

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

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

van

du

WOENSDAG 11 SEPTEMBER 2024

MERCREDI 11 SEPTEMBRE 2024

Voormiddag

Matin

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

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

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

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitvoering van het vervoersplan van de NMBS" (56000057C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het tempo van de aanwervingen van treinbestuurders bij de NMBS" (56000058C)

- Dorien Cuylaerts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beslissing van de NMBS om de voorziene uitbreiding van het treinaanbod in te perken" (56000064C)

- Jean-Luc Crucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het uitstel van de uitbreiding van het NMBS-aanbod" (56000065C)

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

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en œuvre du plan de transport de la SNCB" (56000057C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rythme auquel sont recrutés les conducteurs de train à la SNCB" (56000058C)

- Dorien Cuylaerts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La décision de la SNCB visant à réduire l'extension prévue de l'offre de trains" (56000064C)

- Jean-Luc Crucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le report de l'offre de services complémentaires de la SNCB" (56000065C)

Le **président**: Chers collègues, nous accueillons le vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, M. Gilkinet, que je remercie de s'être rendu disponible pour notre commission.

Bij het commissiesecretariaat was het verzoek van de Vlaams Belangfractie binnengekomen om over dit onderwerp met de minister van gedachten te wisselen.

De werkwijze is dezelfde als in de vorige vergadering. Ik geef de fracties het woord in volgorde van hun grootte. Aangezien het een gedachtewisseling is, zal ik niet tot op de seconde timen, maar vraag ik om de uiteenzettingen tot 10 à 15 minuten te beperken. Binnen die tijdspanne moet u uw punt kunnen maken en uw vragen om informatie formuleren. Er werden ook enkele mondelinge vragen ingediend.

Chers collègues, veuillez s'il vous plaît incorporer les questions orales aux interventions.

Ik zal eerst de Parlementsleden het woord geven, in de volgorde van de grootte van hun fractie. Daarna is het aan de minister en dan kunnen alle fracties nog kort repliceren.

Zijn er opmerkingen? (*Neen*) Dan kunnen we van start gaan.

01.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, collega's, goedemorgen. We kunnen het inderdaad kort en bondig houden, want iedereen weet waarom we vandaag samengekomen zijn.

De NMBS zou namelijk plannen hebben om het aantal bijkomende treinritten dat aanvankelijk voorzien werd in het vervoersplan 2023-2026 met ongeveer 30 % terug te schroeven. De voornaamste redenen hiervoor zouden de moeilijkheden zijn bij de aanwerving van treinbestuurders en de netcapaciteit. Ook de langetermijnplanning op basis van het openbaredienstcontract richting 2032 zou worden bijgesteld. Dat alles zou zijn besproken op een vergadering van de raad van bestuur afgelopen vrijdag.

We hebben hierover dan ook enkele vragen voor u, mijnheer de minister.

Klopt de informatie die we in de pers vernamen? Indien ja, hebt u kennis genomen van die beslissing bij de NMBS?

Hebt u intussen contact gehad met het management van de NMBS als reactie op die beslissing? Indien ja, wat hebt u ondernomen en wat hebt u voorgesteld?

Zult u nog iets ondernemen tegen deze beslissing en, indien ja, wat?

Vindt u de plannen die u wilde doordrukken voor de verhoging van het treinaanbod, overal op het net en op alle tijdstippen, nog steeds realistisch?

Kunt u eveneens een stand van zaken geven over uw aanpak van de aanwervingsproblemen voor het boordpersoneel? Wat zult u op dat vlak nog ondernemen?

Ten slotte, welke capaciteitsproblemen op het net erkent u en wat zult u doen om die te verhelpen?

De **voorzitter**: Bedankt, mevrouw Cuylaerts. Er is niemand van de MR-fractie aanwezig. Ik zal mijn tussenkomst als laatste houden. Ik volg verder de volgorde van de fracties en kom dan bij de heer Legasse van de PS-fractie.

01.02 Dimitri Legasse (PS): On peut effectivement déplorer l'information qui a été confirmée vendredi dernier par la SNCB et on peut aussi voir la situation comme un verre à moitié vide ou à moitié plein. La décision prise à l'unanimité, semble-t-il, par le conseil d'administration de la SNCB est celle qui vient d'être évoquée. Comme vous le savez, notre groupe a toujours soutenu le développement et le renforcement du rail. Pour nous, les transports en commun sont un maillon essentiel de la politique de mobilité. Nous soutenons le renforcement de l'offre de transports en commun mais aussi leur qualité.

Une augmentation de 5 %, c'est certes appréciable, mais c'est moins que ce que prévoit le contrat de gestion qui évoquait 7 % et la décision dont on parle ici est critiquable. Je vous parle d'un verre à moitié vide ou à moitié plein. Cependant, nous voulons rester constructifs. Quand nous prenons le train – pour ceux qui le prennent – et que nous rencontrons des navetteurs, ils nous disent qu'ils sont d'accord sur le fait qu'ils signeraient à deux main pour pouvoir avoir une place assise, pour pouvoir acheter un billet au guichet ou pour que le prix n'augmente pas. Le navetteur veut un service de qualité, un meilleur service, un service qui s'améliore.

Je retiens que la SNCB garde son objectif final mais elle le module en fonction d'une forme de principe de réalité. Au-delà des chiffres, monsieur le ministre, ce sont les raisons évoquées par l'entreprise qui nous interpellent. Nous sommes particulièrement interpellés par la problématique du recrutement du personnel. Les syndicats soulignent en effet que la priorité absolue pour la SNCB est de stabiliser et de consolider l'offre actuelle, notamment en parvenant à recruter des conducteurs en nombre suffisant. Ils évoquent dans la presse que seulement 300 d'entre eux ont été recrutés en 2024, soit la moitié à peine de l'objectif qui était fixé à 625. Il ne faut pas être ingénieur, ni même ingénieur ferroviaire, pour comprendre que pour faire rouler des trains, il faut d'avantage de conducteurs et le problème se situe bien là.

Monsieur le Ministre, notre groupe a toujours soutenu vos ambitions en termes d'augmentation de l'offre de transport. Je me demande toutefois quelles sont les mesures que vous allez pouvoir prendre pour assurer le recrutement demain afin qu'il aille vraiment mieux et pour qu'il ait vraiment lieu. Comment comptez-vous rendre la fonction de conducteur plus attractive?

Enfin, monsieur le ministre, un membre de votre cabinet a déclaré "examiner toutes les actions contre la décision du conseil d'administration". Que comptez-vous faire? J'aimerais comprendre et recevoir

des précisions de votre part à ce sujet.

01.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le président, monsieur le ministre, c'est peut-être difficile à comprendre mais, pour faire rouler des trains, il faut du personnel. Je pense, d'ailleurs, que c'est ce que Maria Vindevoghel, qui m'a précédée, vous a répété pendant toute la législature précédente et c'est ce que les syndicats n'ont eu de cesse de vous répéter aussi. Il n'y a pas de véritable service public sans travailleurs et sans véritables investissements.

Tous les jours, on remarque ce qu'implique le manque d'investissement de ces dernières années: des trains en retard ou annulés, du personnel en insuffisance ou des travailleurs surchargés qui ne peuvent pas prendre leurs congés... Je ne vous apprendrai rien en vous disant que j'ai été accompagnatrice de train durant dix-huit ans et aussi déléguée syndicale. Je pense, dès lors, que je sais mieux que personne ici ce que c'est de travailler dans des conditions lamentables.

Personne ici, je pense, ne sait ce que c'est de se lever à 2 h 30 ou 4 h 30 du matin tous les jours pendant sept jours consécutifs, d'avoir ses horaires modifiés au jour le jour et de ne pas pouvoir prendre ses jours de congé. Personne ne s'intéresse à ce que pensent les conducteurs de train ou les accompagnateurs de train ni n'écoute les syndicats.

Devons-nous être étonnés de la décision de reporter les objectifs fixés voici à peine un an? Non! C'est le résultat des économies imposées par la Suédoise, du financement insuffisant sous la Vivaldi et du manque d'écoute des syndicats et des acteurs de terrain. On nous promettait une gouvernance différente avec un ministre écolo mais il n'en est rien. Les acteurs de terrain n'ont toujours pas été écoutés. Enfin, c'est aussi le résultat d'une direction grassement payée – il faut le dire – et qui fait tout pour revoir à la baisse la qualité d'emploi en cassant les statuts, en dégradant les conditions de travail des travailleurs et en rendant les emplois de moins en moins attractifs.

On peut dire qu'il s'agit d'une belle porte ouverte pour les libéraux qui veulent encore faire des économies. Ils vont pouvoir dire qu'il faut tout laisser aux mains du secteur privé car les services publics ne fonctionnent pas, alors qu'on en connaît les impacts négatifs. Partout où on a libéralisé le rail, cela s'est traduit par de moins bonnes conditions de travail, moins de trains et des lignes fermées. Des pays comme le Royaume-Uni reviennent en arrière en remettant le rail dans les mains du secteur public.

La position du PTB est claire: nous avons besoin d'un plan de sauvetage du rail pour que les usagers retrouvent confiance dans les trains, que ceux-ci soient à l'heure au lieu d'être annulés. Pour cela, il faut des moyens humains en lieu et place des promesses vides que nous n'avons cessé d'entendre sous votre législature. Vous avez prétendu à longueur d'interviews qu'il y aurait des trains en plus, or il n'en est rien et ce sont encore les usagers qui en pâtiront. Des usagers qui, faute de personnel, voient leurs trains annulés et arrivent de ce fait en retard pour récupérer leurs enfants à la crèche, par exemple.

