trajectoires budgétaires (43 milliards d'euros pour les deux entreprises) sont garanties! Il s'agit d'engagements à l'égard d'entreprises dont les CA comportent des représentants de l'ensemble des partis.

Par rapport à la trajectoire sans refinancement, cela représente une différence de 2,4 milliards d'euros pour ces deux années, avec la possibilité de compléter ce montant par un emprunt d'un milliard à la BEI, à des conditions meilleures que d'aucuns le prétendent. Et dans les 2 milliards consacrés au rail avant la signature des contrats, 615 millions visent à réinvestir dans l'infrastructure, avec des effets visibles, en soutien de l'économie et de la mobilité.

Un tiers des moyens d'investissement – que ce soient les fonds européens, le plan de relance fédéral ou le dernier conclave budgétaire – ont été consacrés au train. Certes, je demandais plus. Mais nous sommes sept dans ce gouvernement et un ministre a obtenu un tiers des moyens. Je continuerai à plaider pour le train dans le cadre de la prochaine législature.

*(En néerlandais)* À brève échéance, il faut que les nombreuses suppressions de trains diminuent et que la communication avec les voyageurs s'améliore. Ce qui tombe, en fait, sous le sens. La SNCB et Infrabel doivent améliorer la situation sur ces points. J'ai été très clair à ce sujet et il existe désormais un plan pour atteindre cet objectif à court terme.

*(En français)* La première difficulté est de trouver les

me ongelijk geeft door al uw plannen concreet gestalte te geven, en zelfs in grotere mate dan wat u in de contracten hebt vastgelegd.

Als u stemmen nodig hebt om die budgetten te kunnen uittrekken, zullen wij zonder aarzelen voor stemmen, zoals we altijd doen als we een ontwerp interessant vinden.

**01.11** **Minister Georges Gilkinet (Frans)**: Ik dank de commissieleden voor hun positieve evaluatie en voor het houden van deze oefening. Het overheids- en het industriebeleid hebben behoefte aan contractualisering. Ik dank ook de leden van de meerderheid: ten tijde van de Visie 2040, het goederenvervoerplan en de ondertekening van de contracten hebben we een consensus kunnen bereiken over de ambities en de middelen.

Voor de regering als geheel moet de trein een centrale rol spelen in de mobiliteit van morgen. En de begrotingstrajecten (43 miljard euro voor beide bedrijven) zijn gewaarborgd! Het betreft verbintenissen ten aanzien van bedrijven waarvan de raad van bestuur vertegenwoordigers van alle partijen telt.

In vergelijking met het begrotingstraject zonder herfinanciering is dat een verschil van 2,4 miljard euro voor die twee jaar. Bovendien kan dat bedrag aangevuld worden via een lening van een miljard euro bij de Europese Investeringsbank, tegen betere voorwaarden dan sommigen beweren. En van de 2 miljard euro die voor het spoor werd uitgetrokken vóór de ondertekening van de contracten, is 615 miljoen euro bestemd voor een herinvestering in de infrastructuur, waarvan de gevolgen al merkbaar zijn, ter ondersteuning van de economie en de mobiliteit.

Een derde van de investeringsmiddelen – uit de Europese fondsen, het federale herstelplan of het jongste begrotingsconclaaf – vloeit naar het spoor. Ik vroeg weliswaar meer geld, maar er zitten zeven partijen in deze regering, en één minister heeft een derde van de middelen binnengehaald. Ik zal pleitbezorger blijven voor de trein tijdens de volgende zittingsperiode.

*(Nederlands)* Op korte termijn moeten de talrijke treinafschaffingen verminderen en moet de communicatie met de reizigers beter. Dat is eigenlijk niet meer dan normaal. De NMBS en Infrabel moeten het ter zake beter doen. Dat heb ik ze heel duidelijk gemaakt en er is nu een plan om dat op korte termijn te realiseren.

*(Frans)* De eerste moeilijkheid is het vinden van het



talents du futur. Ensuite, avant moi, on s'est trop peu occupé d'entretenir le réseau et de renouveler le matériel roulant. Des industriels ont livré en retard et puis il y a eu le covid et les inondations.

Dès lors, la qualité du service n'est pas optimale mais il y a un engagement à l'améliorer et des actions concrètes.

L'héritage n'était pas évident. Mais à l'époque il y avait plus de trains. Depuis Mme Durant, il y a beaucoup plus de voyageurs dans les trains et un potentiel pour le futur que nous voulons activer.

Le dernier contrat date de 2012. Avec la SNCB et Infrabel, nous travaillons déjà sur les éléments qui y figurent, pour les concrétiser au plus vite. Nous travaillons aussi sur des éléments qui n'y figurent pas.

La politique des trains de nuit se déploie en dehors du contrat de gestion, car d'autres opérateurs que la SNCB les organisent. Dans quelques semaines, je présenterai une loi inédite en Europe pour les financer. Nous sommes en dialogue avec des opérateurs souhaitant venir à Bruxelles.

