

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

du

MERCREDI 1 FÉVRIER 2023

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 1 FEBRUARI 2023

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 09 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.09 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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 Mobiliteit) over "De EDC in het openbardienstcontract van de NMBS" (55033249C)

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

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)

Le **président**: Monsieur le ministre, nous avons déjà eu un échange de vues, il y a plusieurs mois, sur les lignes directrices des projets de contrat de gestion de la SNCB et d'Infrabel. Ils ont été approuvés par toutes les parties à la fin du mois de décembre dernier. Ce sont évidemment deux documents très importants qui engagent les entreprises publiques et notre pays pour de nombreuses années d'autant plus qu'en refaisant un peu l'historique, il semble que les derniers contrats de gestion remontaient à 2008, soit à une quinzaine d'années. Ce sont des documents importants. L'idée aujourd'hui, c'est après une présentation dont on a convenu qu'elle ne serait pas trop longue, de permettre aux groupes, aux députés, aux collègues de s'exprimer, de donner un point de vue et de poser des questions. Ce qui est surtout important pour moi, puisque la commission prendra fin à 17 h 00, c'est qu'on ait un temps d'échange entre nous. Il y aura un compte rendu et non pas un rapport.

01.01 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, je vous remercie tout comme les membres de la commission.

Chers collègues, ayant très souvent débattu depuis un peu plus de deux ans à son sujet, vous savez tous que le contrat de gestion SNCB-Infrabel est un élément important de la politique ferroviaire et il a abouti le 23 décembre. Nous vous avons envoyé les deux contrats, celui de performance d'Infrabel et celui de service public de la SNCB et il me semble utile de les commenter avec vous.

U kent de context, de voorzitter heeft die in herinnering gebracht. De vorige contracten dateren van 2008. Dat wil zeggen dat ze werden voorbereid in 2007. Dat is 15 jaar geleden. Veel zaken zijn sindsdien veranderd.

Ce que j'ai regretté en débutant mes fonctions de ministre de la Mobilité, c'est qu'il n'y avait pas de vision, d'objectifs à long terme donnés à nos entreprises. Un problème de collaboration entre les deux entreprises est connu depuis la scission des deux entreprises, même si je dois aujourd'hui saluer la volonté des deux CEO de travailler ensemble. Une autre réalité, c'est que les deux entreprises avaient

dû réaliser des économies parfois de façon brutale, notamment au début de la précédente législature.

Cette législature a aussi débuté avec des crises qui ont impacté l'ensemble des secteurs de l'économie, en particulier les entreprises ferroviaires: le covid, qui a conduit à faire circuler des trains à vide, les inondations au sud du pays, les conséquences de la crise de l'énergie sur les coûts de la SNCB et d'Infrabel ainsi que des retards de livraison de matériel roulant, notamment les fameuses voitures à double étage M7 d'Alstom.

Op Europees niveau zijn er vier wetgevende pakketten met de bedoeling een Europees spoor te doen ontstaan in een context van liberalisering voor het vervoer van goederen sinds 2007. Dat is geen keuze van de huidige minister van Mobiliteit, maar het is een feit uit het verleden.

Il y a aussi la directive sur la libéralisation du marché ferroviaire, puisque la Commission considère que c'est un marché, alors que j'utilise plutôt le terme de "service pour le transport des personnes", avec une obligation pour les États d'opérer un choix avant la fin de l'année 2023 et la possibilité, "une dernière fois" dit la Commission, d'octroyer une mission de service public à l'opérateur historique, choix que nous avons posé dans le cadre de l'accord de gouvernement.

Ik had de opdracht een nieuw contract uit te werken met de NMBS, waarin staat dat wij gedurende tien jaar een vorm van monopolie geven aan de NMBS voor het personenvervoer. Dat hebben wij ook gedaan.

Cela signifie aussi qu'on a dû, au cours de notre travail, prendre en compte les directives européennes et être très régulièrement en contact avec la Commission. L'idée est vraiment de créer un cadre durable, à long terme pour les entreprises. Certains dans cette commission se sont parfois moqués de cette intention. Néanmoins, je souhaite travailler de façon systématique.

Wij hebben dus eerst een visie uitgeschreven met mijn kabinet, maar in dialoog en overleg met de bedrijven, de economische sector en de maatschappij in het algemeen. Dat is de Spoorvisie 2040.

C'est la Vision 2040, un texte qui a donc été adopté par le gouvernement, et peut être consulté sur le site du SPF Mobilité. Nous avons tout d'abord indiqué l'objectif que nous voulions atteindre en 2040 en matière ferroviaire. C'était un texte d'inspiration, sans moyens, sans cadre légal. Vient se greffer sur cette Vision 2040 une première traduction pour 10 ans, avec les deux contrats.

Het gaat om een contract van publieke dienst (PSO) met de NMBS en een zogenaamde *direct award* voor tien jaar, en een performantiecontract met Infrabel, ook voor tien jaar. Europa verplicht niet om een contract af te sluiten met de infrastructuurbeheerder, maar wij hebben ervoor gekozen om daarover toch gelijktijdig te onderhandelen en parallel te werken. De doelstellingen zijn een verdubbeling van het volume aan goederen op het spoor en 30 % meer treinreizigers.

Ce que nous avons adopté le 23 mars, c'est un contrat de performance avec Infrabel avec un plan d'investissement pluriannuel pour dix ans, avec un plan d'entreprise qui traduit très concrètement la manière dont Infrabel va s'organiser.

Idem dito voor de NMBS, met inbegrip van vervoersplannen.

Ce sont des plans de transport qui fonctionnent par tranches de trois ans: plan de transport 2023-2026. Comme j'ai eu l'occasion de le présenter la semaine passée, nous avons parallèlement aussi un plan d'action pour le transport de marchandises qui a été adopté précédemment par le gouvernement, sur lequel je peux revenir et qui a été largement concerté avec le secteur économique et les entreprises. Nous avons vraiment refait toute l'architecture du transport ferroviaire et des objectifs en matière ferroviaire. Ce sont deux ans de négociation.

Voor ons is het zeer belangrijk en ik ben dan ook trots op het werk van mijn ploeg die gedialogeed heeft met Infrabel en de NMBS. Twee jaar geleden hebben we met de FOD Mobiliteit een agenda voorgesteld aan de twee bedrijven, in overleg met de Europese Commissie en met het Parlement.

Nous avons suivi ce schéma en trois phases qui nous a permis d'aboutir le 23 décembre, lors du dernier Conseil des ministres de l'année 2022, à l'approbation des deux contrats qui sont donc entrés en

vigueur le 1^{er} janvier 2023. Une série de consultations se sont déroulées, y compris devant ce Parlement, ce qui était une première historique, avec tous les interlocuteurs sociaux, le Conseil national du Travail, le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires, le tout en parallèle entre les deux entreprises. Ce sont deux négociations qui se sont déroulées parallèlement avec des moments de rendez-vous et une très grande attention de la part de mes équipes et du SPF Mobilité à la cohérence entre les deux textes, d'où l'intérêt de les travailler en même temps.

Er is dus een meerjarig budgettair traject ingeschreven in de contracten tussen de federale Staat en de bedrijven. Dat traject heeft een kracht.

Vous pouvez toujours remettre en cause un contrat, mais alors c'est une rupture de contrat.

C'est un engagement qui est pris par ce gouvernement dans une trajectoire pluriannuelle. Les bâtonnets verts sur le graphique représentent la trajectoire après négociation, et les bâtonnets gris une trajectoire constante avec l'indexation prévue. Cela donne une augmentation de moyens de 8,9 %, soit au total 43,8 milliards pour dix ans, avec des différences année après année. Vous voyez par exemple qu'en 2025, des moyens supplémentaires sont prévus. C'est simplement parce que des programmations d'investissements doivent aboutir en 2025, que ce soit l'achat de nouveaux trains ou des travaux d'infrastructure particuliers, qui sont déjà inscrits dans les plans pluriannuels de la SNCB ou d'Infrabel.

Waarom moeten wij in het spoor investeren? Ik denk dat de commissie wel overtuigd is van het nut van dergelijke investeringen voor het klimaat en de mobiliteit. De files in ons land kosten 4,5 miljard euro, zo blijkt uit de laatste evaluatie van het VBO en FEBIAC. Er zijn ook gezondheidsproblemen die kunnen gelinkt worden aan de slechte kwaliteit van de lucht die wij inademen.

On estime à 6 500 les décès prématurés liés à la pollution automobile. Il y a aussi cette étude commanditée par Infrabel, que je cite souvent, qui indique qu'un euro investi dans le rail rapporte trois euros.

Daarvan vloeit 2,8 euro rechtstreeks naar de economie, maar ook onrechtstreeks. Er zijn veel privébedrijven die voor het spoor werken en die het spoor nodig hebben om hun business te ontwikkelen, zoals de haven van Antwerpen.

Il est aussi question d'emplois de qualité. Au cours des dix prochaines années, il faudra trouver 2 000 candidats, chaque année, pour travailler à la SNCB et à Infrabel, avec différents niveaux de qualification. C'est également une fierté pour les entreprises de pouvoir dire que, quel que soit l'âge, quel que soit le niveau de qualification et quelle que soit la langue, on peut trouver une fonction et évoluer grâce à des politiques de formation continue dans les entreprises.

Er is veel ambitie in onze contracten. De sterke punten zijn, eerst en vooral, meer aanbod: 10 % meer treinen. Wij zullen van 83,8 miljoen treinkilometers naar 91,6 miljoen gaan in 2032. We zullen dat progressief doen, met een hogere frequentie. U weet wat in Visie 2040 staat geschreven. De bedoeling is om elk uur twee treinen in elk station te hebben en in de grote steden meer, tot vier treinen per uur in alle richtingen. Ook is er de grotere amplitude, vroegere en latere treinen. De bedoeling is om gemiddeld twee uur amplitude te winnen in tien jaar.

L'objectif est également d'augmenter encore cette amplitude jusque trois heures à proximité des grandes villes, ce qui rejoint une demande tant d'ordre culturel de pouvoir prendre le train plus tard, que d'ordre économique de pouvoir prendre le train plus tôt.

On ira même jusqu'à cinq heures pour ce qui concerne le RER ou les trains S autour de Bruxelles. C'est l'effet de levier le plus fort pour permettre aux personnes venant à Bruxelles d'abandonner leur voiture tout en restant tout aussi mobiles.

D'ici dix ans, nous aurons renouvelé 50 % de la flotte du matériel roulant qui sera dès lors plus accessible, moins souvent en panne et de grande fiabilité.

Cela correspond à un investissement à hauteur de 4,2 milliards avec, dans le cahier des charges (nous

avons voté des lois), plus de confort au niveau de l'éclairage, du conditionnement d'air, des prises pour recharger son GSM.

Er is ook meer plaats in de trein. Er is een betere toegankelijkheid. Dat is zeer belangrijk voor mensen met een beperking.

Er zijn meer plaatsen voor fietsen. Wij hebben een wet goedgekeurd die zegt dat er minstens acht fietsplaatsen in elk nieuw voertuig moeten zijn.

Er wordt ook een dynamisch tariefbeleid gevoerd. Wat in het contract ingeschreven is, is dat de NMBS binnen de 26 maanden met nieuwe tariefformules moet komen, met een voordelige formule voor alle jongeren tot 26 jaar, voor personen met een uitkering en voor de senioren.

Pour les seniors, des réductions automatiques, sans devoir présenter une quelconque autre carte qu'une carte d'identité sont prévues. C'est valable aussi pour tous les jeunes jusque 26 ans. On garde évidemment la gratuité pour les enfants de moins de douze ans. Nouveauté: il y aura des réductions dans les heures creuses et le week-end, réductions qui sont cumulables. Cela veut dire que si on a moins de 26 ans et qu'on prend un train en heures creuses, on bénéficie de deux réductions sur le prix normal du ticket. Nous allons instaurer des formules de réduction pour les petits groupes à partir de quatre personnes. Nous allons diminuer les tarifs pour emmener son vélo dans les trains pendant les heures creuses. On sait qu'aux heures de pointe, cela pose un problème également en matière de ponctualité parce que le matériel n'est pas toujours adapté. Évidemment, les abonnements vont continuer à être adaptés à la réalité de la vie. C'est le minimum auquel la SNCB s'engage, avec une latitude octroyée par les contrats. Il s'agit d'en faire davantage dans les formules de promotion, l'objectif étant d'attirer plus de personnes vers le train.

Er komt voor 1,8 miljoen euro aan investeringen in de stations voor meer toegankelijkheid en meer multimodaliteit. Wij gaan naar 176 stations die aan alle toegankelijkheidscriteria moeten beantwoorden. Dat wil zeggen dat 76 % van de reizigers perrons zullen hebben op de juiste hoogte van 76 centimeter.

Nous prévoyons plus d'emplacements de parking vélo avec une augmentation de 45 %. Il y aura plus de possibilités de stationnement pour les voitures, mais on va appliquer le principe STOP (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Privévervoer) bien connu. La priorité va donc aux piétons, aux cyclistes, aux usagers des transports en commun et ensuite aux voitures. Des nouveaux automates de vente beaucoup plus conviviaux et faciles d'accès seront installés. Il n'y aura pas de fermeture de lignes. On va procéder à des extensions de capacité. Cette question a été régulièrement posée. C'est une inquiétude des travailleurs et du monde économique en fonction des sous-investissements passés.

Avec les moyens que nous apportons – 5,9 milliard euro aan investeringen voor stiptheid, 1,2 milliard euro voor veiligheid – nous allons vraiment 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 dans les prochaines années. Nous allons devoir commencer le renouvellement des voies de TGV. Nous créons des voies de garage de 750 mètres dans différents endroits du pays pour répondre à nos obligations européennes pour développer des corridors de fret et avoir des trains internationaux. C'est le cas sur la route de Montzen, c'est le cas à Leuven, et dans d'autres endroits, y compris avec des subventions européennes que nous allons chercher.

Nous optimisons les installations, met een modernisering van de trierheugel in de haven van Antwerpen. Dat is zeer belangrijk, want de meeste grote volumes komen via de haven van Antwerpen. Als wij een meer efficiënte trierheugel hebben, heeft dat een *effet multiplicateur*, een multiplicatoreffect.

Nous allons moderniser et informatiser les catalogues de sillons d'Infrabel, pour permettre aux entreprises de réserver beaucoup plus facilement qu'aujourd'hui les droits de passage sur le rail.

En ce qui concerne la suppression de raccordements industriels, il existe une obligation de consulter très largement le secteur économique, avant de l'envisager. En effet, nous savons que défaire une infrastructure qui sert à l'industrie se réalise très rapidement, mais la reconstruire ensuite coûte très cher. Des extinctions sont programmées, voire déjà en cours dans les ports. J'étais la semaine passée en visite au port de Zeebrugge; nous travaillons aussi dans le port de Gand, et dans le port sec d'Athus,

monsieur Arens. Nous travaillons au Triligiport à Liège. Nous allons évidemment finaliser le *masterplan* ETCS pour la sécurité. Nous venons, avec Infrabel, d'inaugurer la dixième cabine de signalisation centralisée avec des outils extrêmement modernes qui permettent une gestion plus dynamique des flux.

Nous continuons, madame Verhaert, à remplacer les passages à niveau, en bonne concertation avec les communes, pour améliorer la fiabilité du service. C'est important.

Nous voulons aussi faire évoluer la gestion des entreprises et la culture d'entreprise.

Met een contract en een financiering van tien jaar kunnen we beter anticiperen op de organisatie van de werken, omdat de NMBS afhangt van de keuze van Infrabel om meer betrouwbare informatie te geven. Dat is ook zeer belangrijk voor de bedrijven die goederen vervoeren, zoals Lineas, DB Cargo enzovoort, om beter te kunnen anticiperen op de gevolgen van de verschillende werven.

Meer zorg voor de gebruiker. Een van de KPI's van de NMBS is de tevredenheid van de klanten, met een betere meting van de stiptheid. Infrabel moet niet enkel de infrastructuurbeheerder zijn, maar ook een echte spoorbeheerder worden, met een betere klantgerichtheid en een dialoog met de sector.

Nous avons inauguré la semaine passée le premier comité des usagers de la voie ferroviaire pour transporter des marchandises. C'était une demande du secteur.

Les outils de gestion vont aussi être modernisés pour mesurer le bien-être au travail et la sécurité, pour pouvoir éviter des surcoûts – on a vu dans trop de dossiers dans le passé des surcoûts qui étaient non maîtrisés –, pour moins impacter l'environnement, avec une mesure de l'impact CO₂.

Les indicateurs prévoient des gains de productivité, des indicateurs de performance complétés par des indicateurs informatifs. Les indicateurs de performance sont plus importants et ils conduisent aussi à un bonus-malus pour les entreprises, avec des rapports d'activités, des plans de remédiation, un dialogue de performance annuel entre les entreprises et le SPF Mobilité.

Het gaat dus om een jaarlijkse evaluatie om na te gaan wat goed verlopen is, of de doelstellingen van de overeenkomsten worden verwezenlijkt en hoe we verbeteringen kunnen aanbrengen. Het is een zeer dynamische werkwijze. Meerdere mensen zullen daaraan werken bij de FOD Mobiliteit.

Na vijf jaar vindt een *midterm review* plaats. Het gaat om een grote evaluatie en een aanpassing van de doelen die in de overeenkomsten zijn ingeschreven.

Je ne passerai pas tout en détail, mon temps de parole étant déjà légèrement dépassé, monsieur le président, et j'aurai certainement des questions à ce sujet. Les indicateurs de prestation sont repris dans le document. Pour ce qui concerne la SNCB, c'est la satisfaction des clients, le nombre de trains annulés, le nombre de kilomètres parcourus, le nombre de correspondances assurées, le niveau de ponctualité, la qualité de l'information aux voyageurs en cas de situation problématique. Monsieur Arens, je sais que vous y êtes attentif. Ces indicateurs portent aussi sur la question de l'autonomie des stations, j'y suis évidemment aussi attentif que vous, le nombre de places de parking, le volume d'énergie consommée par la traction puisque nous avons aussi des objectifs de diminution de 10 % et une innovation. J'insiste sur ce sujet. Il y a, désormais, un système de bonus-malus qui est inscrit pour la première fois. Si des entreprises n'atteignent pas leurs objectifs et ne sont pas suffisamment performantes, elles n'obtiennent pas une bonification budgétaire. *A contrario*, si elles travaillent correctement, elles disposent de plus de moyens. Cela concerne une petite partie de la subvention qui est variable parce qu'on veut néanmoins assurer une stabilité mais il y a des incitants qui sont clairs et cela, c'est l'une des grandes innovations de ce contrat.

