

treinen en stations gewoon aan staat, waarbij reizigers de ramen moeten openzetten omdat het te warm wordt en waarbij een radiator onder enkel glas staat. Dat krijgt men echt niet aan treinreizigers uitgelegd. Ook het gebrek aan langetermijnenergiecontracten als grootste energieverbruiker breekt nu toch ook zuur op. Mijnheer de minister, ik denk dat we heel kritisch moeten kijken naar wat er momenteel in de stations gebeurt. We moeten veel spaarzamer met energie omgaan.

De heer Van den Bergh zei het ook al, de dienstverlening is dramatisch. Daarover zullen we het later vandaag nog hebben.

Le **président**: Chers collègues, ceci clôture une série de questions sur la consommation énergétique de la SNCB et d'Infrabel. C'est vraiment un défi sociétal pour tous.

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

02 Actualiteitsdebat over de stakingsacties op het spoor en interpellatie en toegevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsacties op het spoor" (55000325I)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking bij het spoor op 05/10 en de minimale dienstverlening" (55030678C)

- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking bij het spoor op 5 oktober" (55030683C)

- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsaanzegging voor 5 oktober" (55030716C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nationale spoorstakingen" (55030719C)

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorstaking" (55030872C)

- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De eisen van het spoorwegpersoneel en de spoorstaking van 5 oktober 2022" (55030885C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsaanzegging en -acties bij het spoor" (55030490C)

02 Débat d'actualité sur les actions de grève sur le rail et interpellation et questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mouvements de grève sur le rail" (55000325I)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM

Mobilité) sur "La grève des chemins de fer le 05/10 et le service minimum" (55030678C)

- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève sur le rail du 5 octobre" (55030683C)

- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le préavis de grève du 5 octobre" (55030716C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les grèves nationales sur le rail" (55030719C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève du rail" (55030872C)

- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les revendications des cheminots, en grève ce 5 octobre 2022" (55030885C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le préavis et les actions de grève sur le rail" (55030490C)

02.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik ben gisterenavond in Vorst en vanmorgen in Schaarbeek en Brussel-Zuid naar de piketten geweest van de spoorwegbeambten. Ik zal starten met een paar verhalen van mensen. Nadia vertelde mij gisterenavond dat ze zeven nachten na elkaar moet werken en dat ze in die zeven nachten nog eens tweemaal 4 uur extra heeft moeten werken omdat er geen enkel ander personeelslid ter beschikking was. Daardoor had ze maar twee rustdagen en had ze 8 uur te veel gewerkt. In een atelier in Vorst hoor ik van bijna alle mensen dat het grote probleem het personeelstekort is. Er zijn onvoldoende handen om de jobs goed te kunnen uitvoeren. Daarnaast vormen de lonen een probleem. Sinds 2008 is er al geen loonsopslag meer geweest. Ook dat heb ik veel gehoord. De facturen van de mensen stijgen. Zij vinden dat ook hun lonen mogen stijgen.

Deze morgen in Schaarbeek heb ik met de *dépanneurs* gesproken. Dat zijn de mensen die opgeroepen worden als er een trein in panne staat en die snel ter plaatse moeten gaan om ervoor te zorgen dat die trein kan vertrekken. Rachid, een van hen, vertelde mij dat ze vroeger met 22 waren in Brussel-Zuid, en nu nog met 7. Die mensen kunnen geen overuren opnemen. Er moeten nog meer dan 150 verlofdagen opgenomen worden. Vroeger kregen deze mensen een serieuze opleiding, nu krijgen ze ook die opleiding niet meer. Vroeger waren ze met twee om op depannage te gaan, nu alleen. Soms moeten ze midden in de nacht naar een trein gaan om alleen die depannage te doen. Dat heeft natuurlijk gevolgen, ook voor onze reizigers. Als die

dépanneur er niet is, kan die trein niet vertrekken. Dat is een groot probleem.

