

COMMISSION DE LA MOBILITE,
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
ET DES INSTITUTIONS
FEDERALES

du

MERCREDI 5 OCTOBRE 2022

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 5 OKTOBER 2022

Namiddag

Le développement des questions et interpellations commence à 14 h 45. La réunion est présidée par M. Jean-Marc Delizée.

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.45 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

01 Actualiteitsdebat over het energieverbruik bij de NMBS en Infrabel en toegevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het elektriciteitsverbruik van de NMBS" (55029840C)

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van de energiecrisis voor de NMBS" (55029933C)

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De energiekosten van de NMBS" (55029936C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het energieverbruik bij de NMBS" (55030023C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het energieverbruik bij Infrabel" (55030024C)

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het energieverbruik en de energiekosten van de NMBS en Infrabel" (55030065C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiën van de NMBS" (55030414C)

- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de energiecrisis en het beheer ervan bij de NMBS en Infrabel" (55030640C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De budgettaire maatregelen voor het spoorvervoer" (55030747C)

- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de gestegen energieprijzen op de NMBS"

(55030808C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De energiekosten van de NMBS en Infrabel" (55030856C)

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de energieprijzen" (55030869C)

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De energiebesparing bij de spoorbedrijven" (55030875C)

01 Débat d'actualité sur la consommation énergétique de la SNCB et Infrabel et questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La consommation d'électricité de la SNCB" (55029840C)

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences de la crise énergétique pour la SNCB" (55029933C)

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les coûts énergétiques de la SNCB" (55029936C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La consommation d'énergie à la SNCB" (55030023C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La consommation d'énergie chez Infrabel" (55030024C)

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La consommation d'énergie et les coûts énergétiques de la SNCB et d'Infrabel" (55030065C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les finances de la SNCB" (55030414C)

- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impact de la crise énergétique et sa gestion à la SNCB et chez Infrabel" (55030640C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures budgétaires concernant le transport ferroviaire" (55030747C)

- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impact de la hausse des prix de l'énergie sur la SNCB" (55030808C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les coûts énergétiques de la SNCB et d'Infrabel" (55030856C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence du prix de l'énergie" (55030869C)

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les économies d'énergie dans les entreprises ferroviaires" (55030875C)

01.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik verwijs naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

Als grootste elektriciteitsverbruiker van dit land voelt de NMBS de energiecrisis als geen ander. Naar verwachting zou het energieverbruik van de NMBS dit jaar 100 miljoen euro hoger liggen dan in 2020.

In maart van dit jaar ging men nog uit van een totale meerkost van 61,5 miljoen euro waarna het spoorbedrijf een compensatie van 64,6 miljoen euro kreeg in april 2022.

De NMBS zal diverse maatregelen nemen om zoveel mogelijk energie te besparen. Zo zullen treinbestuurders cursussen krijgen om zuiniger te rijden. Ook het gebruik van nieuwe treinstellen zou tot een elektriciteitsbesparing moeten leiden.

1. Welke bijkomende financiering zal de minister vragen voor de NMBS ter compensatie van de hoger uitgevallen meerkost voor elektriciteit?

2. Op welke termijn zullen deze extra middelen beschikbaar gesteld worden?

3. Welke zal de geschatte besparing zijn die gerealiseerd moeten worden via zuiniger rij- en remgedrag door de treinbestuurders? (GWH & Euro)

4. Zal (en zo ja, welk) dit effect hebben op de stiptheid van de treinen?

5. Zal de hogere elektriciteitsfactuur voor de NMBS in de toekomst geheel of gedeeltelijk worden doorgerekend aan de reizigers middels een verhoging van de ticket- en/of abonnementsprijzen?

6. Zo ja, in welke mate zal dit het geval zijn?

01.02 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik heb meerdere vragen ingediend en zal die in een iets uitgebreidere toelichting bundelen.

Mijnheer de minister, het is alle hens aan dek voor de financiering van ons land, voor de begroting. Dat geldt des te meer voor het spoorbeleid.

De spoorweg is een van de grootverbruikers van energie in dit land. De VRT berichtte twee maanden geleden al over de stijging van de energiefactuur voor de NMBS, die zou toenemen met meer dan 100 miljoen euro. De verwachting was toen dat die nog eens zou verdubbelen in 2023.

De spoorwegen, de NMBS en Infrabel samen, hebben in totaal 28.000 medewerkers. De impact van inflatie en de indexering van lonen is voor die bedrijven natuurlijk gigantisch, het gaat over enorme bedragen. In de plenaire vergadering twee weken geleden verklaarde u al dat de NMBS zich geconfronteerd ziet met een stijging van de elektriciteits- en personeelskosten van bijna 27 %.

Daarbovenop zitten we met enkele grote bouwerven, stationsprojecten van honderden miljoenen euro's, terwijl ook de bouwrijzen in ernstig stijgende lijn zijn. In antwoord op mijn vragen over de financiering hebt u al gezegd dat dit voor de NMBS geen euro meer kost omdat de NMBS enkel met vaste contracten werkt, maar ik heb moeite om dat te geloven, gelet op de huidige stand van de bouwsector.