Mes questions sont les suivantes: quelle solution allez-vous trouver avec la direction et les syndicats pour garantir l'offre actuelle, sachant que nous ne parvenons déjà pas à faire rouler les trains promis aujourd'hui, et permettre l'extension de l'offre dans les prochaines années? Comment expliquez-vous la difficulté persistante à recruter dans le rail? Quel lien y voyez-vous avec la dégradation des conditions de travail? Que comptez-vous faire pour améliorer ces conditions de travail et l'attractivité des emplois?

La SNCB explique qu'une partie de l'extension de l'offre est annulée suite à des problèmes de sillon d'Infrabel. J'aimerais que vous m'expliquiez comment il se fait que personne n'ait anticipé ce problème lors de la préparation concomitante des contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel? La SNCB maintient son intention d'augmenter son offre de 10 % à l'horizon 2032. Comment s'y prendra-t-elle concrètement vu le retard annoncé? Que mettez-vous en place pour que l'Arizona ne coupe pas dans les futurs investissements? En effet, les dizaines de millions d'économies voulues par le MR et les Engagés auront pour effet de mettre encore davantage le personnel sous pression et dégrader le service aux usagers. Les syndicats et les associations de navetteurs ont de grosses craintes à ce sujet.

Je profite donc de ma première prise de parole au sein de cette commission pour dire que nous serons à leurs côtés pour résister aux lourdes attaques contre les travailleurs, les usagers et les services publics en général.

Je terminerai par quelques questions complémentaires. Nous apprenions lundi dans un article de *La*

Libre Belgique que le Centre Intégrité du Médiateur fédéral a mené une enquête suite à des faits interpellants au sein de la direction d'Infrabel. Que pouvez-vous nous en dire? Pourrions-nous disposer du rapport d'intégrité? Qu'a-t-il été mis en place depuis sa rédaction? Toujours au sujet de cet article, le CEO aurait tenu des propos qui posent vraiment question. J'aimerais donc vous demander votre réaction aux déclarations du CEO d'une des plus grandes entreprises publiques qui considère qu'aller en justice contre son employeur – un droit constitutionnel – est une ligne rouge?

Enfin, dernière question. Il nous revient que de plus en plus de travailleurs du rail peuvent bénéficier de voitures salaires au lieu d'une partie du salaire brut, ce qui peut poser question. Qu'avez-vous à dire là-dessus?

Je vous remercie pour vos réponses.

01.04 Jean-Luc Crucke (Les Engagés): Monsieur le président, je crois qu'il faut remettre la balle au centre, comme souvent, et apporter un peu de nuance à ce que je viens d'entendre. Je n'ai évidemment pas un passé de syndicaliste, monsieur le ministre. Vous me connaissez suffisamment pour le savoir. Je me limite à avoir ce passé – toujours présent, d'ailleurs – de navetteur, ce qui me permet d'avoir aussi un regard sur les choses.

Or, je fais quand même confiance à ce que je lis aujourd'hui de ceux qui sont encore syndicalistes, et qui le sont au sein de la SNCB, lorsqu'ils évoquent la difficulté qui fait l'objet de ce débat. Ils disent que ce n'est pas un problème budgétaire. C'est un problème de recrutement, de ressources humaines. Ce n'est pas un problème matériel, c'est une insuffisance dans le recrutement, et sans doute une insuffisance dans la manière dont ce recrutement a été effectué. En effet, il y a eu recrutement, mais pas suffisamment pour pouvoir ouvrir cette deuxième phase d'extension du service, qui est donc reportée. En cela, je peux peut-être aussi me joindre à l'image d'un de mes collègues: le verre à moitié vide et le verre à moitié plein. On n'efface pas tout, mais on reporte de quelques mois.

Les syndicats ne sont d'ailleurs pas étonnés, puisqu'ils disent eux-mêmes: "Nous savions qu'on n'arriverait pas à remplir les cadres à la vitesse souhaitée exprimée." C'est peut-être là la vraie question, monsieur le ministre, ou le vrai débat qui doit avoir lieu, parce qu'une ambition est exprimée pour l'augmentation de service. La Palice en aurait dit autant: il faut du matériel, il faut des ressources humaines, il faut donc du personnel. Comment expliquer qu'on n'a pas pu atteindre ce chiffre nécessaire? Qu'est-ce qui a été fait, bien fait ou pas suffisamment fait, pour pouvoir l'atteindre?

Toujours selon notre lecture, mais aussi d'après l'avis des syndicats au sein de l'entreprise, la difficulté se situerait plus au Nord du pays. C'est là qu'on n'aurait pas réussi à recruter le nombre suffisant de personnes pour garantir l'offre de service. Est-il exact que cela se soit présenté de la sorte?

Ensuite, je suppose qu'un dialogue est établi entre le ministre et la CEO de l'entreprise, que vous avez vu le problème se profiler et donc que vous n'en avez pas été informé du jour au lendemain. Comment les relations se déroulent-elles? Quand avez-vous été informé que l'entreprise n'arriverait pas à recruter suffisamment de personnel? En fonction de cela, quelles sont les mesures qui ont été prises pour tenter de combler cette carence ou bien, et c'est ma troisième question, d'informer les navetteurs en leur indiquant qu'un report allait être décidé? Ce n'est pas le langage que vous tenez, puisque vous dites: "Je suis déçu et je n'accepte pas la décision prise à l'unanimité par le conseil d'administration." Cette unanimité signifie que toutes les familles politiques qui y sont représentées ont adopté la même lecture. N'aurait-il donc pas fallu développer une meilleure communication à l'égard des navetteurs en leur annonçant que ce service ne pourrait pas, en tout cas dans l'immédiat, être assuré? N'avez-vous pas fait preuve d'une forme de témérité? Je connais votre ardeur namuroise et votre volonté de travailler. N'y a-t-il pas eu un excès de confiance? Ou alors considérez-vous n'avoir pas pu bénéficier des renseignements utiles? En ce cas, cela apporterait un autre éclairage sur votre relation avec l'entreprise.

Enfin, dernière question, un report a été décidé. Disposez-vous à présent des informations suffisantes – et si c'est le cas, quelles sont-elles? – pour considérer qu'il s'agit bien d'un report et que les mesures prises pourront alors permettre cette extension de service dans les délais évoqués par le conseil d'administration?

01.05 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, deze

gedachtewisseling gaat over een realiteit die we al een hele tijd zien op de perrons. Steeds vaker vragen steeds meer mensen zich af of de trein op tijd zal zijn en of de trein überhaupt wel zal rijden. Dat is al meer dan een jaar de situatie.

De cijfers zijn gekend. Het aantal afgeschafte treinen heeft een recordhoogte bereikt, bijna 3 % van het aanbod rijdt vandaag gewoonweg niet. Het aantal vertragingen heeft eveneens een recordhoogte bereikt. De stiptheid was nog nooit zo slecht. Dat is de realiteit.

De oorzaken kennen we ook al een tijdje, althans degenen die hier al langer zetelen dan sinds de voorbije verkiezingen.

Ten eerste wacht de NMBS op nieuwe treinstellen, die hebben nu al 2,5 jaar vertraging. Constructeurs leveren niet op tijd wat jaren geleden besteld werd. Die nieuwe treinstellen zijn nodig om de capaciteitsverhoging te realiseren. Daardoor moet de NMBS vandaag met oud materieel rijden, materieel dat eigenlijk al lang is afgeschreven en dat ook geregeld defect is.

Dan kom ik bij het grootste probleem. Om treinen te laten rijden, heeft men natuurlijk treinbestuurders en treinbegeleiders nodig. Er worden heel veel inspanningen gedaan om personeel te vinden. Er zijn middelen om mensen aan te werven en te betalen. De instroom is echter onvoldoende. Dat is de realiteit vandaag.

Mijnheer de minister, de Vooruitfractie heeft u de voorbije jaren steeds consequent gesteund in de ambitie om het spoorbeleid over een andere boeg te gooien dan de Zweedse regering. Die zag het spoorbeleid inderdaad als een grote besparingspost. Wij hebben de ambitie hoog gelegd: 10 % meer aanbod, 30 % meer reizigers, 50 % nieuwe treinstellen. We hebben daarvoor ook de middelen vrijgemaakt. Het spoor beschikt vandaag over meer middelen dan ooit, collega's van de PTB. Dat is ook de realiteit. Het doemscenario dat u schetst, strookt niet met de realiteit, met het beleid dat werd gevoerd.

Mijnheer de minister, er zijn evenwel ambities en er is ook de realiteit. Die realiteit klopt nu al een aantal maanden en zelfs meer dan een jaar aan de poorten van het Parlement.

In november 2023 voerden we tijdens de plenaire vergadering een interessant debat naar aanleiding van een treinstaking waarbij vakbonden aan de alarmbel trokken en aangaven dat de elastiek van het personeel op springen stond. Zij wezen erop dat zij niet konden waarmaken wat u van hen verwachtte, noch wat 900.000 reizigers elke dag van de NMBS verwachten, namelijk dat hun trein komt opdagen en liefst op tijd.

Mijnheer de minister, we konden het dus zien aankomen; er waren waarschuwingen. Vooruit is ervan overtuigd dat de raad van bestuur een verstandige beslissing heeft genomen, die trouwens in overeenstemming is met eerdere beslissingen van de raad van bestuur. Die beslissing is dat het vervoersplan, dat terecht ambitieus is, alleen kan worden uitgevoerd wanneer er voldoende personeel en materieel voorhanden is.