Kim, een treinbegeleider in Brussel-Zuid, vertelt mij dat de mensen bijna onmogelijk verlof kunnen nemen. Op een depot van 140 mensen zijn er maar drie die een kort verlof kunnen nemen. In een bepaalde regio kunnen ze zelfs maar drie dagen nemen voor een korte periode, wat vroeger vier dagen was. Dit werd niet besproken met het personeel. Bij een wissel van een rol moet de werknemer dit lang op voorhand aanvragen. De kans dat de rol gewisseld kan worden, is heel klein. Men moet om middernacht opstaan om te proberen die dag te krijgen.

Zo gaat het eraan toe voor de werknemers bij de NMBS. Dan moet men niet verschieten dat er mensen zijn die dat niet meer zien zitten. Ik ben het beu om hier te luisteren naar gepraat over aandacht voor de combinatie arbeid en gezin. De mensen van de NMBS hebben geen sociaal leven. Ik weet niet hoe mensen met kinderen dat doen. Dat is een heel groot probleem.

Dat is de situatieschets van het personeel, maar daarnaast zijn er natuurlijk de reizigers.

Ik kan een boek schrijven over alle problemen die de reizigers ons doorsturen: een trein die te laat is, een trein die afgeschaft is, mensen die niet op tijd zijn om hun kinderen af te halen, mensen die niet op tijd op hun werk geraken. Dat zijn allemaal zaken die vandaag gebeuren. Ik geef u twee belangrijke cijfers daarbij: 22.000 treinen afgeschaft, 80.000 uren die nog gecompenseerd moeten worden. En dat onder een groene minister. Dat is toch beschamend.

Ik wil nog zeggen dat ik afgelopen weekend naar Londen geweest ben, naar de staking in het Verenigd Koninkrijk, waar alles geprivatiseerd is en waar de situatie heel erg is. Ook daar voeren de mensen strijd voor een beter openbaar vervoer. Daar zeggen de mensen: *enough is enough!* Dat is de slogan van de werknemers in Londen.

Ook in Frankrijk komen er spoorstakingen. In Nederland is er een staking geweest bij de NS, met een groot succes. De mensen hebben daar 12 % opslag gekregen en een betere verlofregeling. Strijd loont dus.

Ik kom tot mijn vragen aan u, mijnheer de minister.

Hoe kijkt u naar deze vervroegde spoorstaking?

Wat is uw reactie erop? Hebben de spoorwegwerknemers een punt?

Zult u rechtstreeks in dialoog gaan met de sociale partners? Zult u hun eisenpakket meenemen naar de begrotingsbesprekingen? Zijn de vakbondseisen legitiem, volgens u?

Wat is voor u de ondergrens om een akkoord te bereiken over de spoorbegroting?

Ik merk dat de steun voor deze staking ook onder de pendelaars groot is. Zij zijn het grootste slachtoffer van de besparingen bij het spoor: het tekort aan personeel, de sluiting van de loketten, het verouderde materieel. Dat zien wij ook aan de reizigerscijfers: die dalen.

Wat is uw boodschap aan hen? Wat zult u doen om de reizigers te geven wat zij verdienen: een klantvriendelijke treinmaatschappij?

Op welke manier zult u tegemoetkomen aan de eisen van de spoorbonden? Kunnen zij rekenen op extra middelen? Zo ja, hoeveel?

Komen er extra aanwervingen? Zult u uw woord houden en investeren in het spoor, of blijft u bij de huidige situatie?

02.02 **Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, er is vandaag een staking bij de NMBS, maar ik ben met de trein gekomen. Het feit dat ik hier toch ben, ondanks de staking, heeft alles te maken met de minimale dienstverlening. Dat is een fantastisch systeem. Bij de invoering van dat systeem indertijd was u oppositieleider en een enorme tegenstander ervan. U hebt het toen ook bestreden, niet zonder enig gevoel voor drama. Ecolo heeft dat toen aangekondigd als het einde van het stakingsrecht, maar dat blijkt nu allemaal best wel mee te vallen.