De la même manière, vous avez des indicateurs concernant Infrabel et d'autres davantage liés à des questions industrielles.

De veiligheid van het personeel bij Infrabel is zeer belangrijk. Er zijn te veel ongelukken bij Infrabel. Ook de tevredenheid van de klanten en de ondernemingen is belangrijk.

À propos de la ponctualité, Mme Dutordoir me dit souvent que "on pointe la SNCB sur la question de la ponctualité" mais il ne faut pas non plus oublier de mettre Infrabel en responsabilité parce que les deux doivent pouvoir collaborer pour être efficaces en la matière. Des objectifs environnementaux sont également indiqués comme la réduction de l'empreinte carbone. Des objectifs d'accessibilité sont partagés entre Infrabel et la SNCB. Il y a aussi une série d'indicateurs informatifs si vous avez des questions.

Rapidement et en synthèse, je n'aurai pris que dix minutes de plus, monsieur le président, signalons une augmentation de 10 % des kilomètres roulés, un doublement du nombre de gares complètement accessibles, (jusqu'à 76 % des voyageurs concernés). Tout comme vous, je voudrais que ce soit 100 % mais c'est aussi une question d'héritage.

On prévoit donc plus de ponctualité. Wij hadden een KPI zonder bonus-malus. Wij hebben nu tien KPI's over stiptheid met bonus-malus, een grotere amplitude van gemiddeld plus twee uur, maar we kunnen tot vijf uur gaan.

Meer treinen elke dag: on passe de 3 700 à 4 220 trains pour pouvoir transporter plus de marchandises et faire rouler des trains 24 h sur 24 – sauf, évidemment, pour cause de travaux, sur la ligne entre Namur et Arlon.

La politique tarifaire se veut, par ailleurs, beaucoup plus dynamique en vue d'attirer davantage de voyageurs. Le matériel roulant sera renouvelé. Sa moyenne d'âge actuelle est de 25 ans.

Wij hebben materieel dat 40 jaar oud is en veel met pech te kampen heeft, en dat niet het comfort biedt waar de reizigers naar vragen. We zullen 50 % van de voertuigen hernieuwen.

Er komen meer fietsenstallingen, wat zeer belangrijk is voor de minister van Mobiliteit.

Les parkings vélos vont augmenter de 45 % dans tout le pays, j'insiste sur ce point. Par ailleurs, nous nous dirigeons vers un équipement à 100 % en ETCS. En tant que Belges, nous devons être très fiers d'être, dans l'Union européenne, les plus avancés en ce domaine – à telle enseigne que certaines entreprises étrangères ne peuvent s'installer chez nous.

Ce dernier *slide* résume dix points que nous tenions à relever, mais les contrats que vous avez reçus en comportent bien d'autres. Chacun des deux comprend plus de deux cents articles, qui détaillent beaucoup de choses et qui résultent d'un long travail. Je profite de la présence de deux de mes collaborateurs – Noémie et Peter –, mais mon équipe est bien plus vaste, sans compter celles de l'administration, de la SNCB et d'Infrabel qui ont élaboré ces outils de gouvernance grâce auxquels nous pourrions atteindre notre ambition.

Ik heb het hier al vaak gezegd: van de trein de ruggengraat van de mobiliteit van de toekomst maken zal niet van vandaag op morgen gebeuren. Dat zal een beetje tijd vergen. Maar wij hebben nu het kader, wij hebben de middelen om deze zeer belangrijke doelen te bereiken.

Le **président**: Monsieur le ministre, nous vous remercions beaucoup pour votre présentation, que je puis qualifier de circonstanciée.

Chers collègues, le temps de parole est indicatif. Simplement, comme nous avons déterminé une heure de fin de réunion, il convient de permettre les échanges avec les groupes. Par conséquent, j'inviterai chacun à avoir la sagesse de l'intervention de départ, à l'instar de celle de M. le ministre. Ainsi, nous pourrions faire succéder les questions, les réponses et, éventuellement, de très brèves répliques pour conclure.

Op dit moment is niemand van de N-VA-fractie aanwezig. Ik geef dus het woord aan mevrouw Buyst van Ecolo-Groen.

01.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik vind het heel vreemd dat de N-VA niemand afvaardigt voor zo'n belangrijke bespreking. Mijn allereerste tussenkomst als nieuw verkozen parlementslid bij uw voorganger, voormalig minister Bellot, ging juist over het ontbreken van de

beheerscontracten op dat moment. Zoals u zelf hebt uiteengezet, dateert het laatste beheerscontract van 2008 en liep het tot 2012. Het werd sindsdien ook door minister Bellot verlengd door eenvoudige jaarlijkse wijzigingen. Daardoor was er een bestuur zonder echte langetermijnvisie. Na jaren politieke stilstand voor het openbaar vervoer stel ik vast dat de huidige federale regering daar wel in slaagt. Er is een eerste langetermijnvisie die gepaard gaat met de nodige investeringen. Daarvoor wil ik u en uw team als allereerste proficiat wensen, want het stelt ons in staat om stappen vooruit te zetten. Dat wil niet zeggen dat we blind mogen zijn voor het feit dat het openbaar vervoer op dit moment niet altijd 'rijdt' zoals dat zou moeten. Het stelt onze bedrijven wel in staat om zich voor te bereiden op een markt waarin ze een heel sterk merk kunnen worden. Uit deze presentatie blijkt dat het contract focust op een uitgebreider aanbod, wat u zelf terecht als een van de sterke punten ervan hebt genoemd. Dat is ook nodig. As we echt een modal shift willen maken, dan zullen we immers meer mensen moeten verleiden om hun auto aan de kant te laten staan en het openbaar vervoer te gebruiken. Het contract voorziet ook in meer flexibiliteit van de tarieven, waarbij men duidelijk focust op bepaalde groepen, zoals jongeren, ouderen en mensen met een beperkte mobiliteit.

Het zou me te ver leiden om alle thema's te bespreken die in het contract aan bod komen. Ik wil me dus toespitsen op enkele thema's. Vooraleer delen van mijn tussenkomst ooit door anderen worden gebruikt, wil ik benadrukken dat dat niet betekent dat de thema's die ik niet behandel, voor Ecolo-Groen geen belangrijke thema's zijn.

Dat betekent ook niet dat onze fractie niet verheugd zou zijn omdat in dit contract eindelijk prestatie-indicatoren opgenomen zijn die ervoor zorgen dat we de inspanningen van onze bedrijven kunnen evalueren. Dat stond niet in het vorig contract. Ik zal niet op deze thema's ingaan, maar dat betekent dus niet dat we ze niet belangrijk vinden. Ik wil evenwel voldoende tijd aan mijn collega's geven voor hun uiteenzetting. Daarom haal ik er enkele thema's uit.

Een eerste thema is de toegankelijkheid. U hebt dat zelf ook als een van de sterke punten benoemd. Ik zie in het contract sterke ambities op dat vlak en dat was ook dringend nodig. Het is broodnodig dat we meer aandacht aan de toegankelijkheid besteden. In het contract wordt melding gemaakt van een masterplan Autonome Toegankelijkheid. Welke timing heeft dat plan? Wat is de scope van dat plan? Wie zal daarin worden geconsulteerd?

Sommige maatregelen moeten wij op lange termijn zien. U hebt het zelf ook gezegd. Het is niet omdat er nu een langetermijnvisie is, omdat er contracten zijn, omdat er eindelijk centen in de trein worden geïnvesteerd, dat dit van vandaag op morgen zal veranderen. Toch ben ik benieuwd naar de aanpassingen voor personen met een handicap die wij vrij snel kunnen verwachten.

Heel toevallig zat ik gisteren op een trein waar de conducteur systematisch in elk station zei aan welke kant de deuren openingen. Dat vind ik al echt een vooruitgang. Ik vind dat dit standaard zou moeten gebeuren. Zo weten slechtziende mensen aan welke kant zij de trein kunnen verlaten. Dat zijn kleine quick wins die op korte termijn zouden moeten worden ingevoerd.

Een tweede thema is de veiligheid van reizigers. Een aantal maanden geleden hebben wij hier unaniem een resolutie goedgekeurd over de bestrijding van agressie en seksuele intimidatie op de trein. Dat is dringend nodig, als we kijken naar de actualiteit.

Ik zie in de beheersovereenkomst een aantal concrete aanzetten terugkomen die ook in de resolutie stonden, zoals de mogelijkheid om discreet alarm te kunnen slaan, het versterken van partnerschappen met de politie en lokale overheden, een betere opleiding van het personeel.

Wat ik wel mis, is een engagement van de NMBS en Infrabel om samen te werken met de andere vervoersbedrijven van ons land om een gezamenlijke permanente bewustmakingscampagne op te zetten. Ook daar moeten we inzetten op samenwerking tussen de trein enerzijds en tram en bus anderzijds. Zo kunnen we de bewustmakingscampagnes breder trekken dan alleen de NMBS en Infrabel. Ook een betere monitoring van het probleem van seksuele intimidatie en agressie is nodig. Ook op dat vlak hoop ik dat de NBMS sterker zal samenwerken met de politie om de nodige instrumenten te ontwikkelen om deze problemen in haar treinen en stations te monitoren. Een van de aanbevelingen uit onze resolutie waren veldbezoeken om bijvoorbeeld te bekijken welke aanpassingen er aan stations kunnen gebeuren. Die zie ik evenmin in het contract staan. Zal de NMBS daar alsnog op inzetten om bepaalde quick wins te identificeren?

Als voorlaatste thema wil even ik stilstaan bij het vergroenen van de NMBS en Infrabel. Het energieakkoord van maart vorig jaar bevatte de beslissing om alle NMBS-stations te voorzien van zonnepanelen en laadpalen. Die doelstelling is niet als zodanig in het beheerscontract opgenomen. Wel zal de NMBS haar huidige capaciteit aan zonnepanelen verdubbelen: tegen het einde van het contract beoogt ze maximaal 20 % van haar totale energiebehoefte zelf op te wekken, weliswaar exclusief de tractie. Mijnheer de minister, vindt u dat voldoende ambitieus?

In het beheerscontract van Infrabel ontbreekt die concrete ambitie inzake hernieuwbare energie al helemaal. Hoe zult u erop toezien dat ook daar voldoende inspanningen geleverd worden? Het lijkt me een heel belangrijk thema voor beide bedrijven.

Infrabel erkent dat het noodzakelijk is te identificeren welke spoorlijnen in watergevoelig gebied liggen. Dat blijkt uit hun antwoord op een van de vragen die ik hun via u had gesteld. Dat is inderdaad noodzakelijk om ons spoorverkeer klimaatrobuuster te maken. Denk maar aan de gevolgen van de overstromingen in het zuiden van ons land, waar u in uw presentatie ook naar verwees. Nu ligt de ambitie om die watergevoelige gebieden in kaart te brengen al een tijd op tafel. Ik hoop dat ze deze keer ook echt wordt uitgevoerd.

Als we in 2034 de laatste dieseltreinen willen uitfasen, is het natuurlijk wel belangrijk dat er meer gebeurt dan enkel een studie naar batterijtreinen tegen 2030, zoals nu in het beheerscontract van Infrabel staat. We hebben al sneller een duidelijke visie nodig over waar we naartoe gaan en welke investeringen nodig zullen zijn voor de uitfasering van de dieseltreinen. Hoe ziet de roadmap tot 2034 eruit?

Infrabel engageert zich ook duidelijker, zoals ze al antwoordde op een aantal vragen, om inzake biodiversiteit haar rol op te nemen, bijvoorbeeld door het terugdringen van pesticiden, door een beleid van ecologische ontsnippering en door natuurbeheersplannen. Voor u is dat ook een belangrijk thema. Dat zien we gelukkig terugkomen in deze beheerscontracten. Dat zijn volgens de Ecolo-Groenfractie cruciale stappen vooruit.

Een laatste thema is de fiets. Het kan een kleine zin zijn in het contract, maar wel eentje met impact: voortaan gaat de NMBS in het ontwerp van haar station rekening houden met de treinfietsers. Mensen zullen dus vlotter met de fiets op het perron raken. Wat mij betreft, mag die ambitie hoger liggen dan een fietsgoot. Ik heb ook daar al een aantal keren vragen over gesteld. Door te voorzien in toegangshellingen maken we perrons meteen voor iedereen toegankelijker. Deze zijn in onderhoud meteen heel wat goedkoper dan een roltrap of lift. Ze kunnen bovendien niet in panne vallen, wat bijvoorbeeld in het station van Leuven al wel eens het geval is. Meer fietsparkeerplaatsen en meer fietsplaatsen op de trein, meer partnerschappen in functie van deelfietsen zijn allemaal belangrijke zaken die opgenomen zijn in dit contract en waarbij ik toch even wilde blijven stilstaan.

Ik ben blij dat de contracten er zijn. Het is een begin om te bekijken en te evalueren op welke manier de NMBS en Infrabel sterke merken kunnen worden op de Europese treinmarkt. Het kan ons alleen maar helpen om de modal shift snel mogelijk te maken.

01.03 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je voudrais commencer mon intervention en vous remerciant pour votre présence ainsi que pour votre présentation.

Je ne reviendrai pas sur l'historique de ces contrats de gestion, mais je noterai quand même qu'il aura fallu dix ans pour qu'une telle entreprise soit, enfin, menée à bien.

Le 6 mai 2022, le gouvernement se dotait de la Vision Rail 2040. Comme vous l'avez dit, c'est la boussole pour atteindre et presque doubler la part modale du transport de personnes par train, et atteindre 20 % de part modale pour le transport de marchandises, avec un train toutes les 30 minutes sur le réseau et toutes les 15 minutes autour des grandes villes, renforcer l'accessibilité des gares et des trains ainsi que l'accessibilité des tarifs, favoriser des gares vivantes et une meilleure information des voyageurs.

Pour atteindre ces objectifs, le contrat de service public de la SNCB et le contrat de performance d'Infrabel sont essentiels. Si ces contrats de gestion ne courent que jusqu'en 2032, c'est par leur biais

que devront être engagés les projets nécessaires, les investissements requis pour faire du rail le pilier solide de la mobilité de demain.

Si la Vision Rail 2040 est la boussole, les contrats de gestion constituent le plan des différentes étapes. Sans ces objectifs à long terme, sans ce plan sur dix ans, la SNCB et Infrabel seraient contraints à continuer à naviguer à vue et à assurer tant bien que mal le court terme, une situation qui ne permettrait pas au rail de répondre aux défis climatique et sociaux qui sont les nôtres et qui sont immenses.

Nous nous devons donc de saluer votre travail ainsi que celui du gouvernement sur ce dossier. Il nous revient, cependant, de ne pas oublier que qui dit objectifs à long terme, dit plan pour y parvenir, dit également des investissements en suffisance. Ces investissements, ce sont les forces et l'énergie que nous nous donnons pour arriver à nos fins. C'est un élément essentiel. Faute de quoi l'ensemble du parcours ne pourrait être réalisé. Il faut également absolument pointer le fait que, suite à l'audition de l'administratrice déléguée de la SNCB et des syndicats devant notre assemblée, il y a quelques mois, les moyens requis n'ont, pour le moment, pas été libérés.

Si nous soutenons pleinement les objectifs prônés, il faut reconnaître que, notamment faute de moyens débloqués, la situation du rail en 2023 et 2024 s'annonce marquée par un grand nombre de difficultés pour les travailleurs et les navetteurs.

J'en arrive à l'objet de cet échange de vues, c'est-à-dire les contrats de gestion.

De manière générale, je tiens à mettre en avant plusieurs ajouts structurels aux contrats de gestion, à commencer par le fait que ces contrats ont une portée de dix ans et plus quatre. Il y a ensuite l'introduction de nouveaux objectifs déterminés à atteindre, les indicateurs clé de performance prenant en compte la satisfaction des voyageurs, leur sécurité, l'empreinte carbone, le respect des correspondances, l'accessibilité des gares, tandis que seule la ponctualité était prise en compte par le passé.

Un système incitatif financier pour atteindre et respecter ces indicateurs sera mis en place et nous trouvons que c'est une bonne chose.

Pour ce qui est des objectifs à dix ans, il nous revient également de mettre en avant l'augmentation du nombre de trains sur le réseau: 4 220 trains par jour contre 3 700 actuellement. Il y a une augmentation de l'offre: 16 heures de circulation en moyenne contre 14 aujourd'hui. Il y a un renouvellement de 50 % de la flotte ainsi qu'une hausse de 30 % du nombre de voyageurs. Ce sont vraiment de très bonnes nouvelles.

S'agissant des tarifs, en lisant le contrat de service public de la SNCB, nous apprenons que la politique tarifaire visera à augmenter l'attractivité du train, à stimuler le *shift* modal et à augmenter le nombre de voyageurs et la fréquence de leurs voyages. J'aurais aimé avoir quelques précisions sur ce point.

Des réductions et la gratuité seront accordées à certaines catégories de personnes, dont les seniors, les jeunes et les enfants. Cependant, nous ne trouvons aucune mesure systémique visant à réduire le coût global des billets. Aucune mesure ne semble être prévue pour modifier l'indexation des billets et des abonnements, tandis que ce mécanisme entraîne une augmentation de près de 10 % de leur coût à partir d'aujourd'hui.

J'aurais aimé savoir quels leviers pourront être actionnés afin de remédier à cette augmentation et surtout où vous envisagez de les actionner.

Si nous vous soutenons en vue de réduire la TVA à 0 % sur les titres de transport, cette initiative ne comblera pas la hausse de 10 %. Quelle autre mesure envisagez-vous?

En outre, j'aimerais revenir à la question du tarif à bord; je vous ai questionné en plénière à ce propos. Évidemment, nous nous opposons à cette nouvelle mesure. Quelle est la justification d'une telle augmentation ainsi que de l'interdiction du cash à bord? Pour nous, ces choses ne sont pas prévues dans les contrats de gestion. Étiez-vous au courant de cette mesure et comptez-vous y contrevenir?

Si nous pouvons nous réjouir de la réduction de 40 % prévue pour les jeunes de moins de 25 ans, je

souhaiterais savoir si les avantages actuels dont jouissent les étudiants, notamment le Student Multi, seront maintenus.