Moeten de ambities worden losgelaten? Absoluut niet. Moeten we rekening houden met de realiteit? Absoluut wel. In die zin heeft de ACOD natuurlijk gelijk wanneer zij in haar persbericht het volgende schrijft: "Een dienstverlening beloven die je niet kunt waarmaken, is een slechte dienstverlening. De pendelaars hebben niets aan de aankondiging van treinen, die uiteindelijk worden afgeschaft."

Ik stel vast dat de raad van bestuur unaniem heeft beslist fase 2 van het vervoersplan uit te stellen. Ik hoor de vakbonden die beslissing toejuichen en aangeven dat het inderdaad nodig is om meer stabiliteit te vinden, vooraleer bijkomende beloftes inzake extra aanbod worden gemaakt. Ik stel vast dat ook TreinTramBus – niettegenstaande die organisatie de communicatie van de NMBS heeft betreurd en van oordeel is dat er meer transparantie nodig is – aangeeft dat er gegronde redenen zijn waarom de beslissing is genomen. Ik heb tot nu toe ook geen enkele fractie in het Parlement die realiteit in twijfel horen trekken.

Mijnheer de minister, de enige die zich de voorbije dagen met luide stem tegen de beslissing heeft verzet, bent u. Mijn eerste vraag is dan ook de volgende. Op basis waarvan maakt u zich sterk dat de tweede fase van het vervoersplan met een uitbreiding van het aanbod over twee maanden, namelijk in

december 2024, mogelijk is? Met welk personeel en met welk materieel moet de NMBS dat aanbod effectief uitbreiden?

Ten tweede, u kondigde in de pers aan dat u verzet zou aantekenen. Zult u dat effectief doen? Zult u in beroep gaan tegen de beslissing van de raad van bestuur?

Tot slot, de regering waarvan u nog steeds deel uitmaakt, bevindt zich in lopende zaken. Ik vind het ongepast en ik betreur dat u van het dossier een politiek spel maakt. Indien u ons kunt bewijzen dat er goede redenen zijn om tegen de beslissing verzet aan te tekenen, hebben we daar geen probleem mee. U voert echter een intentieproces tegen een nog niet gevormde regering, tegen partijen zoals de mijne die nog in onderhandeling zijn. U zegt nu al dat het hun bedoeling is om het spoor uit te kleden. Ik apprecieer dat totaal niet. Het is ongepast om als minister in lopende zaken dergelijke uitspraken te doen. De pendelaars en het personeel van de NMBS hebben er evenmin iets aan dat er een politiek spel van wordt gemaakt.

01.06 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de voorzitter, wat een mens zaait, zal hij ook oogsten, lezen we in een brief van Paulus aan de Galaten, maar die zinsnede had ook in een brief van de CEO van de NMBS aan de minister kunnen staan. Bijna een jaar later moeten we herhalen wat eind vorig jaar al werd geschreven en gezegd. We kunnen het niet beter zeggen dan met de woorden van de CEO zelf in de commissie. Ik citeer: "Laten we eerst die stretch wegnemen, de druk op onze mensen wegnemen alvorens we meer even oude treinen in het net gaan injecteren en de problemen gaan vergroten".

De realiteit is dat de stretch op het treinsysteem vandaag nog steeds aanwezig is. Meer nog, de minister wou koste wat het kost de stretch nog meer uitrekken. Misschien was dat met het oog op de verkiezingen een half jaar later of misschien was dat omdat het vervoersplan vooral uitbreidingen in Wallonië bevat? Bovendien was het vervoersplan van december 2023 al grotendeels het uitgestelde vervoersplan van december 2022.

Het gevolg is dat de NMBS noodgedwongen haar uitbreiding van het treinaanbod moet uitstellen. Zoals ik al zei, wat een mens zaait, zal hij ook oogsten. Met een gebrek aan treinbestuurders en -begeleiders kan de NMBS onmogelijk uitbreiden. U brengt dus zowel de reiziger als de NMBS in de problemen.

Ik vat nog even samen. Mijnheer de minister, de toekomstplannen van de NMBS werden keer op keer aangekondigd onder voorwaarden, namelijk voldoende personeel, materiaal en infrastructuur. Dat werd onderstreept in de commissievergaderingen van oktober 2022 en december 2023; de CEO heeft daarvoor herhaaldelijk gewaarschuwd en u hebt die boodschap meermaals te horen gekregen. Waarom bent u de uitbreiding dan blijven doorduwen?

Laat ik nog kort inzoomen op de stretch zelf. We stellen een toenemende vraag naar internationaal reizigersverkeer vast. Wanneer ik goed geïnformeerd ben, houdt dat voor 2023 en 2024 een stijging in van de gevraagde rijpaden met meer dan 18 %. Daarnaast weten we dat de injectie van twee internationale verbindingen als gevolg heeft dat tien openbare diensten van de treinen in de piekuren verdwijnen. Mijnheer de minister, welke initiatieven hebt u genomen om de voorrangsregels in het voordeel van de internationale treinen te wijzigen? Hoe zult u ervoor zorgen dat ons binnenlands vervoer niet hoeft te wijken? Welke investeringen staan er binnenkort op de plank om de capaciteit te verhogen, bijvoorbeeld op de as Antwerpen-Brussel?

Ik wil de positie van cd&v duidelijk samenvatten. Wij kunnen de beslissing van de NMBS om de invoering van extra treinverbindingen uit te stellen, begrijpen, maar we moeten het spoorbedrijf aanporren om vast te houden aan zijn ambitie van het meerjarenplan. De reiziger zit niet te wachten op een grote uitbreiding van het aanbod, maar wel op de zekerheid van het huidige aanbod. We moeten ervoor zorgen dat het bestaande aanbod van reizigersvervoer goed en betrouwbaar is. Pas daarna kunnen we uitbreiden, zodat de stretch kan worden weggewerkt en de druk op de reiziger en het personeel kan worden weggenomen.

01.07 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, allereerst bedank ik u omdat u zich op zo'n korte tijd kon vrijmaken om hierover met ons te debatteren. Dat toont niet alleen aan dat u het Parlement respecteert, maar ook dat u dit een zeer ernstige kwestie vindt. Dat is het ook, heb ik in alle betogen van de collega's gehoord. De recente beslissingen van de NMBS gaan in tegen het ambitieuze beheerscontract dat u met de NMBS hebt afgesloten.

Ik heb zowel de heer Crucke als de heer Vandenbroucke horen zeggen dat die beslissing door de NMBS unaniem genomen werd. Dat is ook wat ik in de pers heb gelezen. Naar wat ik hoor, is dat echter niet wat er effectief in de raad van bestuur gebeurd is. Daar werd geen stemming gehouden. Er werden daar kritische vragen gesteld, maar dat kunnen we niet afschilderen als een unanieme beslissing.

Dat is echter niet de essentie. De essentie is hoe we ervoor zorgen dat de eerdere ambitieuze plannen van de NMBS door kunnen gaan.

Voorzitster: Tine Gielis.

Présidente: Tine Gielis.

Het is dus heel goed dat wij zonet beslist hebben hoorzittingen met de NMBS te organiseren. Het is immers door de beslissing van de NMBS – dat wil ik toch even in de verf zetten – dat we hier vandaag debatteren. Niet door beslissingen die u als minister genomen hebt, maar wel degelijk door beslissingen die de NMBS heeft genomen.

Collega's, het zal u niet verbazen dat voor de Groen-Ecolofractie een sterk openbaar vervoer cruciaal is. Het is de meest ecologische keuze en het moet ook de meest logische keuze zijn. Daarvoor is een ambitieuze NMBS nodig. Die moet wat ons betreft uiteraard ambitieus blijven.

Voor mij zijn er drie lagen in dit debat.

Een eerste laag is het terugschroeven van de eerdere ambities, onder meer door het wegvallen van de aangekondigde extra treinverbindingen. Daarop is al uitvoerig ingezoomd.

Een tweede laag is het schrappen in het huidige aanbod, waarover we deze zomer te horen kregen, door een nieuwe internationale treinverbinding, de zogenaamde EuroCity Direct, die ook wel eens de IC-snel genoemd wordt.

Een derde laag is het totale gebrek aan overleg van de NMBS met de getroffen gemeentebesturen en met de belanghebbende organisaties als TreinTramBus.

Ik wil inzoomen op de eerste laag, het terugschroeven van de eerdere ambities. Het is bijna twee jaar geleden dat er voor het eerst in twaalf jaar een nieuw beheerscontract werd afgesloten. Het was een contract met gefaseerde inspanningen, maar ook met de nodige extra financiële middelen. De collega van PVDA-PTB is blijkbaar vergeten dat er in meer dan 43 miljard euro op tien jaar tijd werd voorzien om die plannen mogelijk te maken. Dat is bewust en terecht een stevige investering in ons openbaar vervoer.

Wat we ook niet mogen vergeten, is dat de NMBS zich achter dat ambitieus plan heeft geschaard. Van in het begin heeft de NMBS gezegd dat het een gefaseerd plan is, zodat personeel kan worden aangeworven en middelen kunnen worden aangekocht. De NMBS is zelfs mee op roadshow getrokken en is mee de boer op gegaan naar gemeente- en provinciebesturen, om dat mooie plan in de verf te zetten.

Vandaag, twee jaar later, vindt geen overleg plaats en wordt alles teruggeschoefd. Ik vind het niet correct dat nu beweerd wordt dat de NMBS daarvoor van in het begin gewaarschuwd heeft, want van in het begin heeft de NMBS zich achter het plan geschaard en die ambitie mee ondersteund. Volgens ons is het nu ook van belang dat de resultaten zichtbaar worden. Er is heel veel extra geld gegeven, maar de NMBS doet naar onze mening nu het tegenovergestelde. Dertien projecten die eind dit jaar moesten starten, worden uitgesteld. Het gaat over laatavondtreinen en weekendtreinen. De ambitie om te groeien, wordt verlaagd. Het uiteindelijke doel blijft gelukkig hetzelfde, maar dit uitstel betekent dat het risico dat het uiteindelijke doel niet behaald wordt alleen maar groter wordt.