Mijn vraag werd al enkele weken geleden ingediend en gaat over de techniciteit van de voorbereiding van de minimale dienst. In het algemeen krijgt die goede feedback. Uit sommige hoeken zijn er wel een paar klachten dat sommige aangekondigde treinen alsnog niet zouden rijden, meer bepaald op de lijn Oostende-Gent-Brussel.

Welke versie van het aanbod wordt vandaag toegepast op basis van de bereikbaarheid van het personeel?

In het verleden gingen spoorstakingen soms gepaard met illegale acties, zoals spoorlopen of zelfs blokkades van de railinfrastructuur. Hebt u

aanwijzingen dat dat vandaag ergens in het land opnieuw gebeurt? Wat is uw standpunt daarover?

Welke lessen trekken uzelf en de NMBS uit de werking van de minimale dienstverlening bij eerdere stakingsacties, zoals die in mei eerder dit jaar? Hoe evalueert u de toepassing van de minimale dienst dit jaar? Welke lessen ter verbetering van het systeem trekt u? Wat is uw eerste evaluatie over de toepassing ervan vandaag?

02.03 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le ministre, aujourd'hui, une grève sur le rail est menée en front commun syndical, dont les principales revendications portent sur le manque de ressources allouées au personnel, en termes de recrutement et de bien-être. Sont pointées les nombreuses suppressions de trains dues au manque de personnel et la détérioration des conditions de travail sur le rail.

Monsieur le ministre, que répondez-vous aux inquiétudes et revendications du personnel en grève aujourd'hui? Qu'est-il ressorti de vos discussions avec les syndicats? Pouvons-nous avoir un retour sur vos échanges?

Comment entendez-vous contrevenir aux suppressions de trains causées par le manque de personnel? Quelles mesures envisagez-vous afin de répondre aux besoins en matière de recrutement et d'améliorer les conditions de travail et de bien-être du personnel?

Assurer un service de qualité, une offre de transport suffisante et la ponctualité des trains nécessite effectivement du personnel en suffisance et que celui-ci puisse travailler dans des conditions de travail saines. Nous ne manquons pas de penser que cela est d'autant plus nécessaire que l'attractivité du train doit être renforcée. Quels moyens budgétaires seront-ils alloués à cette fin, notamment dans le cadre du contrat de service public de la SNCB et le contrat de performance d'Infrabel?

02.04 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, c'est un moment de vérité pour le rail. Il est légitime que des travailleurs, fiers de leur métier qui donne du sens à la société, s'expriment pour faire entendre leurs revendications, telles que la question des sous-effectifs qui engendre des annulations mais qui alourdit aussi la charge pour le personnel restant. On a souvent pointé la nécessité de recruter du personnel supplémentaire pour les fonctions opérationnelles dans les années à venir. Je pense que cela doit

être au cœur de la stratégie. Il faut aussi un peu "dézoomer" la question du rail parce qu'on assiste à des pénuries dans différentes filières d'emploi.

Monsieur le ministre, les rencontres avec les syndicats ont-elles permis de dégager des solutions face aux revendications avancées? Des mesures générales – mais pouvant intégrer les métiers ferroviaires – sont-elles sur la table du gouvernement s'agissant de la question des filières en pénurie? Quelles sont les mesures prises par la SNCB et par Infrabel pour faciliter le recrutement et rendre les métiers opérationnels plus attractifs? Cette question est aussi du ressort des entreprises elles-mêmes. Enfin, pouvez-vous indiquer le nombre de places vacantes aujourd'hui à la SNCB et chez Infrabel?

02.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, ik wil niet te veel in herhaling vallen en verwijs dus naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

De spoorvakbonden willen op 5 oktober en mogelijk ook op 18 oktober een 24-urenstaking houden. Ze eisen meer middelen voor aanwervingen van personeel. Het gebrek aan personeel veroorzaakt heel wat afgeschafte treinen en heeft een gebrekkige service voor de treinreizigers tot gevolg.