Hoe het ook zij, de cijfers zijn behoorlijk rampzalig. In de aanloop naar de begrotingsgesprekken geven Infrabel en de NMBS al aan, natuurlijk ook met het oog op de nieuwe beheerscontracten, dat zij samen 3,2 tot 3,4 miljard euro nodig hebben.

In een artikel van *L'Echo* wordt u geciteerd met de uitspraak dat u een nog veel hoger budget dan 3,4 miljard euro wenst. U bevestigt dat hier, waarvoor dank. Het artikel in kwestie alludeerde alleszins op een bedrag van 5 miljard euro, wat een stevige smak geld is.

Ik heb hierover heel veel vragen.

Eerst en vooral heb ik vragen over het concrete financiële plaatje. Hoeveel bedraagt nu precies de recentste schatting van de impact van de stijgende energieprijzen bij de NMBS en Infrabel? Hoeveel bedraagt de recentste schatting van de toename van de personeelskosten voor dit jaar en voor volgend jaar? Hoeveel moet de NMBS in het lopende werkjaar 2022 lenen om haar rekeningen te kunnen betalen?

Hoeveel bijkomend budget voor de NMBS vraagt u nu precies aan de federale regering? Het zal in totaal over meer dan 3,4 miljard euro gaan. Klopt het bedrag van 5 miljard euro waarvan sprake in *L'Echo* of is dat uit de lucht gegrepen? Waarom

vraagt u bovendien een hoger budget dan de spoorbedrijven zelf aangeven nodig te hebben? Elke beleidsmaker moedigt vandaag zijn of haar administratie aan om het met iets minder te doen. Waarom gaat u de omgekeerde richting uit?

In de pers stelt u dat het over productieve extra uitgaven zou gaan die zich terugbetalen op termijn. Hoe lang is de terugverdientijd van de maatregelen die u voorstelt? Wat is de *return on investment* van de door u voorgestelde maatregelen? Een en ander doet mij vermoeden dat dat niet is berekend.

Ik heb ook enkele vragen over de impact op de spoorbedrijven zelf en op hun dienstverlening. U hebt aangegeven dat u een tegenstander bent van tariefverhogingen of dat u die wenst te compenseren in de btw. U wilt ook niet snoeien in het treinaanbod en de stations. Dat zijn duidelijke standpunten, maar hoe moet of kan de NMBS volgens u dan wel besparen? Welke mogelijkheden en denkpistes liggen daarover op tafel? Welke maatregelen worden genomen door de NMBS en Infrabel om het met minder elektriciteit te doen in de backoffice en in de dienstverlening?

Wat is precies uw standpunt over mogelijke tariefverhogingen ten gevolge van de energieprijzen? U spreekt in dat verband over een verlaging van de btw, maar betekent dat dat een prijsstijging ten dele wordt doorgerekend in de ticketprijzen?

Werken de NMBS en Infrabel aan een noodplan voor wanneer deze winter energie schaars zou worden? Als de energie gerantsoeneerd wordt, heeft dit natuurlijk een enorme impact op de dienstverlening. Wij moeten natuurlijk vermijden dat er black-outs optreden.

Is er een noodplan? Wat houdt dit in?

In de tijd van mevrouw Marghem was er het Afschakelplan Energie. Krijgt dit nu een update? Wat betekent dit voor de spoorwegen?

01.03 **Josy Arens** (Les Engagés): "*Monsieur le Ministre, la flambée des prix de l'énergie a un impact majeur sur le rail.*"

La SNCB prévoit 200 millions d'euros supplémentaires en 2023 rien que pour le coût de sa consommation d'énergie.

D'autre part, la SNCB estime qu'elle devra déboursier 160 millions d'euros pour couvrir

l'indexation salariale de ses employés.

*Monsieur le Ministre,
Confirmez-vous ces montants ?
L'Etat va-t-il intervenir pour les compenser?
La SNCB va-t-elle devoir prendre des mesures pour parvenir à payer ces factures?
Des suppressions de trains sont-elles à craindre dans les prochains mois?*

Je vous remercie."

01.04 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de voorzitter, ik kan het vrij kort houden.

Ik kan mij grotendeels aansluiten bij de vraag die collega Roggeman naar voren heeft gebracht.

De stijging van de kosten om het spoorvervoer te organiseren baart ons allemaal zorgen. Wij moeten bekijken hoe wij daarmee op een verstandige manier kunnen omgaan, en welke maatregelen de bedrijven zelf kunnen nemen om de kosten onder controle te houden zonder dat de reiziger daar het slachtoffer van wordt.

Ik meen dat daar verder ter zake niet al te veel taboes moeten zijn.

Ik zal verder naar mijn schriftelijke vraag verwijzen.