Par ailleurs, nous avons déjà eu l'occasion de discuter de la fin de la carte famille nombreuse. Je souhaiterais cette fois-ci obtenir des informations sur les études d'incidence menées à ce sujet. En fin d'année dernière, vous nous indiquiez votre volonté de développer des formules plus spécifiques pour les petits groupes de voyageurs, dont chaque famille pourrait bénéficier lorsqu'elle voyagera ensemble, et vous venez de le rappeler. Pourrait-on en apprendre davantage sur ces formules? Quel serait l'avantage? Dans quelle mesure la SNCB entend-elle communiquer aux familles les réductions auxquelles elles ont droit en l'absence de la réduction famille nombreuse?

Sur le volet ponctualité, que nous avons abordé précédemment, la situation de 2023 n'était quand même pas géniale, en plus de l'augmentation des tarifs qui a fait l'objet d'une mise en garde en bonne et due forme du Conseil national du Travail (CNT) et du Conseil central de l'économie (CCE), tant pour la mobilité que pour les recettes financières de la société ferroviaire. Ces dernières courent un risque à plus forte raison qu'une absence d'amélioration qualitative pour les voyageurs est à déplorer. Quel retour pourriez-vous nous donner au sujet de la mise en garde du CNT et du CCE? Quelles réponses peuvent-elles être données? Des contacts sont-ils entretenus actuellement avec ces organisations?

La ponctualité est une question particulièrement complexe et multifactorielle. L'entretien du réseau et des infrastructures, les conditions de travail du personnel, la présence de personnel en suffisance, la présence de personnes sur les voies, la sécurité au sein des trains et des gares: il est ici question de tout cela et de plus encore. Une mesure seule ne permettra pas de tout solutionner, mais bien une amélioration structurelle du fonctionnement des entreprises ferroviaires, ce qui devra être soutenu et visé dans le cadre de l'implémentation des contrats de gestion.

Quelles mesures seront-elles mises en place pour les années 2023 et 2024 à cette fin? Des projets seront-ils reportés? Dans l'affirmative, lesquels? Quel en sera l'impact sur la ponctualité et les conditions de voyage? Qu'en est-il de l'augmentation de l'offre de transport prévue et, plus particulièrement, de la hausse de 4,7 % de l'offre de transport sur trois ans prévue en décembre 2022 et qui a été suspendue? Une réévaluation est-elle prévue pour le printemps? Des avancées favorables ont-elles déjà été réalisées?

En ce qui concerne l'accessibilité, la semaine dernière, la presse nous a appris les résultats d'une étude menée par le SPF Mobilité auprès de trois mille personnes: près d'une personne sur quatre éprouve des difficultés à prendre le train en raison d'une mobilité réduite due à un handicap, au transport d'une poussette, d'une valise, de sacs de courses ou autres. La cause retenue est la difficulté d'embarquement lorsqu'il y a une différence de hauteur entre le quai et la porte du train, un manque de compréhension des annonces et des difficultés à utiliser les automates.

En 2022, seulement 25 gares étaient considérées comme accessibles intégralement aux PMR et proposaient une assistance; 90 proposaient seulement une assistance et 103 étaient uniquement accessibles intégralement. Pour le reste, soit la grande majorité (377 gares), aucune des deux conditions n'était remplie.

Face à cette situation, nous soulignons les différentes mesures du contrat de gestion et notamment le projet de doubler le nombre de gares accessibles de manière autonome aux PMR. Il n'en reste pas moins que de nombreuses choses restent à faire pour garantir une accessibilité pleine et entière aux trains aux personnes à mobilité réduite.

Sur ce point, le Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées (CSNPH) a émis un avis le 19 septembre dernier. Plusieurs éléments positifs ont été soulevés. Néanmoins, il souligne un certain nombre d'améliorations notables possibles, notamment en matière de moyens humains dans les gares et, plus particulièrement, de personnel d'assistance. Avez-vous pris connaissance de cet avis? Le cas échéant, quels retours pouvez-vous nous fournir le concernant? En outre, vous êtes-vous entretenu avec les émetteurs de cet avis au sujet de l'application SNCB Assist? Si oui, qu'en est-il ressorti? Les avez-vous rencontrés à propos de la version finale du contrat de service public? L'étude du SPF Mobilité pourrait-elle être transmise à notre assemblée?

J'en arrive au dernier point, qui concerne le personnel, dont les conditions de travail ont été

particulièrement compliquées en 2022. Nous devons saluer le fait que la SNCB et Infrabel entendent recruter près de 2 400 personnes en 2023. Cependant, les contrats de gestion ne mentionnent pas de dispositions en matière d'effectifs du personnel qui doit être maintenu dans les entreprises du rail. Ce point fera-t-il l'objet de discussions relatives à l'implémentation des contrats? Pouvez-vous nous fournir des garanties quant au nombre de personnes employées par la SNCB et Infrabel durant les dix années à venir; et, en outre, fixer des balises quant aux conditions de travail des cheminots? Cela semble être un élément important. Par exemple, il aurait été positif que cet élément fasse l'objet d'un indicateur clé de performance, un indicateur social en quelque sorte, auquel s'appliquerait le système incitatif évoqué il y a quelques minutes. Une nouvelle fois, dans quelle mesure des garanties peuvent-elles nous être fournies à ce sujet?

Enfin, il était prévu qu'après la signature des contrats de gestion, des discussions soient entamées avec les syndicats en vue d'établir un contrat social entre les entreprises du rail et les syndicats. Monsieur le ministre, je souhaiterais savoir si ces discussions ont bien été entamées et si des avancées ont déjà pu être réalisées.

Le **président**: Je dois excuser notre collègue, M. Roggeman. Son groupe me fait savoir qu'il a des problèmes de santé qui l'ont empêché de nous rejoindre.

01.04 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor de uitgebreide presentatie en documentatie en ik feliciteer u met het sluiten van de beheersovereenkomsten. Ik doe dat heel oprecht, want wij zijn het er allemaal over eens dat dit al twee legislaturen geleden had moeten gebeuren. De partijen die toen in de regering zaten – het is voor mij van ondergeschikt belang of zij al dan niet zelf de minister leverden – hadden dat eigenlijk moeten doen. In plaats van te besparen op het spoor, hadden zij de hand aan de ploeg moeten slaan en dat hebben zij niet gedaan.

U hebt wel een overeenkomst gesloten. De presentatie was heel uitgebreid. Ik blijf het wel jammer vinden dat wij de documenten niet eerder hebben ontvangen – ik denk dat nog collega's die mening toegedaan zijn – maar ik heb ze natuurlijk met veel interesse doorgenomen. Heel veel zaken waren al op voorhand bekend en zijn de voorbije jaren al eerder aan bod gekomen in onze commissie. Zowat alles wat ik verwacht had en waarvan ik wou dat het erin stond, staat er ook in. De overeenkomst is heel breed. Ik zal niet, zoals mevrouw Buyst zegt, op alle punten ingaan, wat niet wil zeggen dat de punten waar ik niet op inga mij niet interesseren of dat ik daarover geen mening heb, maar ik heb er gewoon enkele uitgekozen.

De ambities waren bekend. Inzake het goederenvervoer wil u een verdubbeling tegen 2040 en inzake het personenvervoer een verdubbeling tegen 2030. Er is een beheersovereenkomst afgeleverd en er is een *award* van unieke operator voor tien jaar toegekend aan de NMBS. Ik wil daar toch wat voorbehoud bij maken, omdat wij allemaal weten dat er een brandbrief is gekomen van ALLRAIL. U maakt zich sterk dat het in orde is en ik hoop dat zelf ook, maar wij zullen moeten afwachten hoe die zaak evolueert.

Wat de inhoud betreft, u hebt een aantal ambities weergegeven. U hebt nooit een geheim gemaakt van uw ambitie om het vervoersaanbod te verhogen, meer treinen dus, meer bepaald van de huidige 83,4 miljoen treinkilometers per jaar naar 91,6 miljoen treinkilometers per jaar tegen het einde van het contract. Ik vind het zeer goed dat er deze keer een voorbehoud wordt gemaakt bij de verhoging van het vervoersaanbod. In de tekst staat wel degelijk dat er inzake het vervoersaanbod verhoogde ambities uitgesproken zijn, maar dat het technisch mogelijk moet zijn. Het moet gewoon haalbaar zijn, onder andere qua rollend materieel en personeel.

Dat wordt dan ook voorgelegd aan en afgestemd met de FOD Mobiliteit, die daarin zijn rol zal spelen. Dat vind ik op zich een goede zaak. De FOD Mobiliteit is voor mij zo mogelijk een van de belangrijkste pijlers van de hele beheersovereenkomst. De FOD Mobiliteit heeft een stevige vinger in de pap, krijgt een uitgebreide rol en wordt heel vaak betrokken bij overleg, rapporten, studies en te nemen beslissingen. Dat vind ik zeer goed.

Wel vraag ik mij af welke rol de FOD Mobiliteit zal spelen ten aanzien van ons als parlementsleden, in het bijzonder in deze commissie voor Mobiliteit. Dat is voor mij essentieel. Als parlementsleden hebben wij een taak, een controlerende rol. Wij moeten ons niet mengen met het beleid. Er bestaat immers zoiets als corporate governance. In de voorbije jaren hebben wij de NMBS echter ervaren als een

gesloten bastion. Ik vraag mij af of dat kan veranderen, gelet op de rol die de FOD Mobiliteit zal opnemen. Dat vind ik zeer belangrijk. Zullen wij bijvoorbeeld in de toekomst wel een antwoord krijgen op vragen over de bezettingsgraad van de parkings en de controlegraad op de treinen, net als inzage in studies of rapporten die zogenaamd van commercieel-strategisch belang zijn? Dat kan een heel belangrijk element zijn in de rol die de FOD Mobiliteit zal spelen; dat is althans wat ik ervan verwacht.

Natuurlijk is het aan ons, parlementsleden, om ons werk te doen, om daar op de juiste manier mee om te gaan en ons uiteraard aan de ons opgelegde deontologie te houden. Ik vermoed ook wel dat elk lid van onze commissie dat zal doen. De rol van de FOD Mobiliteit tegenover ons is dus belangrijk.

Ik zal nu wat vooruit freewheelen. Er zijn enkele heel goede voorwaarden opgenomen. Dat zijn punten die in mijn ogen vanzelfsprekend zijn, zoals het rollend materieel dat rijklaar en voldoende aanwezig moet zijn. De capaciteit moet gegarandeerd zijn. Er moet een bepaald percentage zitplaatsen gegarandeerd worden. Dat lijkt mij ook niet meer dan logisch. Een aantal economische principes wordt naar voren geschoven, zoals de werkwijze wanneer het rollend materieel de houdbaarheidsdatum heeft bereikt. Het gaat over comfort, netheid, ruimte en stopcontacten. Fietscapaciteit is ook belangrijk, met fietsplaatsen op de trein. Op dat vlak doen wij beter dan in principe moest. Vier plaatsen worden acht plaatsen.

Het gaat ook over het gsm-bereik. Het gsm-bereik mag in mijn ogen beter. De vraag naar een mobiel netwerk komt heel vaak terug. Er komen proefprojecten. Ik had begrepen dat er in de licentieovereenkomst met Proximus bepaalde lange lijnen waren opgenomen waarvoor het bedrijf verplicht was binnen een bepaalde termijn een stabiel netwerk te garanderen. Niettemin zijn er nog heel wat plaatsen waar het beter zou moeten kunnen.

Ik blijf ook even stilstaan bij de keuze voor batterijtreinen. Er wordt voor dat type treinen gekozen. Er zal ter zake onderzoek worden gedaan en dat type zal misschien worden ontwikkeld. Ik heb daar geen probleem mee.

Ik kom nu bij een aantal punten waarbij ik vragen heb. Het gaat om punten die eigenlijk vanzelfsprekend zouden moeten zijn.

Mijnheer de minister, ik heb het bijvoorbeeld over het advies dat de FOD Mobiliteit moet geven bij het concreet verhogen van het vervoersplan. In welke mate zullen wij daarbij worden betrokken?

In het deel over de grensoverschrijdende overgangen worden er een aantal opgesomd. Ik lees ook dat hieraan nog meer verbindingen kunnen worden toegevoegd. Gelukkig is die lijst dus niet limitatief. Ik betreurt het natuurlijk dat de verbinding Hamont-Weert daar niet in staat. Wij kennen de huidige situatie, maar ik herinner mij dat mijn partij en later nog andere partijen bij het begin van de legislatuur, bij de formatienota, concrete aanbevelingen hebben ingediend om dat in de beheersovereenkomst op te nemen. Het dossier is ondertussen natuurlijk geëvolueerd. We weten hoe dat verlopen is, maar ik betreurt dat ten eerste. Ik hoop dat de FOD Mobiliteit daarin zijn rol zal spelen en dat het verhaal dat zich heeft afgespeeld niet opnieuw zal gebeuren.

Er is een studie die we niet mogen inzien, maar volgens mij staan daar zaken in die technisch niet de oplossingen zijn die erin hadden moeten staan. Ik vraag mij af wat er precies is onderzocht. Hoe is het gekwalificeerd? Welke cijfers en rekeningen waren daaraan verbonden? Dit wordt gewoon afgedaan met de simpele conclusie dat het een negatieve businesscase is, waarna de zaak van tafel wordt gehaald. De Nederlanders haken af en wij zitten in de situatie waarin we ons nu bevinden. Ik vind dat uiterst betreurenswaardig.

Artikel 15 vond ik dus een pijnlijke passage, vooral omdat er hiervoor een draagvlak is bij de politieke partijen. Dat is echt een gemiste kans. Ik hoop dat dit niet meer zal gebeuren en dat de FOD Mobiliteit daarover in de toekomst zal waken.

Dan kom ik bij de prestatie-indicatoren en de gevolgen die daaraan zijn verbonden. De bonus-malus kan maximum tot plus of min 5 miljoen euro oplopen. Ik vind dat zeer goed. In de bijlage wordt ook weergegeven hoe dat zal worden gekwalificeerd en hoe de telling zal gebeuren. Als ik echter op de prestatie-indicatoren zelf inga, vind ik wel dat bepaalde ambities relatief zwak zijn. Het gaat dan bijvoorbeeld over klantentevredenheid, van 7,25 naar 7,44 in tien jaar tijd. De klantentevredenheid is

momenteel echt niet goed. Wij weten allemaal wel waarom. Ik vind die streefwaarde weinig ambitieus.

Met betrekking tot het totale aantal afgeschafte treinen toe te schrijven aan de NMBS, vind ik een streefdoel van 0,6 naar 0,43 ook niet spectaculair, gelet op de periode.

Nog minder vind ik de ambities betreffende stiptheid. De stiptheid moet van 89,5 % – ik dacht dat het momenteel 89,2 % was – naar 90,6 % in 2027. Oké, wij zitten in een moeilijke situatie en er moet een en ander gekeerd worden. De volgende 5 jaar, tussen 2027 en 2032, moeten wij echter gaan van 90,6 % naar 91 %. Ik vind dat eerlijk gezegd zeer weinig ambitieus. Nu wordt dus gezegd dat binnen 10 jaar de stiptheid nog steeds ruim 2 % onder de stiptheid van 1 à 2 jaar geleden mag liggen. Wij komen van 92,6 % en 93,6 %. Ik vind dat echt zeer beperkt.

Ik hoop alleszins dat wij verrast gaan worden. Misschien worden er toch betere resultaten gescoord, maar de ambitie is alleszins beperkt.

Dan is er de evaluatie. In april 2028 komt er een *midterm*-evaluatie. Die is natuurlijk heel belangrijk. Mevrouw Dutordoir had het ook over de manier waarop dat allemaal geformuleerd gaat zijn. Het is goed dat er een evaluatie gemaakt wordt op basis van de resultaten van 2027. Mijnheer de minister, u zei terecht, reeds meerdere keren, dat een overeenkomst een contract is. Cruciaal in heel het verhaal is echter de mate waarin het contract wordt nageleefd, langs beide kanten.

Als ik kijk naar de kans die de federale overheid zal hebben, dan is mijn standpunt daarover bekend: ik heb absoluut mijn twijfels bij die afgerond 44 miljard euro die wordt beloofd vanaf de volgende legislatuur. Gelet op de financiële toestand, betwijfel ik of dit zal kunnen worden waargemaakt. De *midterm*-evaluatie wordt dan ook voor de NMBS een heel belangrijk moment om eventueel bepaalde zaken bij te stellen of zelfs ambities te verhogen, hoop ik. Het zou echter wel eens het omgekeerde kunnen zijn, dat ambities naar beneden moeten worden bijgesteld.

Het HR-beleid moet een afspiegeling zijn van de diversiteit of de samenstelling van onze maatschappij. Daar ben ik het helemaal mee eens. Ik hoop dat ook de verhouding Franstaligen-Nederlandstaligen zal worden bijgestuurd. De effectieve afspiegeling mag in de toekomst terug te vinden zijn in de personeelskaders van de spoorbedrijven, want dit is bij alle twee niet in orde.

Inzake energie, lucht en klimaat – de artikelen 105 tot 108 – ontbreekt een punt, het wagenpark van de NMBS. Ik heb het al verschillende keren aangehaald, het gaat om een rondzendbrief van minister De Sutter, maar u weet dat het wagenpark van de NMBS allesbehalve een toonbeeld is van milieuvriendelijkheid. Van de 607 wagens is geen enkele wagen CO₂-emissievrij. Dat had er ook in mogen staan, de NMBS had haar voorbeeldrol ter zake beter kunnen vervullen.

Artikel 112 gaat over meerjareninvesteringen, waarover jaarlijks een verslag wordt gemaakt. Dat is zeer goed. Dit gaat naar de FOD Mobiliteit. Mijn vraag is om dit jaarlijks ook aan de commissie en de leden te bezorgen, zodat wij op een goede manier mee zullen kunnen opvolgen hoe een aantal zaken projectmatig verloopt. Onze fractie zal ook bijzondere aandacht hebben of de 60/40-sleutel correct wordt toegepast.