Vindt de minister de stakingsactie van het spoorpersoneel gerechtvaardigd? Welke maatregelen gaat de minister nemen om op korte termijn structureel oplossingen te bieden voor het personeelsgebrek, het hoge aantal afgeschafte treinen en de gebrekkige service? Kan de minister verzekeren dat er op de stakingsdagen een minimale dienstverlening aan de treinreizigers zal geboden worden?

02.06 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het treinverkeer is sinds gisteravond ernstig verstoord. Dat zal ook de komende uren nog het geval zijn.

Eerst en vooral wil ik alle personeelsleden van de NMBS die vandaag wel werken, van harte bedanken. Zij nemen het immers wel degelijk op voor de treinreiziger.

Laat mij duidelijk zijn. Wij hebben alle begrip voor de ongerustheid, niet alleen bij het NMBS-personeel maar bij de hele bevolking. Heel Europa beleeft een diepe crisis. Wij maken een economische oorlogssituatie mee.

Waarvoor ik geen begrip kan hebben, is dat door

een grote syndicale actie de vele tienduizenden treinreizigers worden getroffen. Tienduizenden pendelaars willen naar het werk en kunnen door de staking niet of moeilijk hun job doen. Dat brengt ook organisatorische moeilijkheden voor onze bedrijven, met uiteraard economische schade tot gevolg, en dat terwijl onze eerste minister en ook u hebben aangegeven dat de budgettaire duidelijkheid er komt en dat de budgettaire meerjarentrajecten tegen midden oktober 2022 klaar zullen zijn.

Voor de concrete werkomstandigheden en organisatie verwijzen de eerste minister en uzelf terecht naar het sociaal overleg. De dialoog tussen de spoordirecties en de bonden moet uiteraard in alle sereniteit kunnen verlopen. Vandaag kan ik echter alleen maar vaststellen dat de bonden weinig belang hechten aan die sereniteit.

Collega's, er is inderdaad een recht op staken. Dat stellen wij niet ter discussie. Er is echter ook een recht op werken. Wie zijn of haar job wil uitoefenen, moet dat kunnen. Daarom heeft onze partij steeds geijverd voor de minimale dienstverlening, die wij uiteindelijk in 2017 ook hebben gerealiseerd. Op basis van de aangekondigde werkwiligheid zou vandaag één trein op de vier rijden. Reizigers die een beroep doen op de trein, zouden hun treinreis op die manier kunnen plannen.

Vandaag echter moeten de reizigers constateren dat de minimale dienstverlening, zoals ze vandaag is uitgerold, niet voldoet.

Mijnheer Roggeman, ik ben blij dat u met de trein tot hier bent geraakt. Ik heb echter terug naar huis moeten fietsen en heb de wagen moeten nemen.

Ik verkeerde niet alleen in die situatie. Wanneer ik naar mijn eigen regio kijk, waar het treinverkeer sowieso al een pak beter kan en moet, wat ik ook al heel vaak heb aangehaald, dan moet ik vaststellen dat de situatie momenteel dramatisch is. Voor de enige trein die vanuit de Kempen naar Brussel zou rijden, was het vertrek gepland om 7 uur vanochtend. Volgens de NMBS-app, waarnaar treinreizigers worden verwezen, reed die trein. Hij kwam echter nooit opdagen aan het station. Treinreizigers die dus vertrouwen op de minimale dienstverlening stonden letterlijk en figuurlijk in de kou.

Alternatieve routes boden evenmin een oplossing. De treinen die wel vanuit de Kempen vertrokken, hadden zeer grote vertragingen en reden met een

erg verminderde samenstelling. Daardoor zaten reizigers als sardienen opeengepakt in de wagons om dan vervolgens ook nog eens hun aansluiting te missen. De NMBS-woordvoerder verklaarde dan ook nog eens doodleuk dat de treinen die in de uitgewerkte alternatieve dienstverlening gepland stonden ook effectief reden. Niet dus, met de treinreiziger die er weer de dupe van is.