Het gaat om een deel van een overeenkomst in het beheerscontract. In een beheerscontract zegt de regering te voorzien in extra middelen en de NMBS zegt wat ze daar tegenover stelt. Volgens ons is dit uitstel dan ook een soort contractbreuk. Als een van de twee kanten het engagement niet nakomt, moet toch bekeken worden wat daar tegenover staat? Moet de regering al haar engagementen op dezelfde manier blijven nakomen of staat daar een drukkingsmiddel tegenover?

Mijnheer de minister, daarom vraag ik u welke acties de regering op dat vlak kan ondernemen. Hebt u al acties ondernomen? Welke mogelijkheden ziet u?

De tweede laag is dat gehakt wordt in het bestaande aanbod naar aanleiding van een nieuwe treinverbinding naar Amsterdam. Uiteraard ben ik niet tegen nieuwe treinverbindingen, maar het is wel pijnlijk om vast te stellen dat de nieuwe treinverbinding naar Amsterdam, waarvan binnenlandse reizigers geen gebruik kunnen maken, ervoor zorgt dat Oost-Limburg geen rechtstreekse treinverbinding meer heeft met de kust, dat een op de vier treinen tussen Antwerpen en Brussel geschrapt wordt en dat in Mortsel, de dichtstbevolkte gemeente van Vlaanderen, het aantal intercitytreinen terugvalt naar een per uur in plaats van het huidige aanbod van twee per uur.

Wij vinden dat een zeer jammere keuze, des te meer omdat de binnenlandse reiziger hiervan geen enkel gebruik kan maken. Ook dat gaat in tegen het openbaredienstcontract. In artikel 14 staat immers dat de NMBS wel een treinaanbod mag ontwikkelen buiten haar opdracht voor de openbare dienst, maar dat dit de kwaliteit en kwantiteit van de openbare dienst niet mag beïnvloeden. Een heel aantal van de binnenlandse treinverbindingen die nu geschrapt worden, zijn ook opgenomen in het referentieaanbod van dat openbaredienstcontract.

Mijnheer de minister, bent u het dus met mij eens dat dit in strijd is met het contract dat is afgesloten tussen de regering en de NMBS? Welke instrumenten hebt u om de NMBS hierover aan te spreken?

De derde laag waarnaar ik verwees, gaat over het overleg. Ik verwees naar de roadshows waarin de NMBS in 2023 maar wat graag uitpakte met de ambitieuze plannen. Nu werden de lokale besturen echter niet op de hoogte gebracht. Dat is jammer, want de lokale besturen zijn cruciale partners voor een goed en duurzaam mobiliteitsbeleid. Ze moeten er namelijk voor zorgen dat de stations goed bereikbaar zijn. Ze moeten de routes naar de stations en de fiets- en autoparkings goed in de verf zetten en hun inwoners stimuleren om de trein te gebruiken. Hun inwoners zijn de potentiële treinreizigers. Zo'n samenwerking is dus cruciaal. Deze keer zwijgt de NMBS echter in alle talen.

Ik vind het dan ook heel pijnlijk dat er een open brief moet verschijnen waarin zeven burgemeesters uit verschillende politieke families hun ongenoegen uiten over het schrappen in dat binnenlandse treinaanbod. Vijfhonderd treinreizigers uit Mortsel hebben eveneens een klachtenmail gestuurd naar de NMBS om aan te klagen dat hun verbinding in dergelijke mate verslechtert. Ik begrijp niet dat de NMBS op die manier te werk gaat met haar cruciale partners, de lokale besturen. TreinTramBus was een mede-initiatiefnemer voor de open brief aan de NMBS. Zij geven ook aan in al hun communicatie dat zij hierover niet gehoord werden.

Overleg is cruciaal. Welke verplichtingen zijn er daarover in het openbaredienstcontract opgenomen? Wanneer mogen we overleg verwachten? Wordt dat nog gepland tussen nu en december? Hoe ziet de NMBS dat?

De **voorzitster**: Er is niemand aanwezig van Open Vld of Défi. Ik geef dan ook het woord aan de heer Troosters van de Vlaams Belangfractie.

01.08 Frank Troosters (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, wie de voorbije legislatuur in het Parlement zitting had, kent de rode draad in het beleid dat vier jaar lang werd gevoerd door de regering. Dat beleid bestond erin om meer treinen in te leggen om het vervoersaanbod te verhogen en zo de modal shift van de vervuilende wagen naar het meer ecologische openbaar vervoer met de trein te verwezenlijken.

Kort inpikkend op de geschiedenis hebt u bij uw aantreden, mijnheer de minister, een situatie geërfd die niet fraai was, wegens een gebrek aan investeringen in het verleden. Uw grote ambitie was om het vervoersaanbod te verhogen. U deed meteen de uitspraak dat tegen eind 2024 het vervoersaanbod met 5 % zou zijn verhoogd.

Wil men een uitgebreid vervoersaanbod en wil men treinen laten rijden, dan moet men rekening houden met drie cruciale factoren. Ten eerste moet er genoeg netcapaciteit zijn. De toestand van het spoornet in ons land was niet direct fraai. Ten tweede moet er voldoende betrouwbaar rollend materieel zijn. Ten derde moet er het nodige operationeel personeel zijn om de treinen te kunnen laten rijden.

Mijnheer de minister, ik ga even in op de twee laatste factoren. Op het moment dat u uw belofte deed, was bijna de helft van het contingent rollend materieel aan zijn vervaldatum of daar zelfs al ver voorbij, met talrijke pannes als gevolg.

Bovendien was er toen al een personeelstekort. De personeelsleden moesten in heel moeilijke omstandigheden heel veel presteren, konden heel moeilijk vrijaf nemen en voelden zich uitgeperst. De absentieismecijfers waren hemelhoog en meer dan 90.000 compensatierustdagen konden niet worden toegestaan. Kortom, toen al was het duidelijk dat de noodzakelijke factoren om op een succesvolle manier het vervoersaanbod te verhogen, niet waren ingevuld.

Toch werd het aanbod een eerste keer gedeeltelijk verhoogd. Maar wat heeft dat teweeggebracht? Vanaf dat moment zijn de stiptheidscijfers in vrije val gegaan en is het aantal afgeschafte treinen spectaculair toegenomen. Dat komt omdat men nog meer verouderd materieel het spoor op moest jagen, omdat de pannes toenamen en men niets achter de hand had om een en ander bij te sturen.

De tweede verhoging van ongeveer 1,9 % heeft men uitgesteld, omdat de oppositiepartijen, waaronder onze partij, aangaven dat de noodzakelijke voorwaarden om het aanbod succesvol uit te breiden, niet vervuld waren. Erger nog, de eerste uitbreiding die u hebt doorgedruwd, mijnheer de minister, had een negatief effect.

Dat werd onder andere door mevrouw Dutordoir, de CEO van de NMBS, in onze commissie en naderhand in *Terzake* bevestigd. Zij waarschuwde dat eerst de stretch van de organisatie moest worden afgehaald. Ik betoogde toen dat men, als men iets wil opbouwen, met de fundamenteën moet beginnen en niet met het dak, omdat anders alles op uw hoofd valt. Ik heb opgeroepen om eerst de fundamenteën te verstevigen, zodat de organisatie opnieuw stevig was, het personeel kon herademen en fatsoenlijk kon werken, de infrastructuur optimaal was en het nodige rollend materieel voorhanden was. Dat laatste was ook al niet het geval, want de nieuw bestelde M7-treinen komen nu nog met vertraging binnen. Die argumenten werden onderschreven door het personeel en de vakbonden. Verschillende oppositiepartijen in dit Huis namen mijn discours over en drongen aan op voorzichtigheid.

Toch steunde de Spoorvisie 2040 op meer treinen, een visie die de basis vormde voor de beheersovereenkomst met de NMBS en Infrabel, waarin de overheid en de spoormaatschappij mekaar vonden. Wat werd er beslist? Het kwam er eenvoudig op neer dat de overheid het overheidsbedrijf zei wat zijn publieke taken zijn, wat zij verwacht en daarvoor de nodige middelen ter beschikking stelt.

Wat die middelen betreft, mijnheer Aerts, werd 43 miljard euro beloofd vanaf 2025. Tijdens de bespreking van de beheersovereenkomst werd meermaals opgemerkt dat het heel gemakkelijk is om van alles te beloven voor een volgende legislatuur, als men zelf misschien geen deel meer van de meerderheid uitmaakt, als andere partijen misschien andere accenten leggen en de algemene budgettaire situatie anders is. De meerderheidspartijen, die de visie nochtans allemaal hebben gesteund, erkenden toen trouwens dat er geen garantie was dat de visie in de praktijk zou worden uitgevoerd. Vandaag is er minder dan ooit de garantie dat het plan wordt uitgevoerd.

Mijnheer de minister, u hebt een beheersovereenkomst gesloten waarvan u beweerde dat die in een ongeziene transparantie tot stand was gekomen en waarover iedereen zijn zeg hadden kunnen doen. Dat is niet waar. De beheersovereenkomst was al ondertekend alvorens het fundamentele debat in de plenaire vergadering kon worden gevoerd.

Vandaag komen we tot de vaststelling dat er in het vervoersplan 2023-2026 met de verhoging van het treinaanbod barsten komen. Betreft het een enkele barst of volgen er meer scheuren, tot het hele dak naar beneden komt? Op termijn zouden misschien alle plannen onhaalbaar kunnen worden.