Inzake toegankelijkheid is het beheerscontract ontgoochelend. Eerder is gezegd dat 78 stations integraal toegankelijk waren en dat dat aantal zou verdubbelen tegen eind 2024. De redenen zijn bekend: we hebben heel weinig variabele toelagen gekregen, veel minder dan verwacht. Voor het eerst lees ik zwart op wit dat die belofte niet haalbaar is. Pas eind 2027 zouden we op 154 stations uitkomen. Het is jammer dat dat niet eerder kan. Elk station dat meer dan 5.000 reizigers per dag ontvangt, zou autonoom toegankelijk zijn tegen 2024. Zo stond er in de formatienota. Er zouden meer dan 1.200 perrons verhoogd worden. Ook daar is er nog veel werk te doen.

Wat ik ook betreurt, is het boordtarief voor mensen met een European Disability Card (EDC). Zij zijn daar al heel lang vragende partij voor. Alle fracties hier worden daarover gestalkt door dezelfde mensen. Het is zeer jammer dat we nu de resultaten van een studie in een achttal Europese landen afwachten en dat de NMBS de gelegenheid mist om gewoon zelf beter te doen. De NMBS had ook kunnen zeggen dat het boordtarief voor mensen met een EDC afgeschafte wordt. Niets houdt de NMBS tegen om dat zelf te doen. Dat is dus eigenlijk een gemiste kans.

Inzake de toegankelijkheid van de stations zijn de ambities dus redelijk beperkt. We zouden op het einde van het beheerscontract uitkomen op 176 integraal toegankelijke stations, dat is nog niet 1 op 3. Er wordt al redelijk wat gedaan op het vlak van assistentieverlening, maar specifiek voor mensen in een rolstoel gaan we van 132 naar 152 stations. Dat zijn er 20 meer op 10 jaar tijd. Ook daar had meer kunnen worden gedaan.

Het thema veiligheid wordt vrij algemeen behandeld. Ik had natuurlijk geen concreet veiligheidsplan verwacht. Er staan alleen een paar algemeenheden is, zoals het stille alarm waarvan ik me afvraag waar het blijft. Er staan wel een aantal voorstellen in die in de commissie zijn aangenomen of weggestemd. Ik hoop dat daar de hand aan de ploeg wordt geslagen, want ik lees niet veel meer dan de taakomschrijving van de wet op de overheidsbedrijven.

Een ander punt dat ik wil aankaarten, zijn de loketten. Uit onze vele discussies had ik begrepen dat er geen bijkomende loketten meer zouden gesloten worden. In deze beheersovereenkomst lees ik dat die mogelijkheid wel openblijft. Weliswaar moet daar dan overleg over plaatsvinden met de FOD Mobiliteit en de voogdijminister, maar deze mogelijkheid is in tegenspraak met de eerdere verklaringen, tenzij de minister mij zegt dat hij sowieso nee zal zeggen tegen elk voorstel tot sluiting van een loket. Maar dan had de passage er niet in hoeven te staan.

Ik blijf erop hameren dat die loketten een belangrijke functie hebben. Pagina 35 van de presentatie toonde een foto waarop een vrouw aan de automaat een ticket koopt. Het is best een mooie foto, met wat zon op de achtergrond, maar stel u dezelfde foto voor waarop het hard regent en waait, terwijl er geen afdak is: de vrouw wordt drijfnat, ik zie ze al bezig met haar handtas. Dat bedoel ik met het belang van loketten als service, die bijdraagt aan de aantrekkelijkheid voor de reizigers.

Nog een bedenking. Inzake service en netheid in de stations, wat de "infrastructuuraudit" wordt genoemd, is de vereiste minimumscore 70 %. Dat vind ik relatief weinig ambitieus. De grote vraag zal zijn in welke mate de federale regering de financiële beloften zal kunnen nakomen die ze in dit contract doet. Er zijn al een aantal beloften gesneuveld, zowel inzake mobiliteit als bij de politie, dus ik houd mijn hart vast.

01.05 Vincent Scourneau (MR): Monsieur le ministre, quelque part, la facilité quand on intervient après plusieurs collègues, c'est qu'on a déjà épuisé les trois quarts de votre intervention. En matière de gain de temps, c'est déjà pas mal mais je m'associerai quand même à ce qui a été dit pour vous remercier pour cette présentation assez complète et très circonstanciée, comme l'a dit le président.

En ce qui concerne le groupe MR, il faut clairement investir dans des moyens complémentaires au cours des prochaines années. C'est une évidence pour nous. Si on restait à dotation constante, l'infrastructure ne ferait que se détériorer et les travaux se succéderaient, freinant ou empêchant les trains de circuler. Les assets doivent être modernisés. Il faut digitaliser davantage dans les deux sociétés. Il faut du matériel roulant moins énergivore et plus confortable. C'est aussi une évidence. Investir dans les infrastructures ferroviaires, c'est stimuler l'emploi comme vous l'avez dit, monsieur le ministre. Les secteurs de la construction sont stimulés, la métallurgie, etc. On sait qu'aujourd'hui, la SNCB offre pas mal d'emplois qui vont se concrétiser dans les prochains mois. Beaucoup de publicité a été faite sur le sujet ces derniers jours.

En ce qui nous concerne, il ne doit y avoir aucun arbitrage sur la sécurité. Vous avez rappelé le déploiement de l'ETCS. Pour nous, la sécurité du réseau, la sécurité dans les trains et dans les gares reste une priorité. L'offre doit répondre à une demande. Actuellement, vous partez du postulat qu'il faut augmenter l'offre de train quoi qu'il en coûte mais mon groupe souhaiterait plutôt que cela réponde à un réel besoin ou à des perspectives d'évolution de la demande. D'abord, on stimule la demande, puis on adapte l'offre. Vous prévoyez d'investir massivement dans les gares pour en faire des lieux de vie. Ne faudrait-il pas, par exemple, d'abord investir massivement dans le matériel roulant, dans le rehaussement des quais, dans tout ce qui fait que les navetteurs passent davantage de temps dans les trains que dans les gares et donc cibler davantage ces investissements pour maximiser les effets retour sur les clients.

Il n'est pas certain que l'Europe sera encore indulgente pendant trois ans par rapport aux aides d'État dont nous avons pu bénéficier. La crise sanitaire touche à sa fin et les différents secteurs doivent s'adapter aux effets structurels de cette crise. L'État-providence n'est donc pas une solution en ce qui

nous concerne et nous rappelons aussi que la situation budgétaire de la Belgique est préoccupante. Creuser la dette n'est donc pas une option pour nous.

Quant aux questions, vous l'avez compris, je les ai ramassées par rapport à ce qui reste et qui n'a peut-être pas encore été évoqué de manière très large.

Monsieur le ministre, dans le réseau ferroviaire, on voit une clé de répartition de 50 % sur la Région flamande et de 50 % sur la Région wallonne pour ce qui est du réseau. Mais, en ce qui concerne les moyens d'investissement, cette clé se ventile de manière un peu différente puisqu'on octroie 60 % en Région flamande et 40 % en Région wallonne. Or, au fond, quand on regarde l'entretien du rail, on s'aperçoit que celui-ci est plus ou moins de taille semblable et similaire tant en Flandre qu'en Wallonie. Bien loin de moi évidemment l'idée de faire une question communautaire ici, pas du tout, mais je voudrais simplement vous demander comment vous voyez la manière d'intervenir de part et d'autre avec pourtant des ventilations de moyens différentes.

Dans ces ventilations, j'ai d'ailleurs essayé de comprendre quelle était la part réservée à la Région bruxelloise. C'est évidemment un peu plus compliqué. Par rapport au budget global, je n'ai pas pu ventiler cela. Je sais bien qu'il y a d'autres intervenants d'ailleurs en dehors de vos articles budgétaires. Beliris, notamment, intervient dans certains aménagements de gares, etc. Cela avait été évoqué lors des débats que nous avons eus avec la ministre Lalieux, notamment dans le cadre des investissements pour le RER de la ligne 124.

Et justement, le RER de la ligne 124, c'est quelque chose qui me préoccupe au premier chef, puisque c'est une des voies qui reste un peu en rade au niveau du RER en Wallonie. Pourtant, comme vous le savez, ces travaux sont attendus depuis bien longtemps. Il y avait eu aussi beaucoup de gesticulations ces dernières années pour dire que les choses allaient bon train. Or pas mal de problèmes techniques semblent encore se poser de manière assez récurrente. À chaque fois que le micro est ouvert, je me permets de revenir sur ce dossier qui est fort préoccupant car je ne sais même pas si on a des solutions notamment par rapport à Linkebeek où je pense que les choses restent encore fort en l'état.

Cela me fait d'ailleurs penser à vos intentions d'augmenter de manière significative le transport ferroviaire de fret. Vous voulez le doubler dans les dix ans. Pour ce faire, il faudra faire des travaux d'infrastructure assez conséquents, pour permettre aux trains de s'allonger, voire les porter à 750 mètres, si j'ai bien compris, à certains endroits. Des chantiers ont été réalisés, par exemple au port d'Anvers, pour ce faire.

Ne sommes-nous pas confrontés dans cette ambition au même problème que pour le RER, car on va devoir demander des permis très conséquents pour les gros chantiers, avec des enquêtes d'incidences environnementales, où parfois les riverains se manifestent et bloquent les chantiers. Disposez-vous déjà des permis afin de pouvoir avancer dans un programme avec un échéancier? Ou bien s'agit-il de déclarations d'intention qui ne permettent pas de cibler correctement la longueur de la tenue de ces chantiers, qui sont parfois interminables, comme c'est le cas sur la ligne 124?

Je fais ici la liaison entre les travaux du RER et les chantiers de modernisation des voies de transport, notamment pour le fret ferroviaire. Vous avez l'ambition d'amener de grands trains qui pourraient parcourir l'Europe, des trains de fret mais également des trains de nuit. Vous voulez en effet étendre l'offre des trains de nuit pour permettre aux voyageurs de voyager dans des conditions différentes. Les choses sont-elles en train de s'organiser? Des trains de nuit circulent entre Bruxelles et Vienne, mais il me semble que d'autres villes comme Prague ou Malmö étaient ciblées. Le confirmez-vous? Je n'ai pas bien compris, dans les notes qui ont été déposées à l'attention de cette commission, si cela évoluait dans le bon sens. C'est la raison pour laquelle je me permets de revenir sur ces dossiers et de vous poser ces questions.

Pour le reste, sur le fret ferroviaire, j'ai parlé du doublement. Mais tout cela nécessite évidemment aussi des moyens conséquents sur le plan financier. En ce qui concerne Infrabel, un emprunt de 1 milliard a été contracté auprès de la BEI. Il est loin d'être gratuit. Cet argent va même coûter très cher puisque, d'après mes informations, ce sont des centaines de millions de charges d'intérêts qui vont être payées sur les 25 ans de durée de cet emprunt.

Quelle est votre opinion sur ces moyens par rapport à la budgétisation? D'autant plus qu'au niveau de

la budgétisation, je sais que vous avez aussi des ambitions qui sont de faire diminuer, quelque part, le prix des recettes, puisque vous voulez faire baisser la TVA, même annuler la TVA sur les titres de transport. Je ne sais pas s'il y aura un accord, ou s'il y a un accord, ni comment cela va évoluer.

Nous aurons là d'une part une charge de dette qui va augmenter de manière significative, notamment en lien avec les intérêts de ce prêt de 1 milliard et, d'autre part, des diminutions de recettes peut-être quand même conséquentes. Je n'ai pas d'idée de ce que cela représente exactement.

C'est la raison pour laquelle je vous demande si vous avez déjà sollicité l'avis de l'Institut des comptes nationaux, concernant le contrat de gestion de la SNCB. Est-ce disponible? Cela fixe-t-il un peu toutes ces ambitions qui sont parfois assez onéreuses, et qui doivent s'intégrer dans un cadre global budgétaire qui n'est pas très favorable.

Enfin, de manière plus large, monsieur le ministre – et j'en resterai là pour l'instant, j'espère avoir été assez synthétique –, certains observateurs, et notamment les syndicats qui l'ont déjà fait savoir en long et en large, s'inquiètent de nombreuses suppressions d'emplois d'ici 2032. Alors, comment faire plus et mieux avec moins de personnel, si c'est votre choix pour l'avenir? Je vous remercie.

01.06 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, in eerste instantie denk ik dat het gepast is om u te feliciteren met het sluiten van het openbaardienstcontract en het contract met Infrabel.

Er werd hier al een paar keer gezegd dat het sluiten van het vorige beheerscontract dateert van 2008. Ik was er toen ook al bij, maar het is toch al een hele tijd geleden. Al sinds 2016 of 2017 was de nood aan een nieuw beheerscontract heel groot. In de vorige legislatuur zijn er een aantal pogingen ondernomen, maar die zijn helaas mislukt. Nu ligt het beheerscontract wel klaar.

Vooraf voor de NMBS en het toekomstperspectief van het overheidsbedrijf NMBS is het cruciaal om die tien jaar garantie te krijgen, om er in 2032 te kunnen staan als een modern en klantgericht bedrijf dat zijn mannetje zal kunnen staan in een tegen dan wellicht vrijgemaakte markt. Alleen daarvoor al is het erg belangrijk dat deze overeenkomst er nu ligt en dat de NMBS alle kansen zal krijgen om te evolueren.

Ik heb daar meteen al een eerste vraag bij. De NMBS werd wel al eens gebenchmarkt met een aantal andere Europese spoorwegoperatoren om te kijken hoe performant ze is. Bij de laatste vergelijking kwam een aantal werkpunten naar voren en het is natuurlijk de bedoeling om het tegen 2032 veel beter te doen. In hoeverre zullen dergelijke benchmarkvergelijkingen met andere Europese operatoren de komende jaren gebeuren, bijvoorbeeld bij de tussentijdse evaluatie in 2027 en naar het einde van de periode toe? Daarbij moet men natuurlijk wel rekening houden met het feit dat elk spoorwegnet anders is en dat de vergelijkingen soms wat te simplistisch worden voorgesteld, maar elke referentie is belangrijk om te weten hoe performant de NMBS werkt. Als men monopolist is, is het immers zoeken naar een manier waarop men kan benchmarken en meten.

Ik zal een aantal punten uit de beheersovereenkomsten aanhalen. Zoals de andere sprekers al aangaven, betekent dat niet dat wij de andere punten minder belangrijk vinden. Wij willen gewoon enkele zaken onder de aandacht brengen.

Ten eerste, mijnheer de minister, gaf u aan dat u de amplitude vrij indrukwekkend zal verhogen. Er moet twee uur, drie uur tot zelfs vijf uur bij. De vraag is echter ten opzichte van wat. Is dat ten opzichte van wat er in de vorige beheersovereenkomst staat of ten opzichte van hoe er vandaag wordt gereden? Dat is een eerste vraag, die belangrijk is en verduidelijking verdient. Indien dat ten opzichte van de huidige situatie is, betekent dit dat op sommige lijnen de nachten wel heel erg kort worden. Dat kan voor het aanbod misschien wel interessant zijn, zeker voor culturele instellingen of voor concertbezoeken door jongeren. De keerzijde van de medaille is echter dat Infrabel ook wel eens onderhoudswerken moet doen en een tijdvenster nodig heeft om 's nachts bepaalde werken te kunnen uitvoeren. Enige duidelijkheid over het tijdvenster en de amplitude kan dus nuttig zijn.

Ten tweede, over de nieuwe vloot hebben wij dezelfde vraag. Er wordt vooropgesteld dat 50 % van de vloot zal worden vernieuwd. Zitten daar bijvoorbeeld de nog niet geleverde M7-rijtuigen bij, die normaal in 2022 al moesten worden geleverd maar die nog altijd niet geleverd zijn, of tellen die rijtuigen niet mee?

Een tweede niet-onbelangrijk element in dat verband is dat wij bij de jongste bestellingen, zowel van de M7-rijtuigen als in vroegere jaren bijvoorbeeld van de Desiro's, merkten dat de levertermijnen altijd uitlopen. Als men vandaag bestelt, duurt het jaren vooraleer de eerste daadwerkelijk in dienst worden genomen. De laatste levering volgt dan nog een aantal jaren later. Als we 50 % van de vloot die vandaag op onze sporen rijdt tegen 2032 – dus binnen minder dan 10 jaar – willen vervangen, dan moet al dat nieuwe treinmaterieel bij wijze van spreken bijna volgende week of in de loop van de komende maanden besteld worden. Is dat daadwerkelijk het plan? Ligt er een tijdpad klaar om dat nieuwe rollend materieel daadwerkelijk op relatief korte termijn te bestellen?

Een derde punt betreft de tarieven. Het is wat gek om vandaag, op 1 februari, over nieuwe tarieven te spreken. Het programma in de beheersovereenkomst bepaalt om binnen 26 maanden een aantal initiatieven te nemen. Zullen we daadwerkelijk 26 maanden wachten? Zullen we 26 maanden nodig hebben om dat te realiseren? Wanneer verwacht u de nieuwe tarieven? Meestal gaan nieuwe tarieven in per 1 februari. Zal het 1 februari 2024 of 2025 zijn? Hebt u daar al concreet zicht op?

Vandaag bestaan er al leeftijdsgerichte voordeeltarieven en daluurgerichte voordeeltarieven. Die worden momenteel evenwel aan elkaar vastgeklonken. Het seniorenticket vormt daarvan het bekendste voorbeeld. Dat is een voordeeltarief voor een bepaalde leeftijdsgroep, maar het ticket kan pas na 9 uur gebruikt worden. Het is belangrijk om beide van elkaar los te koppelen bij de hervorming, maar ik lees tussen de regels dat men daarnaar streeft. Er zou een aantrekkelijk voordeeltarief voor senioren moeten bestaan en men zou een bepaald voordeel moeten bieden aan mensen die buiten de spitsuren reizen. Het reizen buiten de spitsuren staat naar mijn mening best los van het leeftijdsvoordeel. Klopt mijn interpretatie? Zal bijvoorbeeld het seniorentarief losgekoppeld worden van het reizen in de daluren?

Ik kom tot een tweede element in de tariefhervorming, waarop ook de PS-collega al wees. Er werd aangekondigd dat de voordeelkaart van de Gezinsbond zal verdwijnen of hervormd worden. Er worden andere pistes naar voren geschoven. Zo kunnen reizigersgroepen vanaf vier personen al een voordeeltarief krijgen, waarmee mogelijk ook tegemoetgekomen wordt aan de gezinnen. Wordt het ene dan aan het andere gekoppeld? Zal de kortingskaart van de Gezinsbond geldig blijven zolang er geen nieuwe tariefformules bestaan? Dat kan ook nog wel een belangrijke verduidelijking zijn.