Hoe kijkt u naar deze vakbondsactie, die er kwam ondanks duidelijke communicatie van uzelf en de premier? Waarom heeft de minimale alternatieve dienstverlening alsnog niet naar behoren gewerkt? Zijn er meer stakers dan werd doorgegeven conform de procedure die eind 2017 werd ingevoerd?

De minimale dienstverlening moet de treinreiziger beschermen. Op welke manier zult u in de toekomst garanderen dat de treinreiziger niet het slachtoffer wordt van vakbondsacties en dat de minimale dienstverlening toch uitgevoerd kan worden?

02.07 **Georges Gilkinet**, ministre: Chers collègues, le personnel ferroviaire et l'action de ce jour sont un sujet très important pour moi, nous en discutons régulièrement au sein de cette commission. Les membres du personnel sont l'âme de nos entreprises ferroviaires et peuvent compter en la personne du ministre actuel sur un grand défenseur.

Comme le stipule l'accord de gouvernement, nous avons des ambitions affirmées pour le rail en Belgique, reprises notamment dans le texte Vision Rail 2040. Ces ambitions font partie et forment la base des négociations en cours avec la SNCB et Infrabel sur le nouveau contrat de service public et le nouveau contrat de performance. Les trajectoires budgétaires pour ces contrats sont discutées dans le cadre du conclave budgétaire du gouvernement fédéral. Mon engagement dans ces négociations budgétaires est à mon sens clair: il s'agit d'accélérer toujours davantage le transfert modal vers les transports publics et plus précisément le train, tant pour ce qui concerne les personnes que les marchandises. Cela nécessite effectivement des budgets, puisque cela implique un plus grand nombre de trains, des investissements dans les ports, des connexions aux entreprises, le renouvellement de la "bosse de triage" du port d'Anvers, etc. On ne peut se limiter à de bonnes intentions et de déclarations sympathiques dans le chef d'un ministre convaincu, il faut des moyens en complément de ceux que j'ai déjà obtenus pour réinvestir dans le rail.

Ik deel uiteraard uw bezorgdheden en uw ongenoegen over de huidige personeelsproblemen en de gevolgen voor de dienstverlening. Uiteindelijk is het de treinreiziger die zo ook mee de dupe wordt. Ik heb de NMBS daarover reeds meermaals aangesproken en ik garandeer u dat ik dat zal blijven doen.

Il est vrai que, pour le moment, nous faisons face à des problèmes d'engagement surtout dans certaines sous-régions, la région d'Anvers par exemple. Monsieur Van den Bergh, des postes sont ouverts. On doit encore engager 600 personnes d'ici la fin de l'année. On ne trouve pas de candidats. C'est la réalité. Parfois, des accompagnateurs ou des conducteurs sont malades et des trains ne peuvent pas démarrer. J'en suis bien désolé. Mais le cadre est suffisant que pour assurer le service. Il faut le remplir et s'assurer d'avoir des chauffeurs et des conducteurs disponibles. Certaines sous-régions connaissent davantage de difficultés que d'autres.

Dat is een echt probleem voor de Noorderkempen en de NMBS probeert dat op te lossen.

Ik wil met de regering van de trein de ruggengraat van de mobiliteit van morgen maken. Daarvoor zijn extra middelen nodig voor de NMBS en Infrabel in het kader van hun ambitieuze toekomstige contracten met de overheid. Zoals ik al heb gezegd, is het *money time* voor de trein en de komende week zal beslissend zijn voor de volgende tien jaar van het spoor in België.

Nu we de klimaat- en energiecrisis zo hard voelen, moeten we onze landgenoten helpen om zich goedkoper, sneller en milieuvriendelijker te verplaatsen. Daarom moeten we tegen het einde van het jaar die contracten met de spoorwegondernemingen sluiten, waarin duidelijke afspraken worden vastgelegd, met efficiëntiewinsten. We moeten in een financiering voorzien die past bij de beide ambities die we hebben voor het spoor.