01.05 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, la crise énergétique à laquelle le pays fait face expose la fragilité énergétique de nos entreprises ferroviaires (la SNCB en particulier). Dès lors, pourriez-vous confirmer les mesures prises et à l'étude et voir si, sur le plan structurel, la SNCB et Infrabel envisagent de prendre des mesures ou de remettre sur le métier des mesures plus structurelles afin d'être moins dépendants sur le plan énergétique? La problématique est cruciale et d'actualité.

01.06 **Laurence Zanchetta** (PS): Monsieur le président, on l'a dit: la SNCB est le plus gros consommateur d'électricité en Belgique.

En raison de la hausse des prix de l'énergie, la SNCB a annoncé une hausse du coût de cette consommation, estimé à 223 millions en 2022 et à 432 millions en 2023, tandis qu'il s'élevait à 123 millions en 2020.

Monsieur le ministre, pouvons-nous obtenir votre retour sur ces chiffres? Quelles initiatives sont-elles envisagées pour faire face à cette situation?

Il nous est parvenu que le gouvernement discutait avec la SNCB d'une compensation qui concernerait notamment les coûts énergétiques et le maintien de l'offre. Pouvons-nous obtenir des informations à ce sujet? Le montant de cette compensation a-t-il déjà été arrêté? Celui-ci compensera-t-il le coût énergétique?

Pouvez-vous nous garantir que la hausse de la facture n'impactera pas l'offre de transport, la ponctualité des trains, les tarifs, ainsi que le personnel?

01.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, wij zitten in een zware energiecrisis, zowel voor de NMBS als voor de gewone werkmensen. Ik ben niet meer van de jongsten, maar ik heb nog nooit in mijn leven meegemaakt dat mensen bang zijn om hun verwarming aan te zetten. Dat hoor ik nu elke dag.

Ik begrijp dus ook dat de prijs voor het energieverbruik van de NMBS en Infrabel zal verdubbelen tegen 2023, 432 miljoen euro voor de NMBS en voor beide samen meer dan 700 miljoen extra. De NMBS zegt wel dat zij maatregelen zal nemen om de temperatuur wat te verlagen en om vaker de lichten te doven, maar dat zijn allemaal kleine symbolische acties die het fundamentele probleem niet oplossen. Daarom vraagt de NMBS nu ondersteuning door de overheid.

Wij hebben ons geïnformeerd en bij de Nederlandse Spoorwegen heeft men blijkbaar een langlopend vast energiecontract met Eneco. Dat vervalt pas in 2024, wat ervoor zorgt dat de Nederlandse Spoorwegen nu veel minder last hebben van de hoge energiekosten. Zij ontlopen 1 miljard euro aan extra kosten.

Heeft de NMBS ook een langlopend energiecontract? Kunt u ons vertellen welke energiecontracten de NMBS en Infrabel op dit moment bezitten?

Hoeveel compensatie vragen onze spoorbedrijven, de NMBS en Infrabel, om hun energiekosten op te vangen? Zal de federale regering onze spoorbedrijven financieel ter hulp schieten?

Zal deze regering de overwinsten van de energiesector met terugwerkende kracht afroemen en gebruiken om de spoorbedrijven te ondersteunen?

Kunt u ons garanderen dat de NMBS niet zal schrappen in haar aanbod wegens de hoge

energieprijzen?

01.08 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, iedereen merkt het aan de facturen die binnenvallen: de energieprijzen zijn dramatisch gestegen. Dat is iets wat de NMBS uiteraard ook voelt. De treinmaatschappij is immers de grootste elektriciteitsafnemer van het land. Het grootste deel van hun elektriciteit wordt uiteraard gebruikt om de treinen te laten rijden.

In het verleden heeft de NMBS al maatregelen genomen om energie te besparen. Zo werden er zonnepanelen geïnstalleerd, zijn de nieuwe M7-rijtuigen een pak energie-efficiënter en wordt er geïnvesteerd in nieuwe ledverlichting. Ondanks deze inspanningen zal ook de NMBS geconfronteerd worden met een sterk toegenomen energiefactuur. In 2020 betaalde de NMBS 123 miljoen euro voor elektriciteit. Dit jaar zal deze kostprijs oplopen tot 223 miljoen euro en volgend jaar tot 432 miljoen euro. Daar komt ook bij dat de NMBS met 18.000 werknemers nog altijd een van de grootste werkgevers van het land is en ze dus ook geconfronteerd wordt met een aanzienlijke kostenstijging door de indexering van de lonen. De indexering kost het bedrijf volgend jaar 165 miljoen euro.

De spoorwegmaatschappij en de spoornet-beheerder kregen al respectievelijk 64,6 miljoen euro en 17,4 miljoen euro toegekend ter compensatie van de sterke stijging van de energieprijzen en loonkosten in de eerste helft van dit jaar. Men wil daarnaast de ticketprijzen, overeenkomstig de beheersovereenkomst, indexeren met 10%. Dat is echter iets waarvan u geen voorstander bent.