Belangrijk is ook de invoering van de flexabonnementen. Dat is momenteel gebeurd. Ik zag een aantal categorieën, namelijk de deeltijdse arbeiders, maar ook deeltijdse scholieren, meer bepaald studenten die deeltijds naar school gaan en deeltijds werken. Ik wil daar nog een categorie aan toevoegen, al is dat in het geheel van de discussie over de beheersovereenkomst een detail. Het gaat mij erom dat kinderen van gescheiden ouders dikwijls ook nood hebben aan flexibelere abonnementsformules, omdat hun vertrekstation mogelijk varieert naargelang de woonplaats van de ouder waar de kinderen die week wonen. Dat is een overweging om mee te nemen. Meer flexibiliteit in de tariefformules zit als algemene lijn in de beheersovereenkomst en dat vind ik een goede zaak.

De samenwerking met de lokale besturen is een pijnpunt dat op een aantal plaatsen in de beheersovereenkomst expliciet wordt aangehaald. Overleg met de lokale besturen is van belang voor bijvoorbeeld een stationsomgeving, parkeerplaatsen en stationsgebouwen en hun toekomst. Ik wil erop blijven drukken dat de lokale besturen evidente gesprekspartners dienen te zijn voor de NMBS en Infrabel wanneer er initiatieven worden genomen op het grondgebied van die gemeenten.

Ik zie dat vandaag nog te vaak fout lopen op verschillende terreinen, ondanks veel goede intenties. We moeten daarop dus blijven hameren. Bij de inrichting van parkings bijvoorbeeld is maatwerk in overleg met de lokale besturen van wezenlijk belang. Zo is het op sommige plaatsen meer wenselijk dan op andere dat er betaald moet worden. Als een middelgrote stad het initiatief neemt om haar parkeerbeleid samen met de NMBS uit te tekenen en op een bepaald moment plots verneemt dat de NMBS de parking betalend gaat maken, zonder dat dit globale plan al is uitgewerkt, dan is dat een pijnlijke zaak. Ik verwijz hier naar de situatie in Herentals. Die samenwerking blijft dus een aandachtspunt. Het beheerscontract verwijst ernaar en we moeten er de komende jaren op blijven toezien.

Ook de aanpak van spoorwegovergangen is een belangrijk aandachtspunt. Collega Verhaert zal er wellicht ook nog naar verwijzen. In uw voorstelling wees u terecht op het belang van een risicoanalyse, die de basis zal vormen voor de aanpak van die spoorwegovergangen, maar daarnaast moet er volgens mij ook worden gekeken naar de maatschappelijke kosten en baten. Daarbij zijn de lokale gemeenschap en omgeving van cruciaal belang.

Wat de toegankelijkheid betreft, hoe graag we ook zouden willen dat elk station morgen 100 % toegankelijk is, daar is momenteel geen financiële ruimte voor. Wel wordt er een duidelijk traject uitgetekend, wat een goede zaak is. De 176 stations brengen ons in elk geval al een stap verder.

Bij die 176 stations gaat het over volledig toegankelijke stations. Komt er daarnaast ook een uitbreiding van het aantal stations dat vandaag al perrons op 76 cm heeft? Wordt hiervoor ook een groeipad opgenomen in de komende jaren? Dan is het station misschien nog niet 100 % toegankelijk, wat nog andere initiatieven vereist, maar het helpt wel al heel veel mensen om die perrons allemaal op 76 cm te brengen. Ook voor het toekomstige treinmaterieel, waarvoor de ambities groot zijn, is het belangrijk om die gelijkvloerse instap te kunnen realiseren.

Mijn collega verwees al naar de European Disability Card (EDC). Collega Lanjri heeft daarover ook een vraag ingediend. In de beheersovereenkomst wordt er verwezen naar de EDC-kaart. Dat kan volgens mij ook een belangrijk element zijn in de toegankelijkheid. Ik ga er dus van uit dat we daarin verder het voortouw kunnen nemen, om de EDC-kaart als instrument te gebruiken, bijvoorbeeld om personen met een handicap vrij te stellen van de boordtoeslag.

De nieuwe ticketautomaten zouden trouwens ook voor een deel tegemoet kunnen komen aan de bekommernissen omtrent de boordtoeslag. In die nieuwe ticketautomaten zou men ook realtime om hulp kunnen vragen via een knop. De laatste tijd hoor ik wel weinig over de precieze timing van de uitrol. Is er daarover al meer duidelijkheid?

Over de spoorlijn Hamont-Weert is hier al gesproken. Ik heb nog een specifieke vraag. Bij het doornemen van de beheersovereenkomst viel mij de capaciteit van de treinen op. Er wordt bijvoorbeeld vermeld dat minstens 95 % van alle treinen met de voorziene samenstelling moet rondrijden en dat maximum 2 % van de treinen overbezet mag zijn. Dat zijn heel duidelijke streefcijfers. Wat is de huidige situatie? Dan kunnen we inschatten in hoeverre dat een grote ambitie is. Het aanvoelen is dat het momenteel niet zo goed loopt op dat vlak, dus het zou interessant zijn om daar de nulmeting naast te kunnen leggen.

De treinkilometers zullen met ongeveer 10 % stijgen, waarvan het grootste gedeelte al vóór 2027, namelijk tot 90,1 miljoen tegen 2027. De grootste groei moet dus tegen dan al gerealiseerd zijn. Dat betekent dat dit al in het vervoerplan 2023-2026, dat eind dit jaar van start moet gaan, zal moeten zitten. Bij vorige vervoerplannen werd er heel ruim geconsulteerd en lang gesproken met bijvoorbeeld reizigersorganisaties, maar werden er ook in elke provincie roadshows georganiseerd met lokale besturen. Hoe zal dat nu verlopen? Wat is de stand van zaken? Rijkspaden moeten enkele maanden op voorhand worden aangevraagd, dus als we dit najaar al effectief een nieuw vervoerplan moeten hebben, dan lijkt dat tijdspad mij heel ambitieus. Vandaar mijn vraag naar een tijdschema.

We kunnen niet over het volgende vervoerplan spreken zonder naar het huidige te kijken. Daar moeten we vaststellen dat de laatste fase van dat vervoerplan 2019-2022 nog gerealiseerd moet worden. Ik vermoed dat dit voor december zal zijn, maar vandaag zijn er nog treinen die volgens het vervoerplan zouden moeten rijden en die dat niet doen. Ik heb dat hier al meermaals gezegd, maar ik kan geen gelegenheid laten voorbijgaan om dat te herhalen. Het is soms wat vreemd om te spreken over een groei met 10 miljoen reizigerskilometers, als wij er niet in slagen om de treinen die vandaag moeten rijden ook effectief op de rails te krijgen.

Wat betreft veiligheid en het ETCS, hoor ik verontrustende signalen. De NMBS zal de doelstelling voor 2023 niet halen. Dat heeft onder andere te maken met de vertraagde levering van de M7-rijtuigen. Daar zijn dus wel redenen voor. Ik hoor dat Infrabel vandaag nog geen 50 % van alle spoorwegkilometers in ons land heeft uitgerust met het ETCS. Ik hoorde vorige week ook de noodkreet van de goederenoperatoren, die vrezen dat zij zonder ondersteuning om het ETCS op de locomotieven te krijgen, minder goederen over het spoor zullen kunnen vervoeren in plaats van meer. Dat zijn signalen die ons niet helemaal geruststellen op dat vlak. Ik wil mij het dramatisch ongeval in Buizingen niet te veel weer voor de geest halen, maar wij moeten er toch op geregelde tijdstippen bij blijven stilstaan dat een bijzondere commissie toen heeft gezegd dat daar allerlei dingen waren misgelopen. Wij mogen absoluut niet opnieuw in dezelfde val trappen. Wij zouden het ons nooit kunnen vergeven, mocht er morgen opnieuw iets gelijkaardigs gebeuren.

Hiermee heb ik mijn belangrijkste vragen en bedenkingen toegelicht. Er ligt een mooie basis, een knappe overeenkomst, waarvoor alle lof. Ik ben misschien op een aantal punten wat kritisch geweest, maar dat neemt niet weg dat wij uiteraard ten volle achter deze beheersovereenkomsten staan en heel erg uitkijken naar de evolutie die de NMBS de komende jaren zal doormaken, want in 2032 zal zij echt klaar moeten zijn om in een concurrentiële omgeving, mogelijk met andere spoorwegmaatschappijen en tegenover andere vervoermiddelen, performant te zijn voor haar klanten in het belang van de mobiliteit in ons land.

De **voorzitter**: Hartelijk dank, mijnheer Van den Bergh. U hebt de vraag van mevrouw Lanjri opgenomen in uw betoog.

01.07 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het is goed dat er een beheersovereenkomst is. Maar de grote vraag is wat erin staat en hoe ze tot stand gekomen is.

Vandaag, op 1 februari, stijgen de prijzen voor de reizigers met gemiddeld 10 %. We zijn vanmorgen actie gaan voeren aan Brussel-Centraal, waarbij we de reizigers een glas champagne aanboden, want zij betalen voor champagne, maar krijgen die niet. Ze betalen een eersteklasprijs voor een derdeklasservice. Wat we van veel mensen horen, is dat ze niet tevreden zijn over die prijsstijgingen, vooral omdat er geen goede dienstverlening tegenover staat. De situatie is schrijnend en veel reizigers zijn boos.

Hoe is die beheersovereenkomst tot stand gekomen? In uw toelichting hebt u de hele procedure uitgelegd. Wat mij daarbij opvalt, is dat er bij de voorbereiding weinig aandacht is geweest voor het consulteren van reizigersorganisaties enerzijds en werknemersorganisaties anderzijds. Die laatste worden onvoldoende betrokken bij de beslissingen in beheersovereenkomsten.

U zult misschien beweren dat u het wél heeft gezegd, maar het is niet omdat men iets tegen iemand zegt, dat men dan ook inspraak heeft. Als syndicalist weet ik dat maar al te goed. Als een werkgever iets voorstelt en men kan dat voorstel niet meer veranderen, dan is dat geen inspraak. Ik vrees dat de vakbonden nog heel wat kritiek hebben op wat er allemaal in de beheersovereenkomst staat.

Ik wil acht punten met vragen en opmerkingen van het personeel toelichten.

Ten eerste, het probleem van de onderaanneming. Dat is ook een grote bezorgdheid van de vakorganisaties. Ik heb twee weken geleden nog vragen over Proximus gesteld. Dat is een overheidsbedrijf, waar praktijken plaatsvonden die niet door de beugel konden. Wij hebben dergelijke wantoestanden ook al bij Infrabel gezien, met een dodelijk ongeval in de regio Gent, waar iemand door onderaannemers is gestorven.

Wij willen dat er beperkingen worden opgelegd bij het inzetten van onderaannemingen in overheidsbedrijven. Er kan geen wildgroei van onderaannemingen zijn. De vakorganisaties maken zich zorgen over een artikel in de beheersovereenkomst. Waar dit eerder al bij Infrabel gebeurde, zien we dat men nu ook bij de NMBS de deur meer openzet. Er staat letterlijk dat er een mogelijkheid is om met derden te werken om bepaalde zaken uit te voeren.

Hoe gaat u dat probleem aanpakken? Hoe gaat u ervoor zorgen dat er zowel bij Infrabel als bij de NMBS controle is met betrekking tot de problematiek van onderaannemers? Bent u ook bereid om meer in de omgekeerde richting te gaan, om te insourcen in plaats van te outsourcen? Dat is een bezorgdheid die zowel voor het personeel als voor ons superbelangrijk is, zeker in de huidige context. Er zijn nu immers heel veel problemen met onderaannemers die er de kantjes aflopen en die de sociale wetgeving niet respecteren.

Een tweede belangrijk punt is het vervoersaanbod. U zegt dat dit gaat stijgen de komende 10 jaar. Ik heb het even berekend. De stijging is bescheiden. Uitgaande van 84,7 miljoen treinkilometers, plant de NMBS een stijging tot 91,6 miljoen kilometers in 2032. Dit is een gemiddelde stijging van 0,9 % per jaar. Deze overeenkomst voorziet dus weliswaar in een stijging van het aantal treinkilometers, maar de stijging is minder dan 1 % per jaar. Dat is toch bijzonder weinig, gelet op de noodzaak, het klimaat en het probleem van de filekosten, namelijk 4,8 miljard. Wij moeten daaraan iets doen. Denkt u met die beperkte stijging een stap vooruit te zetten?

U zegt ook dat de NMBS private spelers op de markt zal toelaten, omdat er onvoldoende middelen zullen zijn. U weet dat wij op die nagel blijven kloppen. Er zijn onvoldoende financiële middelen om te doen wat wij zouden moeten doen. Onze bezorgdheid is dat u daarmee de deur zal openzetten voor de privatisering van het reizigersvervoer, omdat u zonder die privatisering niet aan de financiën zal komen die nodig zijn.

Een derde belangrijk punt is de sluiting van de stations. U weet dat ook dat een thema is waartegen wij ons van bij het begin heel sterk hebben verzet. Tegen de 44 loketten die zijn gesloten, is heel wat verzet geweest. De reizigers waren tegen, het personeel was tegen. Bijna iedereen was tegen de sluitingen behalve de regering, die de sluitingen heeft doorgevoerd.

Wij zien in de feiten dat wij hier regelmatig het onderwerp ter sprake moeten brengen. Ik heb nog een vraag gesteld over het station van Ronse, dat er helemaal belabberd bij ligt en waar zelfs de toiletten gesloten zijn. Ik ben er vorige week geweest. De mensen kunnen er niet binnen en er zijn grote problemen. Wij zien dus de problemen door de sluiting van de stations.

Ik maak mij echter ook zorgen over de beheersovereenkomst. Wat staat daar immers in? Vroeger moest er een toestemming zijn van de verantwoordelijke minister. In de huidige omschrijving staat echter dat u als minister toestemming moet geven, maar dat u niet meer verantwoordelijk bent. Ik zal even de letterlijke tekst meegeven.

“Na overleg met de minister kan de NMBS het aantal stations met loketten of mobiele personen wijzigen.” Vroeger was dat “met de goedkeuring van”, nu is het “na overleg”. Wij vrezen en maken ons veel zorgen over een verdere afbouw van loketten en sluitingen van stations. De sluiting van loketten is een derde grote bezorgdheid. Wij vinden dat superbelangrijk, zeker ook gelet op het volgende punt, de prijzen en de tariefformules.

Met de tarieven wil u nog veel flexibeler werken, wat op zich misschien niet slecht is, maar hoe kunnen de mensen nog opvolgen wat voor hen het beste tarief is? Vroeger konden reizigers dat aan een loketbediende vragen. Bij gebrek aan loketten moeten de mensen dat zelf uitzoeken. Wij weten dat een groot percentage van de mensen geen toegang heeft tot het internet of daarmee moeilijk overweg kan. Die groep zal daarmee heel wat problemen ervaren.

Dat brengt mij tot de prijsstijging, waarover ik u vorige week al vragen heb gesteld. Wij zijn boos over die prijsstijgingen, de mensen zijn daar boos over. Met prijsstijgingen krijgen we de mensen niet op de trein. Ik heb eens een berekening gemaakt voor een treinrit van Brussel naar Oostende. Voor twee personen kostte een rit van Brussel naar Oostende tot gisteren 69,60 euro en die rit kost vanaf vandaag, 1 februari, 76,00 euro. Dat is bijzonder duur voor veel mensen. Ze zullen niet meer de trein, maar de auto nemen. Dus die prijzen zijn voor de PVDA een groot probleem.

Wij hebben ook heel veel vragen rond de tariefformules. Hoe zal u de piek- en daluren hanteren? Iemand wil bijvoorbeeld een trein nemen in een daluur, maar hij mist net die trein of de trein is afgeschaft, waarna hij een trein moet nemen in de piek. Wat zal er dan gebeuren? Ik vrees dat dat heel veel discussies zal geven in de trein. Ik heb medelijden met de treinbegeleiders die moeten zeggen wat het is. Wij hebben dus toch heel veel vragen over de tariefformules. Zal dat niet alles veel complexer maken? Zal dat niet nog meer agressie veroorzaken op de treinen omdat de mensen niet weten hoe het allemaal in elkaar zit? U weet wat ons standpunt is. Wij zijn voor het systeem van Luxemburg, waar eerst heel veel geïnvesteerd is, waarna de treinen gratis gemaakt zijn. Dat zou een betere piste zijn als we echt de modal shift willen doorvoeren.

Vorige week heb ik u al gezegd dat het personeel enorm boos is om de boordtarieven. Alle vakbonden hebben ondertussen al een brief gestuurd dat dit helemaal niet goed is. Dit is niet overlegd en wordt plots doorgevoerd. De mensen weten van niks. Dat is toch wel een groot punt van kritiek van het personeel.

Wat de aankoop van tickets betreft, maakt het nieuwe contract het mogelijk dat externe partners NMBS-tickets zullen kunnen verkopen. Dat is geen goede evolutie. Wil dat zeggen dat mensen bijvoorbeeld in de Carrefour een ticket zullen kunnen kopen? Wie geeft er dan uitleg over het beste ticket? Hoe ziet u die verkoop van tickets op andere plaatsen dan in de stations?

U hebt zonet zelf gezegd dat de KPI's behaald moeten worden. Zal dat geen pervers effect hebben? Als de NMBS niet de middelen heeft om de doelstellingen te halen, volgen er dus straffen. Dat is een raar principe. Is het niet beter om eerst in voldoende middelen te voorzien, waarna de NMBS ervoor moet zorgen dat die bereikt worden? Bijvoorbeeld voldoende treinen, die stipt rijden. Hier wordt de zaak eigenlijk omgedraaid. De NMBS moet wel aan bepaalde KPI's voldoen, maar als er geen middelen en geen personeel zijn, is dat een vrij pervers systeem, zo vrees ik.

We hebben het bezoek gekregen van de heer Pierre Lejeune van de spoorvakbond. Ik herhaal even de cijfers over de evolutie van het personeelsbestand. De laatste 5 jaar is er een productiviteitsstijging geweest van 20 %, met 5.000 personeelsleden minder. Van september 2021 tot september 2022 was er een daling met 598 personeelsleden. Ik weet dat er veel aangeworven wordt, maar er zijn nog altijd veel mensen te kort. Al de vertragingen en afschaffingen vandaag hebben te maken met het enorme personeelstekort. Vandaar deze *cri du coeur*: zorg ervoor dat er genoeg mensen en middelen zijn, zodat ze hun werk kunnen doen zoals het hoort.