Collega Vandenbroucke gebruikte daarnet al het woord realiteit. Iedereen, van oppositie tot meerderheid, van personeel tot vakbonden en zelfs de CEO van de NMBS, had al gewaarschuwd voor de realiteit die vandaag aan het licht komt. Dat is jammer, want de treinreiziger is hiervan de dupe.

Mijnheer de minister, ik heb enkele vragen onder andere naar aanleiding van uw reacties in de media. Allereerst, wanneer en hoe hebt u kennisgenomen van de intentie van de raad van bestuur van de NMBS om het overeengekomen vervoersplan 2023-2026 niet uit te voeren? Hebt u daaromtrent

contacten gehad of zult u die nog hebben?

Ten tweede, acht u de plannen van de NMBS-directie in overeenstemming met wat werd afgesproken in de beheersovereenkomst? Zo niet, op welke artikelen of passages vormen die plannen een flagrante inbreuk? In de pers zegt u ook dat u liever de wortel dan de stok gebruikt. Ik ben het daarmee volledig eens. Maar u dreigt wel met de stok. Dat klinkt als sanctioneren. Op basis waarvan zou u sanctioneren? Aan welke sancties denkt u en waarop zijn die gebaseerd? Zijn er bepalingen daaromtrent opgenomen in de beheersovereenkomst? Hoe kunt u die uitspraak hard maken?

Ten derde, hoe zult u het tekort aan treinbestuurders oplossen? Dat probleem bestaat trouwens voor al het operationeel personeel. Hoe zult u dat verhelpen? Welke oplossingen ziet u om alle gemaakte plannen te vrijwaren en ervoor te zorgen dat, zoals ik daarstraks opmerkte, het spreekwoordelijke dak niet volledig naar beneden komt?

Mijnheer de minister, ik heb u in december 2023 ondervraagd over de haalbaarheid van het vervoersplan 2023-2026. Iedereen wist immers dat het niet zou lukken. U hebt toen verzekerd dat alle noodzakelijke voorwaarden die daarstraks werden opgesomd, waren vervuld en dat een en ander dus kon. Blijft u bij uw woorden?

Aangezien er toen al signalen bij de NMBS kwamen dat men de nodige nieuwe treinbestuurders niet zou vinden, diende ik een schriftelijke vraag in naar de cijfers van eind 2022 en eind 2023 over de in- en uitstroom. Hoewel we van een performante organisatie met tal van ICT-mogelijkheden mogen verwachten dat zij de cijfers slechts uit het systeem moet halen, heb ik tot nu toe – we zijn al half september 2024 – nooit een antwoord gekregen.

Er zijn trouwens nog meer vragen onbeantwoord gebleven en de NMBS heeft wel meer zaken vaag of niet gecommuniceerd. Zowel oppositiepartijen als meerderheidspartijen stelden dat hier aan de kaak; er zijn zelfs wetgevende initiatieven genomen om het probleem te verhelpen. Dat passeerde echter allemaal en bleef zonder gevolg.

Nu moet ik in de krant lezen uw verklaring lezen, mijnheer de minister, dat u verontwaardigd bent dat de NMBS vaag communiceert over de cijfers van de treinbestuurders. Indien mijn schriftelijke vraag door uw kabinet au sérieux was genomen, zou u eerder op de hoogte zijn geweest. Er had dan eerder kunnen worden ingegrepen en er had misschien eerder kunnen worden bijgestuurd. Wat zijn de huidige cijfers inzake de treinbestuurders? Hoeveel waren er eind 2022 en hoeveel eind 2023? Ik heb een deel van de cijfers in de pers gelezen. Het verbaast mij dat ze wel beschikbaar zijn, maar dat wij, parlementsleden, geen antwoord krijgen.

Hoeveel treinbestuurders zijn er vertrokken? Hoe groot is de uitstroom? Hoe groot is de natuurlijke uitstroom? Hoeveel vertrekken er vrijwillig? Het is heel interessant om die cijfers te vernemen.

01.09 Georges Gilkinet, ministre: Madame la présidente, chers collègues, je vous remercie pour ces différentes questions qui vont me permettre de faire le point sur un sujet très important, sans doute un des sujets les plus importants de la législature passée, c'est-à-dire la poursuite de la mise en œuvre des accords inscrits dans le contrat de service public de la SNCB, plus particulièrement pour ce qui concerne l'augmentation de l'offre de trains – c'est un des éléments importants de ce contrat de service public. Ce n'est pas le seul – et de l'amélioration du service. Tout cela est attendu par les voyageuses et les voyageurs.

Cela constitue la première concrétisation de la Vision 2040 pour le rail. Cette législature a apporté, pour la première fois, un document de vision largement partagé et adopté par le gouvernement. L'engagement pris via le contrat de service public de la SNCB est accompagné d'un financement à dix ans pour la première fois avec une visibilité budgétaire et une augmentation des moyens qui donnent à la SNCB, mais aussi à Infrabel, une perspective à long terme légitimement attendue depuis très longtemps par nos entreprises publiques.

Que disent ces textes? Ils disent notamment que nous voulons plus de trains pour encourager les citoyens à prendre le train plus souvent et pour offrir aux voyageurs un service ferroviaire à la hauteur de ce qu'ils peuvent décemment en attendre pour répondre aux enjeux multiples de mobilité, de santé publique, de sécurité routière et de soutien à l'économie.

J'insiste sur le fait que ce contrat, par définition, n'est pas unilatéral. Il a fait l'objet d'un engagement des deux parties. C'est le résultat d'une négociation entre le gouvernement, que j'avais le plaisir et l'honneur de représenter, et la SNCB, en tant qu'opérateur public de transport. Il a aussi été nourri par la consultation des différentes parties prenantes au rail du monde social et économique.

Dès lors, les ambitions qui y figurent en termes d'augmentation de l'offre de transport ne viennent pas de nulle part. Ce n'est pas quelque chose que j'ai imaginé un jour sur mon vélo ou dans un train entre Namur et Bruxelles. C'est le résultat d'un dialogue, avec une première proposition qui a, d'ailleurs, été mise sur la table par la SNCB elle-même, puisque c'est ce que prévoit la loi sur les entreprises publiques. Cette proposition d'augmentation de l'offre de transport a été *challengeée*. Elle est graduelle. Elle ne se fait pas du jour au lendemain. Elle est tout à fait soutenable, comme l'avait expliqué la SNCB à l'époque. Elle est surtout souhaitable, notamment eu égard aux enjeux de mobilité, à la volonté d'améliorer encore la performance de notre modèle ferroviaire mais aussi en vue de nous préparer à l'échéance de 2032 et à l'ouverture du service ferroviaire à la concurrence.

Voorzitter: Frank Troosters.

Président: Frank Troosters.

En tant que ministre de tutelle, même et surtout en affaires courantes, monsieur Vandenbroucke – vooral in lopende zaken – je suis le garant et gardien du contrat.

À ce titre, je me dois de m'assurer que les engagements pris par la SNCB, en tant qu'entreprise publique qui œuvre au service de la collectivité, soient respectés au mieux, dès lors que le gouvernement a fait sa part de travail avec un refinancement substantiel et nécessaire de nos deux entreprises publiques et, pour la première fois, avec cette perspective à dix ans.

Je voudrais vous rassurer: les engagements sont respectés dans de nombreux cas. On avance sur la création de nouveaux parkings pour les vélos, en termes d'information des voyageurs, d'amélioration de la ponctualité. Les derniers chiffres sont les meilleurs de la législature. J'aurais préféré que cela arrive plus tôt, mais bon, c'est comme cela. Il y a plus de transparence, vous l'avez entendu, sur les causes des retards.

Or, la remise en question par la SNCB de plusieurs engagements du contrat à court et moyen terme comporte un risque important pour la réalisation de nos objectifs en matière de mobilité, pour l'avenir de l'entreprise elle-même et de l'emploi au sein de l'entreprise, et face à la concurrence qui s'annonce.

Leur remise en question ne serait pas conforme aux options très claires prises par le gouvernement encore en exercice et par la SNCB elle-même. Cela ne répondrait pas non plus aux attentes et besoins des voyageurs, des entreprises et des travailleurs à l'égard du rail, de la SNCB et des choix de mobilité dans leurs déplacements.

C'est la raison pour laquelle je réagis. C'est mon rôle en tant que ministre, jusqu'au moment où un nouveau gouvernement se mettra en place.

Ik verwacht dat de NMBS op haar beurt alles in het werk stelt om haar verbintenissen na te komen, wat des te belangrijker is gelet op de mobiliteitsuitdagingen waarmee België wordt geconfronteerd en het risico dat het ambitieus beheerscontract, waarvan iedereen benadrukt dat het essentieel is voor de toekomst van het Belgische spoor, in vraag wordt gesteld.

Talrijk zijn dan ook de vele vragen en reacties die ik in de afgelopen dagen ontving naar aanleiding van de beslissing van de NMBS. Die vragen en reacties kwamen uit verschillende hoeken: reizigers, het economisch middenveld, lokale besturen, burgers enzovoort. Het gaat om de modal shift naar het spoor en, breder, het openbaar vervoer. Die modal shift is een belangrijke doelstelling voor onze samenleving vanuit het oogpunt van het klimaat, de economie, de volksgezondheid en het milieu.

Daartegenover staan uiteraard meer financiële middelen voor de spoorbedrijven, een engagement van de regering voor meer dan 44 miljard euro in de komende jaren. Nooit eerder heeft een federale regering zoveel middelen uitgetrokken voor het spoorvervoer.