Ik heb die vraag op de regeringstafel gelegd en dat is de absolute prioriteit die ik verdedig tijdens de begrotingsbesprekingen van deze week. Dat staat ook op de agenda, zoals de eerste minister en ikzelf aan de vakbonden hebben gezegd in antwoord op hun brief daarover. Het sociaal overleg tussen HR Rail, de spoorbedrijven en de vakbonden vindt plaats in de bestaande organen en structuren die daarvoor zijn opgericht.

Daarnaast kan ik u meedelen dat ik regelmatig

contact heb met de vakbonden over de toekomst van het spoor. Wat dat laatste betreft, heb ik samen met de premier een brief gestuurd.

Cette lettre confirme, d'une part, les ambitions qui figurent dans l'accord de gouvernement et, d'autre part, que la question est à l'agenda du conclave budgétaire. L'intention est toujours de conclure pour la fin de l'année un contrat qui vaudra pour dix ans. Je vous rappelle qu'il n'y a plus eu de contrat, à part les amendements annuels, depuis 2012. Il s'agit donc d'un objectif majeur. Nous n'y sommes pas encore, il faut grimper le dernier col, mais nous sommes déjà loin dans la négociation. Je ne demande qu'une chose, c'est un mandat et un budget pour terminer cette négociation et écrire le futur du rail.

We hebben de vakbonden dus geschreven, maar de sociale relaties zijn en blijven uiteindelijk de verantwoordelijkheid van het management van de spoorbedrijven en van HR Rail.

Wat de dienstverlening op stakingsdagen betreft, legt de wet betreffende de continuïteit van de dienstverlening inzake personenvervoer per spoor in geval van staking op dat essentiële personeelsleden uiterlijk 72 uur voor het begin van de staking moeten doorgeven of ze wel of niet deelnemen. Het alternatieve vervoersplan wordt dan opgesteld op basis van het aantal niet-stakende personeelsleden.

Sinds gisteravond 22.00 uur tot en met vandaag, woensdag 5 oktober 2022, is er een alternatieve dienstverlening van toepassing op basis van het beschikbare personeel. De communicatie naar de reizigers wordt verspreid via de gebruikelijke kanalen. Vandaag werd ook een persbericht gepubliceerd met daarin de impact op het treinaanbod.

In mei werd het treinaanbod vastgesteld op basis van de stakingsintenties. Er werden geen (...) acties gemeld. Alles is correct verlopen: de treinen die gepland waren, hebben ook correct gereden. In totaal reed een kwart van de treinen, waarvan een op de drie IC-treinen en een op de vijf S- en L-treinen. De meeste P-treinen reden niet. In de provincies Luik, Luxemburg en Namen reed er geen enkele trein, omdat er in deze regio onvoldoende personeel beschikbaar was in de seinhuizen van Infrabel.

Mevrouw Vindevoghel, ook de NMBS en de minister zijn, vanzelfsprekend, niet gelukkig met die situatie. We willen dat de dienstverlening volledig gegarandeerd kan worden met respect

voor de rechten en het welzijn van het voltallige personeel. De NMBS had begin 2022 als doel om 1.300 nieuwe medewerkers aan te werven. We leven echter niet in een statische wereld. Zo evolueerden ook de personeelsbehoeften snel, onder andere door bijkomende pensioneringen en vrijwillige vertrekken.

De NMBS wil zich aan haar engagement houden om in de operationele functies te zorgen voor een-op-eenvervang. Daardoor zijn begin september 2022 al meer dan 1.250 nieuwe medewerkers gevonden, waarvan er al 845 externe aanwervingen zijn gestart. Dat is een duidelijk bewijs dat de NMBS de vinger strak aan de pols houdt om snel in te spelen op veranderende uitdagingen.