Om een productiviteitsstijging van 4,5 % in de komende 10 jaar te realiseren, zoals in de beheersovereenkomst staat, moeten er voldoende handen zijn, mijnheer de minister. Ik heb daar veel vragen bij. Zal dat niet voor nog meer misnoegen zorgen, voor meer acties bij het personeel, dat nu al overbelast is door de onderbemanning? Dat hoor ik heel veel van de mensen. Zij zijn op, ook bij het spoor. Mensen hebben een zware job, met heel onregelmatige uren en dan nog worden ze opgeroepen. Ik begrijp niet goed waarom men hen dan nog eens vraagt om de productiviteit te doen stijgen.

Wat de internationale treinen en de nachttreinen betreft, zult u zeggen dat die niet meer in overheidshanden zijn, maar in privéhanden, maar u vindt dat wel een belangrijk thema. We hebben hier nog een voorstel van Open Vld gehad over grensoverschrijdende verbindingen. Iedereen vraagt dat hier, maar er zijn daarvoor geen middelen. Ik weet niet hoe men dat zal verwezenlijken. Dit gaat veel te traag vooruit. Ik blijf herhalen dat het veel beter in overheidshanden zou zijn, zoals in Oostenrijk. Dan zouden er veel meer internationale treinen en nachttreinen kunnen rijden.

Mijnheer de minister, laat ons duidelijk zijn. De eerste twee jaar ontbreken de middelen die er hadden moeten zijn en die de twee CEO's ook hadden gevraagd. Wat betekent dit lager budget concreet voor de werken die niet kunnen worden uitgevoerd? Waarop hebt u zich gebaseerd bij de beslissing over de zaken die u al dan niet zal doen?

De conclusie is dus dat het goed is om een visie en een ambitie te hebben, maar dat we vooral middelen en mensen nodig hebben om dat te kunnen doen. Dat is cruciaal als we willen verwezenlijken wat we zouden moeten verwezenlijken.

01.08 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, dank u voor uw uitgebreide en duidelijke toelichting. Het mag echt gezegd worden, ik kan soms zeer kritisch zijn, maar het is echt een hele verwezenlijking dat er nu eindelijk beheersovereenkomsten zijn afgesloten. De NMBS en Infrabel moeten al sinds 2012 werken met jaarlijkse verlengingen van de beheersovereenkomsten. Dat is al een eeuwigheid geleden. Ter vergelijking, in dat jaar ging de eerste Applewinkel in ons land open. Dat was ook het jaar waarin voor het eerst 25 miljard apps werden gedownload. Ondertussen downloaden we er 150 miljard elk jaar. Dit om te illustreren hoelang dat geleden is.

Ik moet eerlijk zijn dat ik ook dacht dat de timing niet zou worden gehaald. Dus ook daar een pluim voor deze realisatie, mijnheer de minister.

Er was absoluut nood aan nieuwe beheerscontracten, die inspelen op de vragen van reizigers van vandaag. Het is ook belangrijk om de *direct award* van het binnenlands spoorverkeer aan de NMBS te kunnen verantwoorden. Geen *direct award* zonder duidelijke afspraken, eisen en een kader voor de financiering. België kan nu wel voldoen aan de Europese regels.

Belangrijk in de beheersovereenkomst is ook dat rekening wordt gehouden met de pilootprojecten die in het regeerakkoord zijn afgesproken. Ze zijn een goede opstap naar de oefening die we na 2032 moeten maken. Ik kom daar straks op terug.

Er zitten in elk geval heel wat goede elementen in de beheersovereenkomst van vandaag. Ik heb daar een aantal zaken uitgelicht, waarop ik wil ingaan. Ik ga niet alles aanhalen om efficiënt te zijn en niet in

herhaling te vallen.

De stiptheid wil ik zeker aanhalen, want daar moet toch een serieus tandje worden bijgestoken. Ik wil er ook voor pleiten om de meting van de stiptheid eens tegen het licht te houden. Een afgeschafte trein telt vandaag niet mee in de stiptheidscijfers. Dat is voor mij echt moeilijk te begrijpen, want we worden daar heel vaak mee geconfronteerd. Vraag maar eens aan een reiziger wat hij het liefste heeft: een trein die een kwartier later is of een afgeschafte trein. Ik denk dat het antwoord dan zeer duidelijk zal zijn.

We hebben in deze commissie al hevig gediscussieerd over de afgeschafte treinen en de enorme zoektocht naar voldoende personeel om alle treinen te laten rijden. In deze tijden is men overal op zoek naar personeel. Het is dan ook een moeilijk verhaal.

We moeten echter de discussie durven aangaan over de noodzaak om op elke trein in een treinbegeleider te voorzien. We verschillen daarover fel van mening. In veel buurlanden rijden treinen die perfect vergelijkbaar zijn met de treinen op ons spoornet met een eenmansbediening, bijvoorbeeld op kortere voorstadslijnen. Ik pleit ervoor om toch ten gronde te onderzoeken of en waar dat mogelijk zou kunnen zijn, alsook om bij nieuwe aankopen daarmee rekening te houden. Dat is geen besparingsmaatregel, maar een maatregel om het treinaanbod te versterken en de treinen te kunnen laten rijden. Die ambitie hebben we allemaal ondanks de krappe arbeidsmarkt. Ik heb liever een trein zonder treinbegeleider dan helemaal geen trein. Dat aspect ontbreekt in uw teksten.

Voor Open Vld is het proefproject een belangrijk instrument om onze spoorbedrijven en onze administratie tegen 2032 klaar te krijgen voor de volgende stap na deze *direct award*. Concurrentie kan voor de NMBS een wake-upcall zijn om de reiziger, klant én belastingbetaler meer waarde voor zijn geld te geven. Er is een proeftuin gepland in één bepaalde regio langs beide kanten van de taalgrens om de NMBS definitief te verlossen van de muffe staatsreputatie die ze nog heeft. Welke verdere stappen zet u om het proefproject op de rails te zetten? Kunt u een duidelijk tijdspad meedelen?

Het is in deze commissie al vaak aan bod gekomen dat almaar meer stations leegstaan of onvoldoende worden gebruikt. Dat is uiteraard jammer, want stations hebben een belangrijke rol te spelen in hun omgeving en kunnen een buurt opwaarderen. We zijn dan ook heel tevreden dat in deze beheersovereenkomst de resolutie over de treinpunten wordt meegenomen.

Wat de verkoop van tickets betreft in locaties in of nabij een station, mevrouw Vindevoghel, weet ik dat u allergisch bent voor alles wat met privé te maken heeft, maar ook zij kunnen treintickets verkopen en daar kunnen andere goede dingen aan gekoppeld worden, zoals de mogelijkheid om een krant te kopen, een koffie te drinken of zelfs je was te laten doen. Het zou dus mooi zijn om af en toe ook eens naar de voordelen te kijken. De mogelijkheden zijn in ieder geval eindeloos.

De aandacht voor toegankelijkheid en de combinatie fiets-trein apprecieer ik uiteraard ten zeerste. We streven allemaal naar die modal shift. In dit Parlement hebben we daar de afgelopen jaren trouwens al heel wat resoluties aan gewijd. Er is nog veel werk aan de winkel om te evolueren naar een integraal toegankelijk spoorwegnet. Een station als Antwerpen-Berchem is daar een sterk voorbeeld van. Als stations en treinen beter toegankelijk worden voor personen met een beperking en reizigers met de fiets, dan komt dat iedereen ten goede. De doelstelling is om tegen eind 2032 176 stations autonoom toegankelijk te maken voor mensen met een beperkte mobiliteit of een handicap. Ik heb u ooit die vraag gesteld in verband met het station van Herentals, een van mijn stokpaardjes. Dat lijkt namelijk wel een derdewereldstation. Blijft het tijdschema dat u toen in uw antwoord noemde voor Herentals gelden? Kunt u mij een lijst bezorgen van de stations waar het specifiek over gaat?

De combinatie fiets-trein wordt terecht volop gestimuleerd. Ik denk aan meer plaats voor de fiets aan boord van de trein, alsook aan meer beveiligde fietsenstallingen bij de stations. Maar hoe groot uw en mijn liefde voor de fiets ook is, we moeten realistisch zijn. In landelijke gemeenten is het vaak niet evident om met de fiets het station te bereiken door te grote afstanden en door de afhankelijkheid van goed weer. Die ambitie moet dus in mijn ogen niet ten koste gaan van de combinatie auto-trein. Willen we de modal shift verwezenlijken, dan moeten we ook de autobestuurders overtuigen om een deel van hun reisweg zeker met de trein af te leggen, ook in onze regio. Daarom betreur ik het betalend maken van stationsparkings, zoals bij het station Noorderkempen en het station Herentals.

In Herentals worden eerdere afspraken niet nageleefd door de NMBS. Er waren bepaalde engagementen genomen in het kader van de mobiliteitsstudie in Herentals. Dat betreurt ik echt. Het gaat ook weer over samenwerking met die lokale besturen. Dat staat voor mij een beetje haaks op het bereiken van die modal shift. De beheersovereenkomst stipuleert nu vijf redenen waaraan voldaan moet zijn om een parking betalend te mogen maken. Wij missen de noodzaak van overleg met gemeentebesturen.

Wij sukkelen momenteel heel hard met de waterproblematiek in ons land. Ook daar loopt de samenwerking met de lokale besturen niet optimaal.

Dan is er nog de samenwerking met betrekking tot spoorwegovergangen. Ik zal op die nagel blijven kloppen. Ik hoop dat de gemaakte afspraken en het goedgekeurde wetsvoorstel worden nageleefd en dat wij eindelijk een drastische verbetering zien.

Van de parkings in vooral landelijke gebieden ga ik over naar het mobiele bereik op de trein doorheen landelijke gebieden, zeker ook in mijn regio. Er moet sterker worden ingezet op die reizigerservaring. Een goede en kwaliteitsvolle zitplaats op een stipte trein is één ding, maar een reiziger verwacht vandaag veel meer dan dat: correcte reizigersinformatie, een stopcontact aan elke tafel en een vlotte mobiele verbinding. Dat gaat niet alleen over werken op de trein, voor velen de reden om de trein te nemen. Het gebruik van die app is vandaag niet meer weg te denken. De uitrol van die pilootprojecten is absoluut nodig, net als een goede samenwerking met mobiele operatoren. Hoever staat de verdere opvolging van die pilootprojecten?

De NMBS worstelt daarnaast nog steeds met een personeelstekort. Maar ook op het vlak van het personeelsstatuut sleept ze haar verleden nog met zich mee. In het regeerakkoord werd opgenomen dat men zou bestuderen of het huidige HR-beleid de NMBS voldoende voorbereidt om competitief te zijn in lijn met de nieuwe Europese regels. Hoever staat u met deze oefening? Wanneer kunnen we hierover meer informatie verwachten?

Daarvoor vroeg ik een lijst van de investeringen voor stations. Voor de Kempen is het gedeelte tussen Kontich en Mechelen een heel belangrijk punt. Kunt u mij daarom een lijst bezorgen van de investeringen, met name over aanpassingen die gebeuren tussen Kontich en Mechelen ter verbetering van de stiptheid van de treinen die vanuit de Kempen komen?

Aan het goederenvervoer wordt ook veel aandacht besteed. Dat is uiteraard zeer belangrijk. Het is een van de manieren om de files op onze wegen structureel te verminderen en de klimaatambities te realiseren, zonder dat dit ten koste gaat van onze economische motoren en onze welvaart. Langere treinen, een betere ontsluiting van de havengebieden, een klantvriendelijker aanbod voor vervoerders of potentiële vervoerders, zijn allemaal stappen die gezet moeten worden om rijden met een goederentrein even gemakkelijk en aantrekkelijk te maken als rijden met een vrachtwagen.

Tijdens het VBO-evenement van vorige week haalde CEO Gilson ook enkele duidelijke ambities aan wat het spoorwegnet betreft. Zo is er de duidelijke ambitie om het bestaande net te behouden, alle tijdelijke snelheidsbeperkingen weg te werken en gericht in te zetten op bottlenecks op het spoornet. Er zijn belangrijke middelen uitgetrokken om die investeringen mogelijk te maken. Dat de staat van onze spoorwegen verbeterd moet worden, staat buiten kijf. Daar zijn we het allemaal over eens. Tegelijkertijd moeten we ook de vraag stellen of ons huidige spoornet efficiënt wordt gebruikt en of het niet mogelijk is om bepaalde wetmatigheden te herbekijken.

Een ander, naar mijn mening, heel belangrijk punt in de beheersovereenkomst zijn de duidelijke kaders omtrent werkvensters. Ik hoop dat wij daarin snel verbetering zien op het terrein zelf. Als ik verneem hoe die werkvensters er momenteel uitzien, denk ik dat ook daarin een enorme efficiëntieverhoging doorgevoerd kan worden. Mogelijk kunt u de praktische uitrol daarvan nader toelichten. Mij lijkt het heel erg noodzakelijk. Het gaat uiteindelijk om centen van de belastingbetalers. Als ik zie hoe in die werkvensters momenteel rond drie uur gewerkt kan worden, dan denk ik dat het ons enorm veel centen kost. Het is dus zeer positief dat dit in de beheersovereenkomst staat. Ik weet niet hoe dat exact praktisch uitgewerkt zal worden, maar ik hoop vooral dat wij naar een efficiëntieverhoging toe kunnen werken. Op welke termijn ziet u daarin aanpassingen mogelijk?

Een absoluut werkpunt zijn de vele werken die Infrabel doorvoert op het spoor. In dat verband heb ik

eerder al gehamerd op de vaak nog ondermaatse communicatie met de reiziger. Ik hoop echt op een verbetering daarin.

Mijnheer de minister, ter afronding wil ik een oproep uitspreken die volgens mij door heel veel reizigers wordt gedeeld. Wat hier vandaag voorligt, is echt een hele prestatie; daarmee ben ik mijn uiteenzetting ook begonnen. Het is het fundament waarop de spoorbedrijven de volgende tien jaar kunnen bouwen. De beheersovereenkomst is ambitieus en geeft concreet richting. De reiziger wacht jammer genoeg niet tien jaar. De reiziger die vandaag de trein wil nemen, staat letterlijk voor een gesloten deur. Vorige week heb ik zelf meegemaakt dat een wagondeur niet openging, een volgende evenmin, en ik heb maar net op tijd de daaropvolgende deur gehaald. Het voorliggend plan mag geen excuus zijn om de problemen die vandaag de kop opsteken, niet op te lossen. Daarop zal ik blijven hameren.

Le **président**: Chers collègues, il reste deux intervenants, MM. Vandenbroucke et Arens. J'espère que M. le ministre aura encore le temps de nous répondre. Le but est évidemment d'entendre les réponses et d'avoir encore un échange sur la réponse. Je n'ai pas limité à un temps de parole. J'ai compté sur la sagesse de chacun. C'est un peu fluctuant mais je dois reconnaître qu'il y a un contenu très important dans les deux contrats de gestion. Je ne sais dès lors pas si toutes les réponses seront données aujourd'hui ou si on scindera en deux mais, vu qu'il reste encore deux intervenants, le temps de réponse sera évidemment limité. On verra si on arrive au bout.

01.09 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Mijnheer de minister, ik vind dat u met het afsluiten van die twee beheerscontracten samen met uw collega's van de regering een tour de force gerealiseerd hebt. Het heeft jaren en jaren aangesleept om met het belangrijkste overheidsbedrijf van dit land zoiets fundamenteels als een nieuw beheerscontract af te sluiten. U bent daarin geslaagd. Dat verdient onze waardering. Er ligt nu een duidelijke visie. Er ligt een contract voor tien jaar. Er zijn ook middelen voor de komende jaren.

Was er meer mogelijk, collega Vindevoghel of andere collega's? Natuurlijk zou het meer mogen zijn, maar als men zegt dat er meer personeel moet bij komen, dat er meer nieuw materieel moet bij komen, dat er in de stations loketten open moeten zijn en dat de investeringen hoger moeten zijn, dan mag men toch verwachten dat daarbij een klein beetje concretisering komt kijken over hoe men dat meent te kunnen klaarspelen. Het personeelsprobleem bijvoorbeeld heeft niets met geld te maken, maar alles met de krapte op de arbeidsmarkt. De NMBS en Infrabel doen hun best. Men kan in dit land bij wijze van spreken geen stap meer doen in of rond een station of men wordt geconfronteerd met advertenties om daar te komen werken. Er worden ook ontmoetingen georganiseerd. In mijn stad, Gent, zijn er onlangs nog ontmoetingen georganiseerd door Infrabel. Het is echter zeer moeilijk om mensen te vinden.

Ik vind het straf dat deze regering een heel duidelijke keuze maakt, na de perfecte storm waarin de spoorwegen terechtgekomen waren. Wij hebben de covidpandemie gehad, wij hebben de enorme stijging van de elektriciteitsprijzen gehad, wij hebben een vertraagde levering van nieuw materieel en er zijn moeilijkheden om personeel te vinden op de arbeidsmarkt. Wel, de regering maakt de keuze om meer middelen dan ooit op tafel te leggen voor de NMBS. Wij socialisten vinden het ongelooflijk fundamenteel om de NMBS de komende tien jaar in publieke handen te houden, het vervoer van reizigers per spoor een overheidsopdracht te laten zijn en dat niet te liberaliseren in de komende tien jaar. Langer mag niet van Europa. Wij willen daar toch meer middelen tegenaan gooien. Wat dat betreft niets dan waardering vanwege onze fractie.

Natuurlijk, mijnheer de minister, is het nu wel uw verantwoordelijkheid en die van de NMBS en Infrabel om echt te focussen op die operationele doelstellingen, om ervoor te zorgen dat, ondanks de moeilijke budgettaire context en andere contexten waarop wij niet altijd vat hebben, de reiziger zo snel mogelijk de vruchten kan beginnen plukken van beide beheersovereenkomsten op het vlak van stiptheid, toegankelijkheid, communicatie en veiligheid op de trein.

Ik wil graag dieper ingaan op een aantal aspecten. Ik heb mijn vragen beperkt tot de punten die voor onze fractie fundamenteel zijn. Een eerste punt betreft de vervoerbewijzen en -tarieven. De NMBS kan nieuwe producten en tarieven lanceren en reizigers aantrekken buiten de piekuren. Ze wil verder inzetten op intermodale ambities. Dat is heel goed. Wij hinken op dat vlak ook achterop.