Vanzelfsprekend heb ik begrip voor de uitdagingen op het vlak van personeelsaanwervingen. De treinen kunnen maar rijden dankzij dat personeel. Ik ben het personeel daarvoor dan ook erkentelijk. De NMBS heeft inderdaad meer treinbestuurders en treinbegeleiders nodig om haar treinaanbod te laten groeien. Binnen de regering heb ik dan ook steeds het voltallig personeel beschermd wanneer maatregelen op tafel werden gelegd die het personeelsstatuut of de pensioenrechten bedreigden. Ik vraag aan de NMBS en Infrabel dan ook om hun inspanningen op het vlak van aanwervingen voort te blijven zetten.

À ce sujet, et en toute transparence, je peux vous communiquer quelques chiffres que j'ai reçus ce mardi de la SNCB.

Ik geef een overzicht van het aantal treinbestuurders in dienst in de NMBS. Op 31 december 2022: 3.077 fte's. Op 31 december 2023: 3.141 fte's. Op 30 juni 2024: 3.160 fte's. We zien dus een stijging van bijna 100 treinbestuurders sinds 2022.

On peut dire que ce n'est pas énorme, mais c'est le premier gouvernement qui, depuis très longtemps, a permis une augmentation du nombre de conducteurs et également d'accompagnateurs, conformément à nos ambitions relatives à l'augmentation des services.

De instroom van nieuwe treinbestuurders bedroeg 275 fte's in 2023, en 184 fte's tot en met 30 juni 2024. De uitstroom van treinbestuurders bedroeg 152 fte's in 2023, en 113 fte's tot en met 30 juni 2024.

En tout cas, le budget est disponible et les moyens le sont aussi pour engager du personnel. Pour la première fois, le personnel roulant est en augmentation. Ce n'est pas le ministre ni son cabinet qui réalisent les engagements ou la formation mais c'est évidemment le travail de la SNCB. Tout ce que je peux faire en ce qui me concerne, c'est prévoir les moyens pour pouvoir le faire et parler très positivement du train. Les fonctions du personnel, même s'il peut y avoir des horaires inconfortables – j'en suis tout à fait conscient en tant qu'utilisateur quotidien et en tant que ministre –, sont des fonctions de service tout à fait intéressantes avec des conditions salariales et sociales tout à fait correctes.

En ce qui concerne la capacité, il existe en effet des problèmes, mais ils sont très localisés, voire très ponctuels. Il y a une difficulté de capacité sur l'axe Anvers-Bruxelles puisque beaucoup de trains y roulent. Il y a des problèmes ponctuels quand il y a des travaux, comme par exemple à Carsoel sur la commune d'Uccle ou entre Bruxelles et Ottignies pour la finalisation des travaux du RER. Des moyens d'investissement sont cependant prévus au niveau d'Infrabel pour lever ces difficultés et les travaux sont en cours. Paradoxalement, pendant les travaux cela peut provoquer des difficultés, mais c'est pour un mieux.

J'insiste sur le fait que la plupart des sillons demandés pour mettre en œuvre le plan de transport, qui devaient commencer en décembre 2024, sont disponibles puisqu'il s'agit de nouvelles liaisons du jeudi soir, du vendredi soir ou du week-end.

Cela fait quelques semaines, si pas quelques mois, que je suis en dialogue sur le sujet avec la direction de la SNCB et que j'insiste sur l'importance de conserver, autant que possible, le niveau d'ambition en termes d'offre de transport, qui devrait notamment se concrétiser à partir de décembre 2024 par la mise en service de nouveaux trains, par le renforcement de relations IC entre grandes villes, par le renforcement des relations de type S autour des grandes villes en Wallonie et en Flandre – suivant la règle 60/40 bien connue – ainsi que par le renforcement de l'offre en soirée, en fin de semaine et le week-end, répondant à l'attente de nombreux voyageurs.

Le plan de transport 2023-2026, validé par le gouvernement, comprend la mise en service en juin 2025 de trains S sur les infrastructures RER qui seront finalisées grâce aux moyens que nous avons dégagés. Il est important de valoriser les investissements réalisés, en faisant rouler les trains sur des nouvelles infrastructures, en mettant à fruit les investissements dans l'infrastructure qui ont été réalisés. Il ne sert à rien d'investir dans l'infrastructure sans à la suite mettre en œuvre l'offre de trains.

À l'approche du conseil d'administration du 6 septembre dernier, j'ai pris connaissance de la proposition de la direction de reporter une partie du nouveau plan de transport à partir de décembre 2024, d'apporter des modifications substantielles au plan de transport, dégradant le service ferroviaire pour un nombre important de voyageurs, comme par exemple à Waremmes ou entre Anvers et Bruxelles,

mais aussi d'annoncer unilatéralement une remise en cause de la courbe de production future de la SNCB, des projets d'extension prévus après 2024. Tout cela est *phasé*, inscrit dans le contrat.

Ik heb daarop de directie en de raad van bestuur van de NMBS laten weten dat ik niet tevreden ben met de voorgestelde beslissing, die niet in overeenstemming is met de verbintenissen aangegaan door de NMBS en met de bijhorende middelen.

Ik heb gevraagd om de voorgestelde beslissing te herzien. Dat is niet gebeurd, aangezien het voorstel bij consensus – enkele leden spraken over unanimiteit – werd aanvaard, met slechts enkele marginale wijzigingen, die bevestigen dat de voor december 2024 geplande verlengingen niet zullen worden uitgevoerd. Het bevat ook een substantiële wijziging van het vervoersplan en de wens om de toekomstige productiecurve van de NMBS in vraag te stellen. Dat betreurt ik uiteraard.

À ce sujet, je vous informe que j'ai été saisi ce mardi d'un recours de la commissaire du gouvernement en rapport avec cette décision, tel que le prévoit la loi sur les entreprises publiques. Elle relève des contradictions potentielles avec la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques, le statut de la SNCB, le contrat de service public, mais aussi avec le règlement n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route. Cela suspend *de facto* la décision du conseil d'administration. J'ai à présent dix jours pour analyser ce recours avec le soutien juridique du SPF Mobilité et pour prendre une décision à ce sujet. Comme depuis le début de la législature, je compte poursuivre le dialogue avec l'entreprise publique dans ce dossier. Même si c'est difficile, nous nous parlons.

Au cours de cette législature, et j'en conclus, nous avons tout mis en œuvre pour que la SNCB se prépare aux défis de l'avenir, pour qu'elle attire plus de voyageurs et joue un rôle encore plus central dans la mobilité nationale et internationale. Jamais notre société ferroviaire n'a été dotée d'autant de moyens et de perspectives claires, en bénéficiant d'un rôle aussi central dans nos transports. Il incombe à présent à la SNCB de remplir son rôle, de saisir cette opportunité et de s'organiser pour atteindre ces objectifs, avec autant de moyens pour la première fois depuis une décennie.

Bien sûr, si nous ne le faisons pas – et c'est peut-être une considération politique, mais je suppose que nous faisons un peu de politique en ce lieu – le risque est que nos ambitions soient revues à la baisse et que les contrats que nous avons signés soient remis en cause par le futur gouvernement, dont les projets de démantèlement des chemins de fer semblent déjà clairs – si j'en crois ce que je lis dans la presse. Je pense notamment à un tableau budgétaire qui prévoit une remise en cause des moyens de la SNCB à hauteur de 200 millions d'euros. Ce serait dramatique pour l'entreprise et ses salariés, mais surtout pour les voyageurs. C'est précisément la raison pour laquelle nous devons faire un pas en avant qui répond aux attentes légitimes des voyageurs et du monde économique, comme en témoigne le succès des extensions déjà réalisées, telle la liaison entre Louvain et Charleroi.

Des problèmes ponctuels peuvent survenir. Le marché de l'emploi est évidemment difficile mais cela ne peut, toutefois, pas être prétexte à remettre en cause les ambitions et un contrat signé par les deux parties en toute connaissance de cause avec un effort plus que substantiel décidé par l'actuel gouvernement fédéral.

De **voorzitter**: Dank u wel, mijnheer de minister. Zijn er replieken van de leden?

01.10 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoorden.

Voor onze fractie komt dit natuurlijk niet uit de lucht vallen. Mijn collega, Tomas Roggeman, heeft u in de vorige legislatuur regelmatig gewaarschuwd dat uw spoorvisie een luchtkasteel op drijfzand was, maar u wou toch mordicus extra treinen laten rijden op een net dat in sommige secties al op zijn limieten botste. Ik denk daarbij aan de Brusselse Noord-Zuidverbinding en aan het traject Antwerpen-Brussel. U wou in elk station een trein in elke richting om het halfuur, op elk moment van de dag meer treinen, extra treinen 's morgens vroeg, 's avonds laat en in het weekend. Dat is gewoon een utopie. Het heeft gewoon geen zin – dat is hier al vaker aan bod gekomen – dergelijke onrealistische plannen door te duwen wanneer het bestaande aanbod niet eens gewaarborgd kan worden. Om dit laatste kracht bij te zetten, wil ik graag meedelen dat de stiptheid van de treinen in de belangrijkste stations van het land het vaakst te wensen overlaat in Limburg en in de Antwerpse Kempen. Van de tien stations met de minste stiptheid liggen maar liefst zes stations in die regio's.

Bovendien, mijnheer de minister, legde u al die wilde plannen op, terwijl de NMBS een enorme uitstroom van personeelsleden op pensioenleeftijd kende en terwijl zij aanwervingsproblemen voor nieuw boordpersoneel begon te ervaren.