Ik heb drie vragen voor u, mijnheer de minister. Heel wat bedrijven die veel energie verbruiken hebben een strategie om energie aan te kopen via verschillende termijncontracten. Sommigen wisten daardoor hun energiekost, ondanks de fel gestegen prijzen, te drukken.

Op welke manier is de NMBS ingedekt om stijgende energieprijzen op te vangen en voor welk deel van de gestegen energieprijzen acht u het wenselijk om die te compenseren met belasting-geld?

Welke energiebesparende maatregelen die op korte termijn kunnen worden ingevoerd neemt de NMBS in overweging?

U bent er geen voorstander van om de ticketprijzen te laten stijgen. U kijkt eerder naar

een verlaging van de btw. Hoever staat u met dat voorstel en wat is de kostprijs?

01.09 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, nous avons effectivement beaucoup de questions mais c'est un débat qui en vaut la peine et qui est complètement d'actualité.

Geachte collega's, de crisis die wij doormaken is ongezien en genadeloos. Meer dan ooit moet de overheid de burgers beschermen, in het bijzonder zij die het hardst worden getroffen. In die zin heeft de federale regering op 16 september verschillende maatregelen goedgekeurd om de energiefactuur te verlichten.

Ce sont de nouvelles mesures au-delà de celles qui avaient déjà été prises, notamment le tarif social de l'énergie qui protège un Belge sur cinq.

Ook op Europees niveau wordt het werk voortgezet. Ik verwijs bijvoorbeeld naar het akkoord van de Raad van de EU van afgelopen vrijdag om de overwinsten van elektriciteitsproducenten af te romen, op initiatief van mijn gewaardeerde collega Van der Straeten.

L'idée est donc de capter les surprofits du secteur de l'énergie pour pouvoir les redistribuer vers les citoyens et les entreprises qui en ont besoin.

Uiteraard hebben de hogere energieprijzen ook een impact op de spoorbedrijven. De cijfers van de NMBS zijn gekend. Ze leren ons dat de spoorwegmaatschappij in 2020 voor gas, stookolie en elektriciteit 123 miljoen euro betaalde. Dit jaar zal die factuur volgens verwachting oplopen tot 223 miljoen euro en in 2023 zelfs tot 432 miljoen euro. Deze cijfers roepen op tot actie, zowel op het vlak van investeringen als op het vlak van energiebesparing. De regering buigt zich momenteel over de begroting van de volgende twee jaren, alsook de begrotingstrajecten voor de NMBS en Infrabel voor de komende tien jaar. In dat kader heb ik verschillende pistes op tafel gelegd om ervoor te zorgen dat reizigers zo weinig mogelijk impact van de crisis ondervinden. Zo heb ik inderdaad onder andere voorgesteld om de btw op tickets voor het openbaar vervoer te schrappen.

Voor alle duidelijkheid, dit zou voor mij slechts een eerste stap zijn. Ik zal verder alles uit de kast halen om van de trein de ruggengraat van onze mobiliteit voor iedereen te maken. De crisis mag er niet toe leiden dat de modal shift naar het spoor in het gedrang komt, wel integendeel. Gezien de stand van de gesprekken, kan ik daarover nu niet

verder in detail treden. Na de commissie komt de kern. Ik kan ook niet meer zeggen over de precieze budgetten. Wij werken er wel hard aan.

Pour ce qui concerne la prise en charge de coûts énergétiques et des coûts de personnel de la SNCB et d'Infrabel pour l'année 2022, le gouvernement a pris ses responsabilités et une première aide a été accordée pour le premier semestre de cette année; le Parlement a voté en commission des Finances ce matin l'aide pour le deuxième semestre 2022. Je vous remercie pour ce soutien. Je remercie également mes collègues pour ce soutien. Il est nécessaire que chaque citoyen, chaque entreprise *a fortiori* chaque entreprise publique, chaque entreprise de transport public soit aidée à la hauteur des enjeux et des coûts supérieurs qu'elle connaît aujourd'hui.

Le Comité de concertation du 31 août consacré à la crise énergétique a émis une série de pistes pour faire face à la crise énergétique, notamment la réduction de la consommation d'énergies fossiles. En matière de réduction de la consommation, les pouvoirs publics ont un rôle d'exemple à jouer et les sociétés de transport un rôle actif dès lors que le train est le mode de déplacement le plus écologique émettant le moins de CO₂. Ce même devoir d'exemplarité des entreprises publiques ferroviaires est également repris dans la Vision Rail 2040 ainsi que dans les projets de contrats qui doivent être définitivement conclus pour la fin de l'année. C'est pourquoi, à ma demande, la SNCB et Infrabel vont mettre en œuvre une politique de sobriété encore plus forte au sein de leurs bâtiments et installations afin d'économiser l'énergie.

Ik heb daarover een gezamenlijke brief gestuurd aan de CEO's van de twee bedrijven, samen met mevrouw De Sutter. Zij hebben daarop vlug en positief geantwoord. Ik geef een aantal voorbeelden van de maatregelen die door de twee bedrijven zijn genomen.