Ik wil nog eens verwijzen naar het voorstel van resolutie dat ik heb ingediend, om naar het voorbeeld

van Duitsland en Oostenrijk echt werk te maken van een geïntegreerd, betaalbaar en goedkoop openbaarvervoerticket waarmee elke Belg een onbeperkt aantal reizen kan maken, ongeacht de vervoeroperator, bijvoorbeeld voor een lage prijs per dag, per week of per maand. Dat is allemaal nog uit te zoeken. Alleszins blijkt dat systeem in Duitsland en Oostenrijk een groot succes te zijn. Een dergelijke formule is volgens mij cruciaal om vooral voor de occasionele verplaatsingen veel meer mensen op het openbaar vervoer te krijgen.

Ik heb nog een aantal andere vragen over de tarieven. Voor kinderen jonger dan twaalf jaar vraag ik mij af waarom hun rit gratis is wanneer zij worden begeleid door een volwassene en waarom zij de helft moeten betalen – dus toch nog een korting – wanneer zij alleen reizen met de trein. Ik heb nooit begrepen waarom er voor hetzelfde kind een verschillend tarief kan worden gehanteerd, afhankelijk van wie naast het kind zit.

Mijnheer de minister, ik heb nog een fundamentele vraag over de kortingen voor mensen jonger dan 26 jaar en voor reizigers ouder dan 65 jaar. Vandaag reizen zij voor een laag en vast tarief. In het beheerscontract staat dat het tarief zal worden gewijzigd naar een procentuele korting van 40 % ten aanzien van het standaard tweedeklassetarief.

Ik hoop dat men beseft dat dat voor langere trajecten zou kunnen gaan over een enorme verhoging van het tarief. Ik heb het eens opgezocht. Een ritje van Antwerpen naar Oostende voor een 65-plusser heen en terug kost vandaag 7,80 euro. Als het in de toekomst 40 % van het standaardtarief wordt – dat bedraagt 41 euro – dan wordt dat 24,60 euro. Dat is meer dan drie keer zoveel. Ik denk niet dat dat de bedoeling kan zijn.

Ik zou dus willen vragen dat u dat nog eens uitklaart met de NMBS, want wij hebben niet voor niets voor 65-plussers en jongeren een dergelijk laag en vast tarief ingesteld. Dat is een traditie die al decennia meegaat. Ik ben voor een modernisering van de tariefstructuren en voor meer creativiteit om mensen op de trein te krijgen, maar een dergelijke potentiële verhoging op langere trajecten voor die doelgroepen, voor wie het openbaar vervoer, nog meer dan voor anderen, cruciaal is, aangezien zij ofwel niet werken, ofwel beschikken over minder inkomsten, kan echt niet de bedoeling zijn. Ik wil u dus vragen om te bekijken met de NMBS hoe dat precies zit, want dat kan toch echt niet de bedoeling zijn.

Ik heb een tweede fundamentele vraag over het begrotingstraject dat is goedgekeurd door de ministerraad op 18 oktober 2022. Toen werd afgesproken dat u uiterlijk op 28 februari 2023 een dossier zult voorleggen dat Infrabel moet toestaan zijn schuldenlast te vergroten ten bedrage van 1 miljard euro via een lening bij de Europese Investeringsbank. Hoe staat het met dat dossier? Is dat op koers? Mogen wij verwachten dat die timing wordt gerespecteerd, want die 1 miljard euro is natuurlijk een belangrijk onderdeel van de toekomstige middelen waarover Infrabel moet kunnen beschikken om de noodzakelijke investeringen te doen?

Een derde fundamentele vraag gaat over de stiptheid, wat voor de dagelijkse pendelaars onder ons zeer belangrijk is. Er wordt over niets zoveel vragen gesteld in de commissie als over de stiptheid, in het bijzonder voor de mensen die op de Noord-Zuidas zitten. In de beheersovereenkomst lijkt het alsof er niets is gewijzigd aan de manier waarop de stiptheid wordt gemeten. Een trein rijdt dus nog altijd op tijd wanneer hij met 6 minuten vertraging op zijn eindstation aankomt en de Noord-Zuidas in Brussel wordt niet meegeteld om vertraging te meten.

Klopt dat? Waarom wordt er geen werk gemaakt van een meting over verschillende plekken gedurende het traject om een beter zicht te krijgen op de werkelijke vertraging? Waarom worden afgeschafte ritten niet meegeteld in de stiptheidsmetingen? Waarom ligt de stipheidsstreefwaarde in het beheerscontract slechts op 91 % in 2032, terwijl het de bedoeling was om 10 jaar geleden al aan 92 % te zitten? Is 91 % als doelstelling niet te mager?

Vertragingen van minder dan 6 minuten zijn officieel geen vertraging. De reiziger heeft daar geen boodschap aan, dat is wel een vertraging. In de app worden deze vertragingen wel getoond, maar niet op de borden in de stations. Dat is zeer verwarrend. Op de borden in de stations worden vertragingen van minder dan 6 minuten niet aangekondigd. Buitenlandse reizigers in Brussel zitten soms op hun klok te kijken omdat een trein aangekondigd voor 16.25 uur om 16.30 uur aan het perron staat. Op de app zie je hoe dat kan. Daar staan namelijk 5 minuten vertraging op. Ik begrijp niet waarom de communicatie

niet gewoon op alle platformen exact dezelfde kan zijn. Dat zou klantvriendelijk zijn.

De ambitie betreffende klanttevredenheid lijkt eerder laag te zijn. Er wordt gewerkt met een referentiebasis van 7,25 op een schaal van 10. Welk jaar is daarvoor als referentiejaar genomen? In 2020 lag de tevredenheid immers nog op 7,5. De ambitie is om tegen 2032 naar 7,44 te gaan. Klopt het dat de klanttevredenheid in 2032 niet eens zo hoog moet zijn als die was in 2020? Dat lijkt mij te weinig.

Ik heb een paar maanden geleden al eens een vraag gesteld in de commissie over de dataverbinding in de trein. Die is onmiskenbaar achteruitgegaan. Ik neem elke woensdagochtend exact dezelfde trein in Gent-Sint-Pieters naar Brussel. Het toeval wil dat die treinrit samenvalt met een digitale vergadering met een aantal collega's van de gemeenteraad. Ik heb die digitale vergadering via Microsoft Teams altijd kunnen volgen op de trein, terwijl de trein reed, met beeld en klank. Sinds anderhalf jaar is dat niet meer mogelijk en valt de verbinding om de haverklap uit. Aan mijn gsm kan het niet liggen, want dat is dezelfde. Ik heb daar eens een tweet over verstuurd, waarop enorm veel reactie is gekomen van mensen die hetzelfde ervaren. Het dataverkeer op de trein hapert toch wel erg via 4G. Is daar een reden voor? Wat zijn daar de doelstellingen?

Mijn laatste vraag, in vervolg op vragen die ik u daarover heb gesteld. Waarom is niet opgenomen dat er een verbod moet zijn op de aanwezigheid van gokautomaten in de treinstations? Ik dacht dat we het erover eens waren dat er in de commerciële, verhuurbare ruimte geen gokautomaten komen. Er staan er nog altijd, onder andere in Gent-Sint-Pieters. De afspraak, of het compromis dat men heeft gevonden, was dat de gokautomaten die er vorig jaar stonden, er mogen blijven staan tot het contract afloopt. Daarna mogen er geen meer bij komen. Ik had dat toch graag verankerd gezien in de beheersovereenkomst.

01.10 Josy Arens (Les Engagés): Monsieur le ministre, permettez-moi tout d'abord de vous remercier et de vous féliciter – vous voyez que tout peut arriver -- pour la conclusion de ces contrats de gestion. Nous les attendions depuis longtemps et vous y êtes arrivé, chapeau! Maintenant, ceci ne veut pas dire que je me réjouis de l'entièreté de leur contenu, loin de là. Nous devons en discuter entre nous, et surtout voir l'évolution sur le terrain.

Permettez-moi aussi une petite considération politique. J'ai remarqué que tous les partis, tant de la majorité que de l'opposition, estiment qu'il faut des moyens supplémentaires pour la SNCB, Infrabel, le rail. Tous sont unanimes. Alors je ne comprends pas: les représentants de ces partis au gouvernement ne pensent-ils pas la même chose que les parlementaires, ou bien est-ce l'inverse? Quand j'entends l'unanimité de cette assemblée, j'estime que vous devriez facilement dégager les moyens supplémentaires indispensables au bon fonctionnement du rail.

Pour moi, c'est clair. Ces contrats de gestion existent, mais malheureusement ils contiennent trop peu d'ambitions et sont trop peu contraignants pour les deux parties. Finalement, c'est un compromis entre l'État – c'est logique – la SNCB et Infrabel, sans que les parties ne prennent de risque – ce qui est moins logique. Le souci de la qualité des services aux usagers n'a pas été le centre des priorités. Je peux le comprendre, mais je l'accepte très difficilement.

Monsieur le ministre, il y a urgence pour obtenir des moyens et des résultats. La situation sur le rail en 2022 n'a sans doute jamais été aussi pénible pour les navetteurs. Je pense aux navetteurs qui font régulièrement des trajets, comme je l'ai fait pendant un certain temps comme député. J'ai dû arrêter, parce que je venais d'Arlon jusque Bruxelles et que la ligne 162 est considérée par beaucoup de personnes comme la ligne à remonter le temps. Je peux vous assurer qu'entre mes débuts en tant que parlementaire, dans les années 1990, et aujourd'hui, le temps de parcours n'a pas diminué mais bien augmenté.

Je suis bien évidemment conscient que si on veut être plus ponctuel, il faut accroître la durée du temps de parcours. C'est le meilleur moyen. C'est une très bonne solution, monsieur le ministre. Je le dis devant les membres de votre cabinet. C'est assez facile à obtenir. Mme Dutordoir doit le savoir puisqu'elle doit avoir l'habitude de manipuler les chiffres dans ce sens. Donc, officiellement, comme vous le savez mieux que moi, monsieur le ministre, puisque vous disposez de toutes les études, il est question de moins 3 % en termes de ponctualité par rapport à l'année précédente.

Une nouvelle fois, si je prends le contrat de gestion et que j'analyse vos objectifs, si on se base sur la moins bonne année, il est clair que moins 3 % ou moins 2 %, cela ne représente rien. Cela revient à arriver à ce que nous connaissions il y a deux ou trois ans. Mais vous aurez du mal à arriver ce que nous connaissions il y a trente ans. Je peux vous l'assurer.

Je sais que vous n'êtes pas le CEO d'Infrabel, ni de la SNCB. Je sais aussi qu'il y a un conseil d'administration. Mais je sais surtout qu'il y a des dotations de l'État qui doivent permettre au ministre de tutelle d'imposer son point de vue et d'être très exigeant.

Il est vrai que les 3 % n'ont pas l'air d'être catastrophiques. Cela veut dire que 89,2 % des trains continuent d'arriver à quai avec moins de six minutes de retard, comme le disent la SNCB et Infrabel. Mais comme l'ont dit certains collègues, si on considère les chiffres censés objectiver la ponctualité, les trains supprimés ne sont pas comptabilisés, à moins que vous ayez réussi à modifier cette façon de faire durant ces derniers jours ou ces dernières semaines. Jusqu'à preuve du contraire, ces trains ne sont pas comptabilisés. Or, rien qu'en 2022, 44 000 trajets ont été purement et simplement supprimés, forçant les navetteurs à trouver dans l'urgence un autre moyen de transport ou à attendre le prochain train sur un quai sans accueil chauffé.

Rappelons que sur 545 gares, seuls 96 guichets sont encore ouverts. Et le contrat de gestion ne me donne aucune garantie à ce sujet, alors que je fais partie de ceux qui ont un certain âge et qui souhaitent plutôt avoir un contact humain dans les gares que d'avoir à faire face à des machines dont les plus âgés ne comprennent pas toujours parfaitement le fonctionnement. Soyons clairs, cela ne fonctionne pas toujours comme on le souhaiterait.

Une arrivée tardive au boulot ou ailleurs, cela veut dire un départ retardé qui peut l'être encore plus si le train du retour est en retard. D'autant qu'il y a le risque de rater une correspondance de train ou de bus ou même de covoiturage.

Ces suppressions de trains et ces retards ont des conséquences non négligeables sur les navetteurs, sur l'organisation de la famille. Ils contribuent largement à alourdir la charge de stress déjà souvent élevée des usagers.

Outre ces problèmes de ponctualité, aux yeux d'un Luxembourgeois, les pannes sont de plus en plus fréquentes. Les usagers restent parfois des heures dans un train en panne sans pouvoir communiquer avec l'extérieur, sauf avec leur gsm, mais sans recevoir d'informations.

Je ne reviendrai pas sur le gros incident du 19 décembre dernier entre Marbehan et Libramont. Vous m'aviez vous-même répondu que vous reconnaissiez que c'était quand même assez pénible pour les navetteurs ce jour-là.

Ensemble, nous avons pu constater qu'au niveau de la SNCB – j'insiste –, il n'y avait pas de réelle communication à l'attention des usagers en cas de panne de ce type. Voir les voyageurs forcer les portes pour sortir des trains en prenant leur valise et aller à pied pour rejoindre la gare la plus proche... nous sommes en 2023, en Belgique ! On serait en 1950 au Congo, j'aurais pu comprendre !

Je ne comprends pas cette situation. Mais je me préoccupe de la vision – et vous aussi vous aimez le mot "vision" –, cette vision de ces voyageurs sur les rails bloquant d'ailleurs toute autre possibilité d'intervention puisque cela devenait dangereux.

Je passe sur le confort dans les trains étant donné les promesses que vous avez faites et sur lesquelles je compte et que j'enregistre. En heures de pointe, les gens cherchent tout simplement à respirer tant ils sont serrés dans ces wagons.

En 2022, cette réalité du rail, monsieur le ministre, vous dites que c'est la faute des autres. C'est vrai que les chemins de fer ont souffert durant des décennies d'un sous-investissement. J'étais déjà ici dans les années 1990 et un jour j'interrogeais un grand ami, Michel Dardenne, sur la ligne 162 reliant Bruxelles à Arlon. Nous étions en été. Que m'a répondu ce ministre à l'époque? "Nous devons réaliser des études, monsieur le député. Et pour réaliser ces études, les feuilles doivent tomber. Les feuilles ne peuvent pas être sur les arbres. Sans cela, nous ne savons pas réaliser d'études."

Aujourd'hui, nous sommes quand même plus avancés qu'il y a 30 ans. C'est vrai qu'il y a un contrat de gestion qui peut nous permettre d'espérer, à condition que tous les membres du gouvernement, que tous les partis au gouvernement se rendent bien compte que le climat est ce qu'il est, que l'environnement, le climat, la situation globale de notre planète attendent quelque chose d'important de nous.

Aujourd'hui, la question que se posent tous les usagers est la suivante: allez-vous, monsieur le ministre, renverser la vapeur? Votre vision d'un rail performant, confortable, régulier, attractif, va-t-elle se réaliser?

Vous dites que vous avez injecté 2 milliards dans le rail depuis le début de la législature. J'ai demandé par questions écrites, tant à Mme De Bleeker qu'à Mme Bertrand: pouvez-vous me donner la liste de ce qui a été réalisé grâce à ces 2 milliards? Oui, bien évidemment. Mais là, je me rends compte que près de 2 % de ce montant de 1,9 milliard, en réalité, a servi quelque part à boucher les trous des factures des entreprises ferroviaires, ou à soutenir des initiatives qui ne bénéficient pas au quotidien des navetteurs. Vous pouvez le reconnaître: c'est vrai!

Vous les avez obtenus, mais il faut reconnaître que 700 millions ont été octroyés aux chemins de fer pour compenser les pertes liées au covid, 281 millions pour aider la SNCB et Infrabel à faire face au 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 liés aux inondations, 22 millions pour compenser la non-indexation des titres de transport de la SNCB.

Ce que je veux dire au travers de cela, monsieur le ministre, ce n'est pas que vous n'avez rien obtenu, mais c'est que vous n'avez rien obtenu en termes d'investissements importants pour les navetteurs, pour les usagers du train. Vous pouvez dire ce que vous voulez: vous ne l'avez pas obtenu.

Ces différents ministres – cela a duré... J'ai presque dû me fâcher pour qu'on réponde à mes questions. Mais je l'ai fait parce que je voulais des réponses. Je voulais savoir si j'avais réussi à lire correctement le budget. Mais oui, d'après ce que me répondent ces secrétaires d'État, j'ai réussi à lire correctement le budget.

D'ailleurs, je comprends très bien aujourd'hui la remarque de Mme Dutordoir en commission, quand elle 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, pour les entités, c'est-à-dire la SNCB et Infrabel, il manquait 1,4 milliard.

Les contrats de service public et de performance que vous présentez aujourd'hui ont le mérite, je l'ai dit, d'exister, puisque plus rien n'existait auparavant. Nous les attendions depuis des années, presque depuis des décennies. Cependant, comportent-ils au moins des garanties d'amélioration pour les navetteurs de demain? Ce n'est pas le cas, monsieur le ministre, parce que ces contrats n'en offrent aucune. Je sais que vous espérez, comme moi, que le rail de demain devienne un moyen de transport fiable, régulier et confortable, dans lequel tout le monde trouvera une place assise et dont les fréquences auront augmenté jusqu'à quatre trains par heure. C'est ce que vous décrivez dans les quarante pages que constitue votre vision à long terme et que je partage largement, puisque je vous dis toujours: «La vision Gilkinet est évidemment formidable, mais les moyens Gilkinet sont fort minables!». C'est un peu différent, mais c'est ainsi...

Vous nous avez dit que le Conseil des ministres avait approuvé votre vision à long terme. Toutefois, cela ne veut pas dire grand-chose tant qu'il n'aura pas approuvé les autres montants que ceux que vous avez obtenus. Du reste, je vous avais demandé de reconvoquer un conclave budgétaire, puisque tous les partis sont sur la même longueur d'ondes. Le train, c'est l'avenir; le climat a besoin d'autre chose que des nombreuses voitures à cause desquelles nous avons encore à peine la capacité de respirer l'air de nos villes et même de nos campagnes.