Wat het personeelstekort betreft, hebben wij in het verleden al voldoende aangekaart dat de aanwervingspolitiek bij het spoor drastisch moet veranderen. Het verouderde statuut is al sinds de jaren 80 niet meer gemoderniseerd en kent dan ook inherente problemen. Ik denk daarbij aan de overuren die niet uitbetaald mogen worden. Daarbij komt nog dat België het enige land in West-Europa is dat ambtenaren aanwerft om op de treinen kaartjes te knippen. Dat is misschien ook iets om eens ernstig over na te denken.

Het resultaat van uw beleidskeuzes was overigens al in de volle vivaldiperiode goed te merken. Er werden heel veel recordcijfers behaald op het vlak van de stiptheid, of moeten we zeggen, de niet-stiptheid, en uiteraard ook op het vlak van het massale aantal afgeschafte treinen. Kortom, u trakteerde de burgers op de slechtste spoorservice van de NMBS van de voorbije decennia.

Mijnheer de minister, nu zit u met de gebakken peren. Uw vleugels als minister zijn geknipt door de lopende zaken. Het management van de NMBS maakt van dat nieuwe klimaat uiteraard gebruik om een nieuw realisme toe te voegen aan de vervoersplannen. Onze fractie kan de NMBS geen ongelijk geven.

Ik noteerde zonet dat u de beslissing van de NMBS, die in consensus werd genomen, betreurt. Ik vraag mij dan het volgende af. De regering heeft ook bestuurders bij de NMBS. Een aantal van hen heeft een groene signatuur. Het lijkt mij dus tegenstrijdig dat uw eigen bestuurders de beslissing mee hebben goedgekeurd.

Het lijkt ons het best dat u nog zo weinig mogelijk initiatieven neemt. Verknoei alstublieft de boel niet verder. Tref enkel nog voorbereidingen om uw dossier aan uw opvolger door te geven en daarna de Wetstraat achter u te laten.

De **voorzitter**: Er is niemand van de MR aanwezig en ook niemand meer van de PS-fractie.

01.11 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, si je résume bien ce que vous avez dit, vous parlez beaucoup de vos investissements.

Moi, ce que je remarque, c'est qu'en 2023, pas moins de 46 000 trains ont été supprimés. Un train sur sept est soit supprimé, soit en retard, avec une ponctualité plus basse que jamais. Je remarque aussi que les prix des billets de train de la SNCB ont augmenté de 20 % depuis 2020, soit 2 % de plus que l'inflation. Je remarque aussi que 44 guichets ont été fermés et que selon les plans actuels, en 2032, un train sur dix roulera toujours en retard ou sera supprimé, et que la SNCB et Infrabel devront se débrouiller avec 2 000 employés de moins dans les dix prochaines années.

Mais oui, vous avez raison: vous avez investi. Les quais sont beaux, maintenant; mais les quais sont vides. Vous n'arrivez toujours pas à faire une autocritique. Je ne comprends pas comment on peut être aussi déconnecté.

Monsieur le ministre, je vous invite à aller travailler pendant un mois pour la SNCB, avec un conducteur de train. On ne va pas commencer méchamment. Vous commencerez votre service à 4 h 30 et vous ferez ce qu'on appelle la boucle aéroport. Vous irez jusque Dinant. De Dinant, vous irez jusque Brussels Aéroport-Zaventem, et de là jusque Charleroi, sans pause. Et vous reviendrez à Namur de la même manière. Puis après, nous en reparlerons. Faites cela pendant un mois. On verra.

Aussi, vous êtes en affaires courantes, mais ce n'est pas une raison pour ne pas répondre aux questions que nous vous posons. Vous avez déjà fait la même chose la fois dernière avec mon collègue Kemal Bilmez.

Je vous réitère ma question. Nous apprenions lundi dans *La Libre Belgique* qu'il se passe des choses plus qu'interpellantes au sein de la direction d'Infrabel. Je vous ai posé des questions, notamment relatives à l'enquête du Centre Intégrité et des propos du CEO, et j'aimerais bien avoir des réponses.

Je vous remercie.

01.12 Jean-Luc Crucke (Les Engagés): Monsieur le président, je remercie monsieur le ministre pour sa réponse. Il y a deux éléments.

Premièrement, le contrat de service public n'est pas remis en cause, et même politiquement parlant, il n'est pas remis en cause pour l'avenir par le conseil d'administration. Comme le disent bien ses termes, il peut être dérogé à un contrat de service public, notamment par urgence ou nécessité. Dans ce cas-ci, reconnaissons que le problème qui nous intéresse est d'apprécier si tout a été mis en œuvre pour atteindre l'objectif recherché – auquel tout le monde souscrit par ailleurs – en termes de recrutements! Et si pas, pourquoi? Or, dans votre réponse, nous n'avons pas reçu de réponse sur ce point. Vous ne nous éclairez pas sur la raison pour laquelle il y a, à cet égard, un échec. Est-il grave ou non? Je considère que c'est un report en temps et je préfère un report – en cela je soutiens la décision du conseil d'administration – pour que cela puisse fonctionner lorsque réellement le service sera opérationnel, c'est-à-dire qu'il disposera du personnel nécessaire pour le faire fonctionner car, heureusement aujourd'hui encore, nous avons besoin de conducteurs et de personnel pour faire fonctionner les trains.

Vous avez annoncé qu'un recours a été introduit par la commissaire du gouvernement. Je ne vais évidemment pas vous demander quelle sera votre décision mais il y a deux manières d'aborder la situation: rester frontalement en opposition avec le conseil d'administration ou, en disposant des éléments qui ont fondé la décision du conseil d'administration – et j'ai l'impression que, de deux choses l'une, vous ne les avez pas ou vous ne les donnez pas – reconnaître qu'il y a, peut-être, une nécessité impérieuse de reporter dans le temps comme la sagesse l'indiquerait.

Je terminerai sur ce déficit en personnel qui est le réel problème. J'aurais aimé vous entendre dire: "À telle date, on m'a signalé qu'on n'y arriverait pas parce que telle et telle difficulté en matière de recrutement se posait et j'ai proposé de prendre contact avec les ministres de l'Emploi aux niveaux fédéral et régional; j'ai proposé d'alerter les services de recrutement". Vous avez vu qu'entre-temps, certaines entreprises ont dû licencier du personnel. Y a-t-il eu des démarches volontaires effectuées envers ces personnes? Vous savez qu'il faut un certain temps pour former du personnel afin qu'il soit opérationnel au sein de la SNCB.

Tout cela a-t-il été fait? Si c'est le cas, nous ne pouvons rien reprocher au conseil d'administration. À l'impossible, nul n'est tenu. Nous savons bien que la situation sur le plan de l'emploi est tendue en ce moment, tant au Nord qu'au Sud du pays. Or, nous n'avons pas obtenu de réponses à ce sujet. Pour ce qui me concerne, vous comprendrez ma déception. Je ne suis pas venu, aujourd'hui, pour polémiquer afin de savoir si la faute est imputable ou non au ministre. Toutefois, tant que nous n'aurons pas obtenu les réponses aux questions posées, nous pouvons difficilement considérer que le travail a été rempli contractuellement et dans le respect de la concertation.

Pour terminer, je rappelle que les syndicats eux-mêmes estiment que la décision prise par le conseil d'administration était la seule raisonnable et utile aujourd'hui.

01.13 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, de heer Aerts en uzelf gebruiken zware woorden. U wijft de NMBS contractbreuk aan. Hoe kan er sprake zijn van contractbreuk door de NMBS, wanneer die zelf niet verantwoordelijk is voor de problemen waarmee ze kampt om uit te voeren wat afgesproken is? Wat is immers de verantwoordelijkheid van de NMBS met betrekking tot de vertraagde levering van nieuwe treinstellen?

Met betrekking tot het personeel gaf u zelf aan dat de regering – terecht en met de volle steun van de Vooruitfractie – de middelen op tafel heeft gelegd om de NMBS toe te laten om extra personeel aan te werven. U hebt cijfers aangehaald. Niettegenstaande dat er extra treinbestuurders zijn aangeworven, moeten we vandaag vaststellen dat meer dan 10 % van de treinen niet op tijd rijdt en dat 3 % van het aanbod zelfs wordt afgeschaft. Hoe kunt u dan van de NMBS eisen om in die omstandigheden, wanneer het aanbod van vandaag niet eens kan worden gerealiseerd, over twee maanden nog eens extra treinen te laten rijden? Ofwel toont u aan dat er contractbreuk gepleegd is, dat de NMBS ergens een inspanning niet doet, die ze nochtans wel zou kunnen leveren. We zullen de NMBS daarover ondervragen. Ofwel moeten wij besluiten dat de heer Aerts en u geen oog hebben voor de realiteit.

Ik keer terug naar uw betoog. De reiziger verwacht in de eerste plaats dat de aangekondigde treinen effectief rijden en op tijd rijden. Dat is vandaag al niet het geval of niet genoeg het geval.

Mijnheer de minister, ik roep u op, zoals andere collega's voor mij. Staak uw verzet tegen de beslissing, die genomen is door omstandigheden waarvoor de contracterende partij, zijnde NMBS, niet verantwoordelijk is, maar waarmee ze wel rekening moet houden. Beloof geen dienstverlening, die niet kan worden waargemaakt. ACOD Spoor heeft groot gelijk. Een dienstverlening beloven die men niet kan realiseren, is een slechte dienstverlening. Daaraan heeft niemand iets.

Ik kijk uit naar de hoorzitting met NMBS en Infrabel om in detail te vernemen, mijnheer Aerts, wat de omstandigheden precies zijn om tot de beslissing te komen die vrijdag werd genomen.

Vandaag heb ik van u, mijnheer de minister Gilkinet, helaas geen informatie gekregen waaruit ik kan besluiten dat de NMBS wel over de mogelijkheden beschikt om over twee maanden haar aanbod uit te breiden.