De NMBS leert haar treinbestuurders nog energiezuiniger te rijden. De vernieuwing van het treinmaterieel zorgt voor nieuwere treinen die minder energie verbruiken, bijvoorbeeld doordat energie tijdens het rijden kan worden teruggewonnen of door de aanwezigheid van led-verlichting.

De NMBS krijgt een betere kennis van haar energieverbruik dankzij de plaatsing van energiemeters op een aantal plaatsen in verschillende treinen.

Tegen 2032 wil ze in alle stations, kantoren en werkplaatsen led-verlichting hebben geïnstalleerd. Defecte verlichting wordt sinds een aantal jaren steevast door led-verlichting vervangen.

De NMBS produceert zelf ook groene stroom. Nu al heeft men meer dan 20.000 zonnepanelen, goed voor een jaarlijkse productie van 6 gigawatt.

De door Infrabel afgekondigde energiebesparende maatregelen focussen op de reductie van het aardgas- en elektriciteitsverbruik en streven naar een reductie van 20 % tot 25 % van het variabele energieverbruik.

Een belangrijke factor in de totale reductie is de effectiviteit van de interne sensibiliseringscampagne tot 10 % minder verbruik. De grootste besparing op elektriciteit zal met de versnelde roll-out van de intelligente sturing van de wisselverwarming worden gerealiseerd: 40 % minder maandverbruik met een mogelijk besparingspotentieel van 20 % tot 30 %.

À ces mesures s'ajoutent désormais les nouvelles pratiques visant à réduire les coûts de chauffage en baissant les thermostats, comme ailleurs dans la fonction publique fédérale, à 19° dans les bureaux et de 1° dans les ateliers. Une attention particulière sera réservée à la consommation en veille des appareils. Selon les estimations, ces mesures devraient conduire à une baisse de l'utilisation du mazout et du gaz à la SNCB de 7,5 % et de l'électricité - hors traction ferroviaire - de 3 %.

Je voudrais insister sur le fait que la plus grande part de la consommation d'électricité de la SNCB, surtout, et un peu d'Infrabel vient de l'énergie de traction, qui sert à faire rouler nos trains et qui est donc difficilement compressible, sauf à les mettre à l'arrêt. Je ne le souhaite pas, tout comme les membres de notre commission, issus des différentes régions du pays, qui veulent des trains suffisamment nombreux et ponctuels, aussi bien en semaine que le week-end.

Verder streeft de NMBS bij de aankoop van energie naar een optimale verdeling van het risico, waarbij elektriciteit wordt aangekocht voor een langere periode. Daarvoor wordt zowel met vaste prijzen gewerkt als met variabele.

Pour être tout à fait clair, il s'agit d'un aperçu des mesures déjà prises. Rien n'empêche de proposer des mesures supplémentaires en fonction de l'évolution de la crise. Je pense que chaque

opérateur industriel doit se poser la question, *a fortiori* un opérateur public. Je suis en contact permanent à ce sujet avec la direction de la SNCB et celle d'Infrabel. L'efficacité énergétique fait également partie des négociations des nouveaux contrats.

En tant qu'entreprises publiques, la SNCB et Infrabel sont bien conscientes de leur rôle exemplaire à cet égard. Je les remercie de leurs efforts.

Ten slotte, ik reik ook de hand aan mijn gewestelijke collega's bevoegd voor Mobiliteit. In de interministeriële conferentie Mobiliteit bespreken wij verschillende energiebesparende maatregelen, die aan een volgend Overlegcomité Energie zullen worden voorgelegd. In hetzelfde kader heb ik het voorstel gedaan om de btw op tickets voor trein, tram en bus naar 0 % te brengen.

Collega's, de inzet is duidelijk, meer dan ooit is de trein, en bij uitbreiding het openbaar vervoer, onze partner in deze crisis. Het is het uur van de waarheid. Het is dan ook onze plicht om voldoende middelen uit te trekken voor de treinreizigers. Ik reken op alle partijen om mij te steunen in dat gevecht. Dat is waarvoor ik strijd als minister van Mobiliteit en, bovenal, van de reizigers.

Un deuxième débat suivra sur la question de la grève de ce jour, qui pourra apporter des compléments d'information. Mais vous connaissez ma conviction – que j'ai affirmée à plusieurs reprises et que je réaffirme ici – sur l'importance du train dans la mobilité du futur, conformément à notre accord de gouvernement particulièrement ambitieux en la matière.

Nous subissons évidemment, comme le reste de la société, des vents contraires. Nous connaissons des difficultés liées notamment au prix de l'énergie, après avoir connu des difficultés avec le covid, qui a fait en sorte qu'il n'y avait plus grand monde dans les trains. Après, nous avons connu des difficultés liées aux inondations dans la partie sud du pays. Mais nous gardons le cap parce que le train, dans un contexte climatique, énergétique et de mobilité tel que nous le connaissons, a un rôle majeur à jouer. C'est ma conviction.