Quand je vous ai demandé ce que signifiait cette approbation gouvernementale de votre vision à long terme, vous ne m'avez pas répondu. Donc, je me suis tourné vers les différents secrétaires d'État, pour ne pas dire ministres, au Budget. Que signifie cette approbation? Un financement pérenne, des garanties budgétaires, des milliards? Non, la secrétaire d'État est formelle: elle n'a rien validé. Elle a suivi l'avis de l'Inspection des Finances et elle a pris acte. C'est déjà important. Aucun financement

n'est donc autorisé et, du reste, aucune estimation budgétaire n'a été fournie au gouvernement. C'était la réponse de Mme De Bleeker, monsieur le ministre. Vous pouvez la contester, mais il faudrait l'appeler pour l'auditionner.

Ces contrats de gestion attendus depuis plus de dix ans offrent-ils plus d'espoir? Ce sont, d'après vous, eux qui vont améliorer la vie des navetteurs. Ce sont eux que nous analysons aujourd'hui, au moment même où la SNCB augmente ses tarifs de plus de 9 %, mais je ne vais pas m'y attarder. Aux collègues qui en ont déjà parlé, je répondrai: n'oubliez pas non plus que nous avons aussi tous besoin, en tout cas en milieu rural, de notre voiture, car nous avons pas mal de kilomètres à parcourir! Au prix du ticket, il faut donc ajouter celui du parking. Il n'est pas nécessairement donné non plus. De plus, l'amende est de 50 euros en cas de perte du ticket de parking, ce qui me surprend quand je sais que le prix pour le parking est de 8,40 euros pour 24 heures.

Monsieur le ministre, est-il vrai que les contrats de gestion permettent de garantir une amélioration du rail demain, dans cinq, dix ou vingt ans qui justifierait de telles augmentations des tarifs? Non, rien n'est garanti! Votre vision à long terme doit encore faire l'objet d'études de faisabilité technique et budgétaire. Les investissements qui sont nécessaires à la concrétisation de ce rail de demain ne sont donc pas inscrits dans les plans d'investissement annexés aux contrats de service public et de performance. Les contrats de gestion censés concrétiser cette vision à long terme sont du coup assez peu ambitieux, même pas ambitieux du tout. Je le regrette car j'ai la même ambition que vous pour l'avenir du rail et je n'espère qu'une seule chose, c'est que cela puisse se concrétiser au plus vite.

Les moyens prévus pour ces ambitions minimales peuvent à tout moment être revus, limités voire supprimés. En effet, de quels moyens l'actuel ministre de la Mobilité dispose-t-il pour garantir la concrétisation de ces contrats de gestion pour les dix années à venir? Monsieur le ministre, je souhaite vraiment une réponse à cette question et, de grâce, qu'elle soit positive! Et je serais probablement plus positif encore que ce que je ne l'ai été jusqu'à présent.

Mais vous connaissez aussi bien le contexte budgétaire que moi. Vous savez aussi bien que moi que, dans les années à venir, le gouvernement devra faire des économies d'autant de milliards d'euros par an. Dans ce contexte budgétaire, je vois mal cette opération de contrat se réaliser comme vous le prévoyez.

Le problème, c'est que ces contrats que vous avez signés avec la SNCB et Infrabel ne s'appliquent pas longtemps sous cette législature-ci, puisque, dans une bonne année, les lampions vont s'éteindre ici. J'ai l'habitude de cela, vous savez. Tous les quatre, cinq ans, les lampions s'éteignent et c'est fini. N'est-ce pas monsieur le président? Il nous reste donc un an. Ceci me fait dire que vous portez sur le futur la responsabilité de l'exécution de la concrétisation de ces accords, ce qui est un peu dommage. Or ces contrats devraient vous permettre de réaliser encore dans l'année qui vient certaines grosses concrétisations. Et vous auriez pu le faire si vous aviez dégagé le 1,4 milliard d'euros en plus qu'attendaient Mme Dutordoir, CEO de la SNCB, ainsi que le CEO d'Infrabel.

Malgré le fait que vous soyez à la manœuvre en matière de mobilité dans tous les gouvernements, je souhaiterais que ce qui est réalisé concrètement aujourd'hui soit beaucoup plus important que ce qui nous est présenté.

Aujourd'hui, les navetteurs peuvent espérer que leur automate en gare fonctionne. Si ce n'est pas le cas, ils auront une amende dans le train. Certains en ont parlé, à juste titre. Sur 554 gares, il n'y a plus que 96 guichets ouverts avec des humains disponibles. Concernant les gares vivantes, je suis d'accord avec Mme Verhaert. Si les entreprises privées présentes dans les gares vendent également des billets, c'est un élément intéressant et même très intéressant.

J'en arrive ainsi à ma deuxième question, monsieur le ministre. Tout est-il mis en place pour que les entreprises privées qui vendent des sandwiches et du café – j'imagine que c'est de cela que parle Mme Verhaert – puissent aussi vendre des tickets de transport aux passagers? C'est une question également très importante. Alors j'aurais pu être d'accord. Malgré tout, vous avez introduit le privé. Moi, je suis toujours heureux quand on introduit le privé parce que je trouve que le public, parfois, doit tout mettre en œuvre pour que le privé puisse gérer correctement. C'est aussi ma vision de la société. Je pourrais dire que vos gares vivantes existent effectivement mais pour le moment, je ne vois aucune obligation de résultat dans les contrats qui nous sont présentés. Au contraire, dans votre contrat de

service public, il est même autorisé que l'entreprise puisse encore supprimer des guichets. Vous savez à quel point mon groupe s'oppose à la suppression des guichets, tout comme vous. Je vous connais suffisamment, monsieur Gilkinet, monsieur le ministre, vous êtes sur la même longueur d'onde que nous. Je le sais très bien. Nous avons besoin d'humains dans nos guichets.

Monsieur le ministre, assumez ce que vous faites aujourd'hui! Trouvez des moyens! Vous en avez la possibilité. Vous avez même l'aide des Régions puisqu'à la Région wallonne, c'est M. Henry qui a la Mobilité dans ses attributions et que c'est Elke Van den Brandt qui pilote la Mobilité à Bruxelles. Je crois qu'avec vous et tous ces gens-là, ensemble, vous pouvez aller plus loin!

C'est très beau, monsieur le ministre, d'avoir des visions. Comme vous, j'ai souvent des visions mais il faut les moyens pour tirer vers le haut, sauf si ce qu'on fait, excusez-moi de revenir là-dessus, c'est demander aux autres, à ceux qui seront là après vous. J'espère que ce sera encore vous pour que je puisse encore intervenir, mais non plus depuis ces bancs de l'assemblée puisque mon âge fait que je ne siégerai plus lors de la prochaine législature. J'espère que je pourrai dire via les médias que Georges Gilkinet prouve qu'il a eu raison et que j'avais tort de ne pas être d'accord avec lui, qu'il concrétise tout et même plus que ce qu'il a prévu dans les contrats.

Monsieur le ministre, voilà ce que j'avais à dire aujourd'hui. L'existence de ces contrats est un élément important. Si vous avez besoin de votes pour libérer ces budgets, nous voterons pour vous soutenir sans difficulté.

Monsieur le président, vous savez que notre groupe vote avec la majorité quand nous estimons que ce qui est présenté est intéressant. On n'oserait jamais faire l'inverse, et surtout pas quand c'est pour préserver le climat, quand c'est pour préserver l'environnement, quand c'est pour préserver la possibilité d'une vie sur Terre demain.

Le **président**: Monsieur le ministre, il est déjà 16 h 57. Je pensais que vous auriez une vingtaine de minutes pour répondre.

Les groupes avaient des choses à exprimer et je m'étais dit que trois heures de réunion, c'était un peu court.

Monsieur le ministre, si vous souhaitez commencer à répondre, vous pouvez le faire dès aujourd'hui. Nous avons une séance de questions mardi prochain et nous pourrions commencer par la suite des réponses et enchaîner sur les questions. Nous fixerons une date rapidement pour les autres questions car elles s'accumulent.

Nous n'aurons de toute façon pas terminé aujourd'hui.

01.11 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, je dois prendre un train à 17 h 23 à la gare Centrale. J'ai mon vélo pliable, je peux donc vous consacrer un quart d'heure.

Je ferai une première réponse générale et je reviendrai effectivement mardi avec des réponses précises aux questions précises que vous avez posées. Je voudrais commencer par un merci. J'en ai déjà exprimé un à l'attention de ceux qui ont travaillé à l'élaboration de ce contrat; je voudrais remercier l'ensemble des membres de cette commission pour leur intérêt pour le train et pour l'appréciation positive qu'ils ont donnée, et au moins pour le fait d'avoir réalisé l'exercice. Je pense fondamentalement que des politiques publiques aussi industrielles, puisque le train relève d'une politique industrielle, ont besoin d'un tel cadre à long terme. Elles ont besoin d'une contractualisation dès lors qu'il s'agit d'entreprises publiques. Je voudrais remercier aussi l'ensemble des membres de la majorité, tout particulièrement. À la fois au moment de la vision 2040, au moment du plan pour le transport de marchandises et au moment de la signature des contrats, nous avons pu, à sept, nous accorder sur des ambitions et des moyens. L'ensemble du gouvernement considère, avec les nuances que vous entendez ici autour de la table, que le train doit jouer un rôle central dans la mobilité de demain.

Je peux dire que le train est à nouveau sur les rails avec des trajectoires budgétaires garanties, inscrites dans ces contrats et publiées au *Moniteur*. Je vais y revenir, monsieur Arens. Donc si vous êtes le futur ministre de la Mobilité, et que vous ne partagez pas cette ambition de refinancer le train et d'augmenter

le volume de marchandises transportées ou le nombre de voyageurs, vous pouvez tout à fait déchirer le contrat. C'est juste un acte politique à poser, mais ce serait alors une véritable rupture de contrat. Un engagement a été pris ici à l'égard des entreprises qui sont également dirigées par des conseils d'administration où l'ensemble des partis sont représentés, avec une trajectoire budgétaire jamais vue. Je sais que certains, dans d'autres vies, auraient certainement fait mieux, mais la garantie qui est ici apportée pour le futur est celle d'une trajectoire de 43 milliards d'euros pour les deux entreprises, à euros constants. Ils vont donc évoluer en fonction de l'inflation.

Ils représentent, par rapport à la trajectoire qui aurait été celle sans refinancement, une différence de 2,4 milliards d'euros pour ces deux années, avec effectivement – nous y travaillons et j'y reviendrai mardi prochain –, la possibilité de compléter ces 2,4 milliards d'euros par un milliard d'euros à emprunter à la Banque européenne d'investissement (BEI) à des conditions bien meilleures que celles qui ont été décrites par certains. Cela s'ajoute à des moyens déjà obtenus. Je ne sais pas ce que vous vouliez démontrer, monsieur Arens, avec vos questions à la secrétaire d'État au Budget, mais j'ai répondu dans le détail en séance plénière à Mme Fonck en détaillant les sommes. Dans les 2 milliards qui ont, dès avant la signature des contrats, été consacrés au rail, 615 millions, soit presque un tiers, sont des moyens de réinvestissement dans l'infrastructure, qui montrent déjà leurs effets à différents endroits dans le pays, en soutien de l'économie et de la mobilité.

Un tiers des moyens d'investissement – que ce soit les fonds européens, le Plan de relance fédéral ou le dernier conclave budgétaire – a été consacré au train. Nous sommes sept dans ce gouvernement et un ministre a obtenu un tiers des moyens – même s'il s'agit de compétences qui nécessitent beaucoup de moyens. Certes, je demandais plus mais si j'étais entré dans ce conclave en demandant un milliard, pensez-vous vraiment que j'aurais obtenu 2,4 milliards?

Monsieur Arens, il y a certainement moyen de faire plus. Certes, je veux faire plus et vous pouvez compter sur moi, dans le cadre de la prochaine législature, pour continuer à plaider pour le train. Je ne me sens pas isolé ici.

Je le répète, il y a des trajectoires ambitieuses, garanties, inscrites dans un contrat publié au *Moniteur* qui lie également les gouvernements suivants car ce sont des engagements industriels qui sont pris par les deux entreprises en notre nom.

Il y a évidemment aussi des attentes de court terme.

Er zijn verwachtingen op korte termijn. Te veel treinen zijn afgeschaft of te laat en er moet een betere communicatie zijn ten aanzien van de reizigers. Dat is evident. Dat is een waarheid als een koe. De NMBS en Infrabel moeten het beter doen. Ik heb hen dat duidelijk gemaakt en er is nu een plan op korte termijn om dat te realiseren.

La première des choses a été signalée. Comme M. Vandenbroucke l'a dit, c'est la difficulté à trouver les talents du futur, principalement dans certaines régions. La deuxième difficulté, c'est qu'avant moi, et je regrette de le dire, on s'est très certainement, monsieur Arens, trop peu occupé d'entretenir le réseau et de renouveler le matériel roulant. Par ailleurs, des opérateurs industriels privés, avec lesquels on travaille, ont aussi des retards de livraison de matériel. Et, puis, il y a eu le covid ainsi que les inondations.

Tout cela, l'un dans l'autre, fait qu'effectivement la qualité du service n'est pas optimale pour le moment, mais il y a clairement un engagement et des actions très concrètes pour l'améliorer, y compris jusqu'à empêcher la présence de personnes physiques sur les voies dans la jonction Nord-Midi.

L'héritage n'était effectivement pas évident (l'état du réseau, la vétusté des trains). Mais l'héritage, c'est aussi, par rapport à l'époque dont vous parliez, plus de trains sur notre réseau. Depuis Mme Durant, il y a beaucoup plus de voyageurs dans les trains et un potentiel évident pour le futur et que nous voulons activer.

Comme moi, vous vous demandez certainement comment concrétiser tout cela, même si c'est bien d'inscrire dans un contrat des ambitions et des objectifs qui n'existaient pas, monsieur Arens. Le dernier contrat date de 2012. Mais je ne vais évidemment pas m'en contenter. Avec la SNCB et Infrabel, nous travaillons déjà sur l'ensemble des éléments qui figurent dans le contrat pour pouvoir les concrétiser au

plus vite. Nous travaillons également sur des éléments qui n'y figurent pas. Vous m'interrogez sur les trains de nuit. Or, c'est une politique qui se déploie en dehors du contrat puisque ce sont d'autres opérateurs que la SNCB qui supervisent les trains de nuit.

Dans quelques semaines, je reviendrai vers vous avec une première loi en Europe visant le financement des trains de nuit. Nous sommes en dialogue avec des opérateurs de trains de nuit souhaitant venir à Bruxelles en plus de la compagnie autrichienne OBB. Je vous détaillerai cela mardi prochain.

Si quantité de choses ne sont pas reprises explicitement dans le contrat, elles avancent néanmoins: la mise sur les rails de voitures silencieuses pour les personnes qui veulent travailler, les quais sans tabac (résultat d'une loi votée à l'initiative de ce Parlement et du groupe Ecolo-Groen), le placement de panneaux photovoltaïques en application, mevrouw Buyst, van de beslissing van 18 maart over de toekomst van energie. We werken daaraan met de NMBS.

Je voudrais dire un mot aussi, parce que je ne l'ai pas fait dans mon introduction, à propos des travailleurs et des travailleuses de la SNCB et d'Infrabel. J'ai la chance d'avoir la tutelle sur deux entreprises avec des personnes qui, de façon générale, sont particulièrement motivées et fières d'être cheminots et cheminotes et d'appartenir au monde du rail.

Les dirigeants de la SNCB et d'Infrabel attendaient la signature de ces contrats pour revenir à la table des négociations.

Het gaat over onderhandelingen in het kader van het sociaal overleg. Wij hopen de komende weken een nieuw sociaal akkoord te kunnen ondertekenen met de werknemersorganisaties. Ik vind dat ook belangrijk. Tijdens de coronaperiode waren ze in zeer moeilijke omstandigheden steeds aanwezig, om een dienst te leveren aan de mensen. En wat is er nuttiger en boeiender dan ten dienste staan van de mobiliteit van iedereen?

C'est cela, le train: c'est le moyen de mobilité du futur. Et je termine par là avant de revenir davantage sur les détails. Quand on investit dans le train, on est vraiment dans le cadre d'une opération win-win-win. C'est bon pour l'environnement, c'est bon pour le climat, c'est bon pour la santé, c'est bon pour l'économie.

Mevrouw Verhaert en de heer Van den Bergh waren vorige dinsdag aanwezig bij het VBO, waar een aantal ondernemingen waren die actief zijn in het spoorbedrijf, maar ook bedrijven die de trein nodig hebben om tewerkstelling en welvaart in ons land te creëren.

C'est quelque chose que le gouvernement a compris et que je suis chargé de mettre en œuvre en tant que ministre de la Mobilité. Il s'agit d'utiliser le train comme un levier pour la mobilité du futur, pour diminuer les embouteillages, pour soutenir l'économie, pour réaliser nos objectifs climatiques.

À court terme, il y a évidemment des enjeux en matière d'accessibilité tarifaire, d'amélioration de la ponctualité. Je ne suis pas aveugle. Mais nous retrouvons nos manches pour avancer avec, monsieur Arens, des moyens comme jamais octroyés à la SNCB. Mes collègues du gouvernement savent bien que je peux être un ministre insistant en la matière. Je ne doute pas que vous auriez fait mieux à ma place. Peut-être serez-vous le prochain ministre de la Mobilité... En tout cas, autant de moyens garantis dans une telle perspective est du jamais-vu dans l'histoire industrielle du rail en Belgique. C'est à nous, à présent, de concrétiser ces ambitions.

Monsieur le président, comme convenu, je reviendrai mardi pour présenter les réponses précises aux questions précises déposées.

Le **président**: Merci beaucoup.

01.12 **Georges Gilkinet**, ministre: Je remercie l'ensemble des membres.

Le **président**: Je ne voudrais pas que vous ratiez votre train, monsieur le ministre, surtout s'il est à l'heure.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Je vous remercie et je remercie les collègues qui se sont exprimés. Ils montrent l'intérêt de tous les groupes de notre Parlement pour ces deux entreprises publiques. Nous nous retrouvons mardi 7 février à 13 h 00. Nous poursuivrons cet échange avec la suite de la réponse du ministre et d'éventuelles répliques. Nous allons trouver une autre date avec votre équipe pour la poursuite des autres questions car nous ne pourrons pas apurer totalement les questions orales habituelles. Merci, chers collègues. Prenez vos trains à l'heure.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 14.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.14 uur.