01.14 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, u onderstreepte dat er in middelen is voorzien om ook voor de lijn Antwerpen-Brussel investeringen uit te voeren. Kunt u nader verduidelijken welke oplossingen zich zullen aandienen?

Voorts bent u inderdaad ingegaan op mijn vraag over de rijpaden, maar volgens onze informatie zijn die niet of slechts in beperkte mate toegekend. Klopt die informatie of niet? Kunt u daarover meer duidelijkheid verschaffen?

Ten slotte zou de regeringscommissaris beroep aantekenen tegen de beslissing van de raad van bestuur. Dat is wel een bijzondere werkwijze, want zo verschuift u zich achter het initiatief van de regeringscommissaris, die toevallig ook lid is van uw kabinet. Die handelwijze lijkt ons merkwaardig. De raad van bestuur van de NMBS heeft de beslissing genomen, die we hier aan het bespreken zijn, wegens gebrek aan capaciteit en personeel. Hierbij wordt opnieuw de reiziger getroffen, terwijl het onze kerntaak is om een oplossing voor de problemen aan te reiken. We zijn benieuwd naar uw antwoorden, mijnheer de minister.

01.15 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, de NMBS moet ambitieus zijn en blijven. Nieuwe treinreizigers overtuigt men met meer, stipectere en frequentere treinverbindingen, niet met het tegenovergestelde. Ik heb uiteraard begrip voor de moeilijkheden die uw pad kunnen kruisen. Het gebrek aan treinbestuurders is er daar een van, maar tegelijk een internationale trein inleggen, met desastreuze gevolgen voor de treinverbindingen in de provincies Antwerpen en Limburg en de kust, is er daar geen van. Ik kan er niet bij dat dit allemaal is gebeurd zonder het minste overleg.

Als we een sterk openbaar vervoer willen, dan moeten de regering en het Parlement de druk hoog houden. Ik zal zeker mijn kansen grijpen om dat in deze commissie te doen. Het is cruciaal dat de NMBS het onderste uit de kan blijft halen om dat sterk openbaar vervoer te realiseren. Als de NMBS aangeeft dat ze haar engagementen niet zal naleven, dan moeten wij meer doen dan enkel onze schouders ophalen. Ik ben heel tevreden dat via de regeringscommissaris de druk op de NMBS hoog wordt gehouden, want een ambitieus openbaarvervoerbeleid krijgt men alleen maar als ook de operator zelf zijn ambities zo goed mogelijk probeert te realiseren.

Voorzitster: Tine Gielis.

Présidente: Tine Gielis.

Tot slot heb ik een boodschap voor de collega's die rond de onderhandelingstafel zitten. In de laatste supernota van de formateur staat voor de NMBS een besparing van 200 miljoen euro ingeschreven. Wie denkt dat hij daarmee een beter en performant openbaar vervoer zal realiseren, maakt zichzelf iets wijs. U kunt zichzelf iets wijsmaken, maar de reiziger zal daarvan de dupe zijn. Met die besparingen zullen de treinen niet stipter rijden en zullen er niet minder treinen wegvallen. Integendeel, het zal de situatie nog veel pijnlijker maken.

De **voorzitster**: Ik ga ervan uit dat de leden van Open Vld en DéFI het woord niet vragen voor een repliek. Ik geef het woord aan de Vlaams Belangfractie.

01.16 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik ben blij dat ik na 9,5 maanden wachten cijfers heb gekregen over de in- en uitstroom van treinbestuurders bij de NMBS. Het is wel jammer dat het zo lang geduurd heeft. De vraag die nu rijst, is of er te weinig treinbestuurders in dienst zijn, dan wel of u te veel treinen wilt laten rijden. Dat is een beetje het verhaal van de kip of het ei. Er zijn dus 100 treinbestuurders bij gekomen, maar we zijn nog lang niet waar we moeten zijn. Ook bij het ander operationeel personeel zijn er nog tekorten. Bovendien moeten we op sommige bestellingen van rollend materieel tot 2026 wachten. Het is niet duidelijk wie zijn engagementen niet nakomt en men schuift elkaar steeds de zwartepiet toe.

Hoe dan ook luidt de kernvraag of de in de beheersovereenkomst gemaakte afspraken wel realistisch waren. Mijnheer de minister, u herhaalt alsmaar dat de middelen beschikbaar zijn. Er is echter een verschil tussen beloofd geld en geld dat er effectief is. Met beloofd geld kan men immers niets kopen. Dat geld werd overigens pas beloofd vanaf 2025. De vaste dotatie voor de NMBS is in realiteit namelijk gedaald van 1,2 miljard naar 980.000 euro. De NMBS heeft op voorhand aangegeven dat dat een probleem vormt voor haar werking en dat ze nood heeft aan 808 miljoen euro voor 2023 en 2024 om de werking, die vandaag al gebrekkig is, nog maar te kunnen handhaven. Dat bedrag is dus niet toereikend om meer te kunnen doen, te investeren of meer werknemers te kunnen aanwerven! Voor 2023 kreeg de NMBS 80 miljoen en voor 2024 55 miljoen. Dan moeten we natuurlijk niet verbaasd zijn dat er problemen opduiken en de aanwervingen niet zo vlot lopen. Zoals ook al werd aangegeven tijdens de begrotingsbesprekingen, werden er wel meer projecten achteruitgeschoven door het gebrek aan financiering. Men botst daar dus op.

Ik herhaal het, de vraag is of het dak naar beneden aan het vallen is, dan wel of er een barst in zit. Het lijkt erop dat het dak naar beneden aan het vallen is. Er is bovendien nooit een garantie gegeven dat alle gemaakte plannen effectief zullen worden uitgevoerd. Misschien moet op termijn heel de beheersovereenkomst wel van tafel geveegd of herbekeken en met addenda bijgestuurd worden. Ze moet afgestemd worden op de realiteit. Dat ervaart de raad van bestuur van de NMBS nu.

Mijnheer de minister, het verwondert mij een beetje dat dat u gebruikmaakt van uw recht conform artikel 192 van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven om de regeringscommissaris op te dragen de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS te schorsen. Dat is wel redelijk ongezien. Ik herinner mij aan het begin van de voorgaande legislatuur een hele rel, met zelfs open brieven in de pers heen en terug tussen de CEO en uzelf over de sluiting van de loketten. Toen u gesuggereerd werd om de regeringscommissaris in te schakelen, hebt u toen beslist om dat niet te doen. Nu doet u dat wel en dat vind ik vreemd. Maar nogmaals, we zullen zien wat die tien dagen beraad zullen brengen en welke richting het uit zal gaan.

Mijn fractie heeft alvast de indruk, zoals wij al meermaals hebben aangegeven, dat de realiteit uw plannen en uw overeenkomst inhaalt. Misschien moet in de toekomst nog veel meer ter discussie worden gesteld.

Ik besluit met een woordje over Limburg. Ik hoor de heer Aerts hier zijn bezorgdheid uitdrukken over de situatie in Limburg. Die bezorgdheid kwam in het Parlement al ettelijke keren aan bod. In 2023 werd het vervoersplan gewijzigd en werden maar liefst 25 piekurtreinen per week tussen Genk en Hasselt – een hoofdas in Limburg en een van de weinige Limburgse assen – geschrapt. Daarover werden in het Parlement vragen gesteld, wij hebben daarover interpellaties gehouden en moties ingediend. Mijnheer Aerts, uw partij en alle andere partijen, ook bezorgde Limburgers, hebben dat allemaal van tafel geveegd door onze moties weg te stemmen. Sta me toe om de bezorgdheid over de situatie in Limburg, die men nu – toevallig enkele weken voor de lokale verkiezingen – aankaart door met open brieven naar Brussel te trekken, nogal selectief en ongeloofwaardig te noemen.

Voorzitter: Frank Troosters.

Président: Frank Troosters.

De **voorzitter**: Ik had begrepen dat er onder andere vanuit de cd&v-fractie nog bijkomende vragen werden gesteld. Mijnheer de minister, wilt u nog reageren?

01.17 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, j'ai entendu plusieurs questions, également de la part du PTB. Je ne peux pas apporter en séance des éléments de réponse à des questions portant sur un autre sujet – important, certes. Pour le reste, il me semble avoir été suffisamment clair sur le

débat en cours.

Le problème est clairement la remise en cause des ambitions à terme en termes de service. Il peut y avoir des difficultés ponctuelles en matière de recrutement. Il y a néanmoins un solde positif, du matériel roulant qui arrive, certes avec du retard, et une position que je dois prendre à la suite du recours introduit comme de droit par la commissaire du gouvernement et auquel je vais apporter une réponse dans les dix jours.

Mon seul et unique point est d'éviter un enterrement de première classe des ambitions qui figurent dans les contrats que nous avons signés et par rapport auxquels nous avons apporté tous les moyens.

Je resterai évidemment à la disposition de la commission dans les prochaines semaines, comme je le fais depuis le début de la législature, jusqu'au moment où un nouveau gouvernement sera mis en place pour répondre aux questions qui se posent, en fonction aussi parfois des informations qui me sont communiquées par la SNCB et Infrabel car j'en suis dépendant pour une série d'informations que vous souhaitez obtenir.

De **voorzitter**: Zoals het hoort in dit Huis is het laatste woord voor de leden. Ik kijk even of er nog fracties het woord wensen te nemen? *(Nee)*

In dat geval wil ik de minister bedanken voor zijn aanwezigheid en is de vergadering gesloten.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.44 uur.
La réunion publique de commission est levée à 11 h 44.*