Je suis ambitieux. J'ai mis sur la table des propositions. Le gouvernement a adopté la vision 2040 pour le rail. Vendredi passé, c'était au tour du Plan marchandises pour le rail. Nous

avons pris acte, en première lecture, des contrats des deux sociétés. Nous devons conclure la négociation pour la fin de l'année. C'est un élément majeur de notre accord de gouvernement. Il donnera pour dix ans le *direct award* à la SNCB. C'est un signal essentiel.

Il manque une chose, et c'est un des enjeux du conclave budgétaire. Il manque des moyens supplémentaires pour l'investissement. Ce sont des moyens importants, monsieur Roggeman. Vous me demandez très régulièrement des nouvelles de la station de la commune dont vous êtes échevin. Vos collègues le font aussi. Vous ne pouvez pas en même temps demander plus de trains, des trains à l'heure, vous plaindre des trains qui ne sont pas là, demander des stations plus accessibles et vous plaindre en même temps des investissements que nous réalisons. C'est de très mauvaise foi, d'autant plus qu'il est inscrit dans les accords et les contrats que nous sommes en train de négocier une trajectoire d'efficacité de la part de la SNCB et d'Infrabel. Nous ne sommes pas en train de remplir un tonneau troué, mais de réformer nos sociétés ferroviaires avec l'accord de leurs comités de direction, en dialogue avec les syndicats. Nous sommes en train d'écrire demain, et vous pouvez compter sur moi pour continuer à le faire avec conviction.

01.10 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik had nog een andere vraag te stellen in een andere commissie. Ik heb dus verwezen naar de schriftelijke versie van mijn vraag. Ik heb niet alle antwoorden op mijn vraag teruggevonden in uw antwoord. Ik zal ze eventueel schriftelijk opvragen, zoals het effect van het andere rijgedrag, financieel maar ook op het vlak van de stiptheid van de treinen.

Uiteraard is de oefening die u moet maken, geen eenvoudige oefening. Zoals u opmerkt, staat u inderdaad voor het uur van de waarheid. Indien u de centen niet krijgt die u nodig hebt, om te verwezenlijken wat u allemaal wil doen, zit u natuurlijk met een probleem.

Eén punt deel ik met u. Dat is dat de reizigers zo weinig mogelijk impact mogen ondervinden van de problemen die nu op financieel vlak rijzen door de energiecrisis. Daarmee zijn wij het eens. De reizigers moeten niet steeds meer betalen voor de gebrekkige service die zij momenteel krijgen.

Ik geloof dat u alles uit de kast haalt. U staat daar niet alleen mee. Er wordt op dit moment gestaakt. De NMBS heeft al gedreigd dat zij, wanneer zij

niet meer geld krijgt, het functioneren van de loketten en de stations zal moeten herbekijken. Infrabel heeft ook gedreigd met het uit dienst nemen van een vijfde van het spoornet. Dat is 700 km die niet meer zouden kunnen worden onderhouden. Alle druk die kan worden gezet, wordt dus blijkbaar ook gezet.

De vooruitzichten inzake de energiekosten voor 2023, namelijk 432 miljoen euro, zijn niet niks. Wij zullen afwachten waar wij effectief uitkomen. Begin 2022 werden die kosten ook op 60 miljoen euro geschat. Zij blijken nu ook hoger te zijn. Afgezet tegenover de fenomenale plannen die u hebt, om meer treinen te laten rijden, zijnde twee treinen per uur in elk station en in de grootste stations nog meer, blijkt dat een en ander nog een probleem zal zijn.

Ik las vanmorgen ook dat u 4 miljard euro vraagt voor de komende tien jaar. Een simpel deelsommetje over tien jaar leert mij dat het om 400 miljoen euro per jaar gaat. Daarmee kan u de hoge energiekosten van vorig jaar net niet betalen. Ik ben benieuwd wat de komende dagen zullen opleveren en hoe de puzzel zal worden gelegd. Ik ben er alleszins van overtuigd dat u nooit genoeg geld zal binnenhalen, om alle plannen die u maakt, te kunnen realiseren.

Wij zullen een en ander echter de komende dagen volgen.

01.11 Josy Arens (Les Engagés): Je remercie le ministre pour ses réponses tout en lui souhaitant bonne chance dans les différentes négociations budgétaires, puisqu'elles seront loin d'être simples. Les discussions concernant le quatrième ajustement budgétaire de ce matin m'en ont déjà donné un avant-goût. Nous vivons une période de crise après l'autre, ce n'est pas simple.

Monsieur le ministre, si j'ai bien compris, les voyageurs ne souffriront pas de cette grosse problématique car si nous augmentons les prix des billets de train, nous aurons de moins en moins de voyageurs. Je ne voudrais pas que les chemins de fer en arrivent au même point que les autobus dans nos villages, qui, à force de réduction du nombre de voyageurs, ont fini par être supprimés complètement.