D'autres choses avancent sans figurer dans le contrat: les voitures silencieuses pour les personnes qui veulent travailler, les quais sans tabac, le placement de panneaux photovoltaïques.

*(En néerlandais)* Nous exécutons ainsi la décision du 18 mars sur l'avenir de l'énergie et collaborons avec la SNCB à cet effet.

*(En français)* Les travailleurs de la SNCB et d'Infrabel sont motivés et fiers d'être cheminots. Les dirigeants de la SNCB et d'Infrabel attendaient la signature des contrats pour revenir à la table des négociations.

*(En néerlandais)* Ces négociations s'inscrivent dans le cadre de la concertation sociale. Nous espérons aboutir à un nouvel accord social avec les syndicats dans les prochaines semaines.

*(En français)* Le train, c'est la mobilité du futur. Investir dans le rail bénéficie à l'environnement, au climat, à l'économie et à la santé.

talent van de toekomst. Het tweede probleem is dat mijn voorgangers te weinig aandacht hebben besteed aan het onderhoud van het spoorwagennet en aan de vernieuwing van het rollend materieel. Er zijn vertragingen in de levering door fabrikanten en dan kreeg men ook te kampen met covid en de overstromingen.

De kwaliteit van de dienstverlening is dan ook niet optimaal, maar er is een toezegging om die te verbeteren en er wordt daartoe concreet actie ondernomen.

We hebben geen gemakkelijke situatie geërfd, maar er waren indertijd wel meer treinen. Sinds de regeerperiode van minister Durant is het aantal treinreizigers fors toegenomen en is er een potentieel voor de toekomst, dat we willen aanboren.

Het jongste beheerscontract dateert van 2012. We werken al met de NMBS en Infrabel aan de elementen die in het nieuwe beheerscontract vervat zitten om ze zo snel mogelijk te verwezenlijken. We buigen ons ook over aspecten die daarin niet aan bod komen.

Het beleid inzake de nachttreinen wordt los van de beheersovereenkomst ontwikkeld, aangezien die treinen door andere operatoren dan de NMBS ingelegd worden. Over enkele weken zal ik een wet indienen met betrekking tot de financiering van de nachttreinen, een primeur in Europa. We voeren momenteel gesprekken met operatoren die vanuit Brussel internationale verbindingen willen uitbaten.

Ook op andere vlakken wordt er vooruitgang geboekt zonder dat er daarover in de overeenkomsten gesproken wordt: de stilterijtuigen voor reizigers die tijdens de treinrit willen werken, de rookvrije perrons, de plaatsing van zonnepanelen.

*(Nederlands)* Daarmee voeren we de beslissing van 18 maart uit over de toekomst van de energie, waarin we met de NMBS samenwerken.

*(Frans)* De werknemers van de NMBS en Infrabel zijn gemotiveerd en zijn er trots op dat ze bij het spoor werken. De toplui van de NMBS en Infrabel wachtten op de ondertekening van de contracten alvorens terug te keren naar de onderhandelingstafel.

*(Nederlands)* Het gaat om onderhandelingen in het kader van het sociaal overleg. We hopen op een nieuw sociaal akkoord met de werknemersorganisaties in de komende weken.

*(Frans)* De trein is het vervoersmiddel van de toekomst. Investeren in het spoor is goed voor het milieu, het klimaat, de economie en de gezondheid.

*(En néerlandais)* Mardi dernier, Mme Verhaert et M. Van den Bergh ont effectué une visite à la FEB où se trouvaient des entreprises qui sont actives sur le rail ou ont besoin du train pour créer de l'emploi et de la prospérité dans notre pays.

*(En français)* Le gouvernement m'a demandé d'utiliser le train comme un levier pour la mobilité du futur et ainsi réduire les embouteillages, soutenir l'économie et préserver le climat. Il y a aussi des enjeux d'accessibilité et d'amélioration des tarifs et de la ponctualité.

Nous faisons tout pour avancer et donner des moyens inédits à la SNCB. C'est à nous de concrétiser ces ambitions.

*L'incident est clos.*

*La réunion publique de commission est levée à 17 h 14.*

*(Nederlands)* Mevrouw Verhaert en de heer Van den Bergh waren vorige dinsdag bij het VBO, waar ondernemingen aanwezig waren die actief zijn op het spoor of de trein nodig hebben om tewerkstelling en welvaart in ons land te creëren.

*(Frans)* De regering heeft me gevraagd de trein te gebruiken als hefboom voor de mobiliteit van de toekomst en zo de files te verminderen, de economie te ondersteunen en het klimaat te beschermen. Andere uitdagingen zijn de toegankelijkheid en de verbetering van de tarieven en de stiptheid.

We stellen alles in het werk om vooruitgang te boeken en trekken daartoe meer middelen uit voor de NMBS dan ooit voorheen. Het is onze taak om deze ambities in de praktijk om te zetten.

*Het incident is gesloten*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.14 uur.*