01.12 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, ik was net te laat, maar heb het grootste deel van uw antwoord kunnen beluisteren. Ik heb antwoord gekregen op de vragen die ik had ingediend.

Ik ben heel blij dat de regering heeft beslist om de hogere energiekosten bij het spoor te compenseren. Ik ben ook blij te vernemen dat er heel concrete plannen zijn bij het spoor om het energieverbruik zoveel mogelijk te verminderen. De hoge energieprijzen zijn immers een regelrechte bedreiging voor de exploitatie. Tot slot ben ik het helemaal eens met uw analyse dat het spoor en bijkomende investeringen daarin een deel zijn van de oplossing voor deze crisis. Als we ervoor kunnen zorgen dat er meer en beter en stipter openbaar vervoer is, als we ervoor kunnen zorgen dat we meer goederen per spoor kunnen vervoeren, dan kunnen we de files aanpakken en de impact op milieu en klimaat verminderen. Dat is goed voor onze economische groei en voor de portemonnee van de mensen, als we er tenminste voor zorgen dat de tickets betaalbaar blijven. Wat dat betreft, vindt u een partner in Vooruit bij het zoeken naar mogelijkheden om het spoor nog meer in te zetten als hefboom voor duurzame mobiliteit.

01.13 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, u hebt een paar punctuele antwoorden gegeven, waarvoor dank.

Toch zijn nog heel wat vragen onbeantwoord gebleven. U wilt geen duidelijkheid geven over budgettaire vragen en die 5 miljard en dat kan ik nog begrijpen in aanloop naar de budgetbesprekingen. Ik had verwacht dat de terugverdientijd en de *return on investment* niet waren berekend. Ik had wel gehoopt op antwoord inzake een eventueel afschakelplan voor het spoor, gezien de precedentes daarrond. Besparingsmogelijkheden heb ik, buiten energiekosten, ook niet gehoord. Wel delicaat is dat u, ondanks herhaalde vragen, geen duidelijkheid geeft over de toenemende spoorschuld van de NMBS. Hoeveel schuld moet de NMBS dit jaar maken, al was het maar op basis van de begroting van vorig jaar? Ik heb die vraag al een drietal keren gesteld, maar telkens blijft ze onbeantwoord. Het Parlement heeft het recht om te weten wat het financiële plaatje hiervan is.

Het is duidelijk dat elke overheid in dit land – van gewestelijke overheden tot gemeentebesturen – zich inspant om de grote financiële impact van de hoge energieprijzen en de inflatie op te vangen. Ze gaan op zoek naar financiële doorlichtingen en mogelijke besparingen.

Bij u horen we evenwel vooral het omgekeerde. U hebt daarjuist ook bevestigd dat u meer budget

wilt dan de voorziene 3,4 miljard euro ondanks de extra financiering van honderden miljoenen euro's boven op de begroting van de afgelopen jaren. Dat is vreemd. Uw spoorbeleid lijkt zich af te spelen op een andere planeet, op planeet Ecolo, waar het belastinggeld aan de takken van de bomen groeit, waar niks of niemand moet besparen, waar het geld door ramen en deuren naar buiten vliegt.

U hebt niets aangegeven over mogelijke doorlichtingen van de dienstverlening. Er worden geen kritische vragen gesteld over de aanwervingen of de pensioenleeftijd die in sommige functies 55 jaar is. U maakt geen kanttekeningen bij statutaire benoemingen. U maakt evenmin evaluaties van spoorverbindingen zonder passagiers en u hebt geen bedenkingen bij stations waar een tiental mensen opstappen.

Op planeet Ecolo is het plezant leven, maar jammer genoeg is de realiteit anders. Het financiële huis staat in brand. Als u ons steun vraagt om de rekeningen te doen kloppen, dan zijn we uw bondgenoot. Er zal dan evenwel meer nodig zijn dan enkel geld bijvragen, want de federale potten zijn al lang leeg. We zullen doortastender moeten optreden. Dat zult ook u moeten doen in het spoorbeleid.

U zult de dienstverlening op locaties waar er geen aantoonbare vervoersvraag is, onder de loep moeten nemen. U zult ook de personeelsbezetting moeten bekijken en mogelijkheden tot interne mutaties onderzoeken, voor zover het aftandse spoorstatuut dat toelaat. De reiziger of de belastingbetaler mag financieel evenwel niet volledig opdraaien voor uw beleidsplan om ook verlieslatende spoorverbindingen uit te breiden. Daar schuilt de kern van het probleem en daar legt de staking van vandaag ook de vinger op de wonde. U focust op de fetisj van een verdubbeling van de dienstverlening, ook bij verlieslatende spoorverbindingen waar er geen aantoonbare vervoersvraag is, terwijl er nog niet eens geld en personeel genoeg zijn voor het aanbod van vandaag.

Het is geen schande om dat beleidsplan bij te sturen op basis van de actualiteit. De oorlog in Oekraïne en de energiecrisis zagen we niet aankomen. Ze hebben een nieuwe realiteit geschapen. Het is onverantwoord om daarvoor blind te zijn en plannen hoe dan ook te willen doorzetten. Als u daarvoor uw ogen wilt openen, kan er ook financiële ruimte bijkomen voor projecten met betrekking tot toegankelijkheid van stations en stationsrenovaties die soms al een

heel decennium zijn uitgesteld op locaties waar duizenden mensen opstappen. U zult dan wel meer moeten doen dan enkel met een uitgestoken hand naar begrotingsconclaven gaan.

01.14 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het staat buiten kijf dat er extra budgetten nodig zullen zijn om het spooraanbod op niveau te houden. Ik maak mij daar toch zorgen over. Het spooraanbod en de kwaliteit van de dienstverlening vandaag zijn niet goed. Zo worden er al een heel jaar treinen geschraapt, vallen er naast de aangekondigde geschrapte treinen nog regelmatig treinen onaangekondigd weg, rijden treinen in beperkte samenstelling, is er een gebrek aan capaciteit en gaan deuren niet open.

Als ik dan alle plannen en ideeën voor de toekomst bekijk, vraag ik mij af of we ons niet beter eerst zouden focussen op de kwaliteit van het aanbod dat vandaag op papier zou moeten worden gerealiseerd, maar dat niet wordt. Dat vind ik vandaag de belangrijkste uitdaging. Er zullen wellicht extra middelen nodig zijn om voldoende personeel aan te werven, zowel rijdend personeel als personeel dat in de werkplaatsen zorgt voor het onderhoud. Focus eerst op de treinen die vandaag moeten rijden.

Ik heb niets gehoord over de verdere uitrol van het vervoersplan dat in 2019 werd uitgewerkt. Een derde deel daarvan zou in december 2022 moeten worden uitgerold. U had een uitbreiding van het aanbod 2020, 2021 en 2022. December 2022 komt eraan. Het aanbod dat vandaag zou moeten worden gerealiseerd, wordt niet gerealiseerd. Ik neem aan dat dit toch prioriteit krijgt op een verdere uitbreiding van het aanbod. Dat is een element dat ik nog in het debat wilde brengen.

01.15 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses exhaustives tant en ce qui concerne les mesures immédiates prises au niveau des entreprises et du gouvernement qu'en ce qui concerne le long terme. Je réaffirme la nécessité d'un nouveau cap énergétique pour protéger nos entreprises ferroviaires. C'est indispensable, à l'image de ce que font certains pays voisins.

À court terme, je salue aussi la nouvelle aide d'État pour le budget 2022 pour protéger les voyageurs. Vous avez parlé d'un soutien du Parlement.

Je dois aussi dire qu'en ce jour de grève, le PTB,

qui est du côté des travailleurs et des voyageurs, n'a pas soutenu cette aide d'État, ce qui me paraît assez incompréhensible. Mais nous sommes effectivement à une heure de vérité pour le rail et aussi pour les supporters du rail; pour ceux qui veulent des solutions et qui veulent avancer. Des moyens supplémentaires sont aussi indispensables pour l'avenir, pour la mobilité de demain, pour les voyageurs, le climat et notre économie.

Je ne sais pas sur quelle planète vit M. Roggeman. Certainement pas sur la planète rail mais plutôt sur une planète grise. Ce n'est pas l'avenir que je souhaite pour les voyageurs.

01.16 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer Parent, wij hebben ons onthouden omdat wij vinden dat het onvoldoende middelen zijn. Wij vinden het goed dat er middelen komen, maar wij vinden dat het onvoldoende is. Er zal veel meer nodig zal zijn als we de problemen willen oplossen. Wij willen dat er structurele oplossing voor deze energiecrisis komt. Die is tweeledig. Ten eerste, de overwinsten moeten worden belast. Ten tweede, er moet ook een blokkering van de prijzen komen. Dat is wat er moet gebeuren als we fundamenteel iets willen veranderen. Anders blijven we ronddraaien en komt er geen definitieve oplossing voor het probleem van de energiecrisis. Wij zijn voor het feit dat er middelen komen, maar het is voor ons onvoldoende.

Mijnheer de minister, in Nederland hebben ze die contracten afgesloten. Ik merk op dat u niet echt een kritische houding aanneemt tegenover Infrabel en de NMBS. Hadden zij meer kunnen doen om ervoor te zorgen dat er goede contracten zouden worden afgesloten of niet? Ik vind dat men kritisch moet kijken naar de contracten die worden afgesloten, om ervoor te zorgen dat er goede prijzen voor de NMBS en Infrabel worden bekomen.

01.17 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Dat de energieprijzen en de verhoging van de loonkosten een uitdaging vormen staat uiteraard niet ter discussie. De vraag is wel hoeveel wij als belastingbetaler daarvan moeten dragen – ik denk dat wij daarmee heel kritisch mogen omgaan – en hoeveel er door de NMBS moet worden gedragen, waarmee we de spoorwegmaatschappij responsabiliseren.

Ik merk vandaag dat de verwarming in sommige