Van die 845 gestarte medewerkers werken er 674 in operationele kernfuncties, zoals treinbegeleider, onderstationchef of veiligheidsbediende bij Securail. Dat zal geleidelijk voor meer zuurstof zorgen.

De NMBS verwacht dat er bijkomend nog 400 medewerkers zullen kunnen starten dit jaar. De NMBS is ook al gestart met de aanwerving van treinbegeleiders voor 2023. De capaciteit van de opleidingen werd ook uitgebreid, waardoor sollicitanten sneller met hun basisopleiding kunnen starten.

De personeelsimpact tot 2040 werd nog niet berekend, aangezien ook het treinaanbod voor die lange periode nog niet gekend is. De NMBS concentreert zich terecht op de volgende 10 jaar, de periode waarop het contract van openbare dienst betrekking heeft.

In het ondernemingsplan is een inschatting gemaakt van de benodigde uitbreiding aan personeelsleden, nodig om het treinaanbod te kunnen verhogen. Aangezien die plannen, zoals eerder aangegeven, nog verder dienen besproken te worden op politiek niveau en hiervoor ook nog heel wat instanties geconsulteerd dienen te worden, kunnen wij momenteel nog geen concrete cijfers geven. Een duidelijk kader en een afgesproken financiering zijn echter de beste manier om de toekomst te verzekeren voor het spoorpersoneel.

L'intention est vraiment de disposer à la fois d'un cadre fixe et ambitieux qui réforme aussi les entreprises et d'un cadre budgétaire stable, à dix ans, qui leur permet d'effectuer les investissements nécessaires de façon programmée et de procéder, également de façon

programmée, aux engagements qui sont nécessaires pour assurer le service voulu.

Depuis plus de deux ans maintenant, j'œuvre sans relâche pour remettre le train sur les bons rails. Cela doit bien sûr s'accompagner des ressources nécessaires. Déjà près de 2 milliards de ressources supplémentaires ont été dégagés au cours de cette législature: des moyens européens en matière d'investissements, des compensations liées au covid-19, la prise en charge des frais liés aux inondations, la prise en charge des frais liés à l'augmentation du prix de l'électricité et des budgets d'innovation, etc. Je mets par ailleurs tout en œuvre actuellement pour donner au rail les moyens de ses ambitions, car le train, je le répète, est une partie de la solution face à la crise que nous connaissons aujourd'hui.

Les deux entreprises ferroviaires et moi-même sommes bien conscients des défis en matière de personnel auxquels est confronté le rail belge. Lorsque je rencontre les responsables syndicaux, je leur dis que nous connaissons les difficultés qu'ils rencontrent, mais que le rail bénéficie aujourd'hui d'un ministre ambitieux et de deux entreprises qui veulent aller de l'avant. Cela renforce justement ma détermination à dégager les ressources humaines et financières suffisantes pour faire rouler des trains avec des voyageurs ou des marchandises. C'est dans l'intérêt tant des personnes qui veulent prendre le train et des entreprises qui veulent utiliser la voie ferroviaire pour transporter leurs matières premières ou leurs produits finis, que dans celui des travailleurs du rail. C'est bien ce qui motive mon engagement et la recherche de moyens complémentaires dans ce dossier.

02.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het is *money time* voor de NMBS, dat zegt u zelf, mijnheer de minister. Ik dacht: heel goed, er komen meer middelen, maar toch schrik ik. Ik lees in de pers – ik lees namelijk goed de pers – dat u verwacht dat er 4 miljard euro zou worden vrijgemaakt. Ik heb u dat hier niet meer horen herhalen, maar onze motie was net bedoeld om u te steunen in uw vraag naar meer middelen. Ik hoop dan ook dat er geen motie tegen onze motie wordt ingediend. Het gaat hier immers net om een ondersteuning. Wij steunen dat de regering u meer middelen geeft om uw werk goed te kunnen uitvoeren. U bent ambitieus, maar de middelen moeten volgen.

In de media had u het over 4 miljard. Daarom dienen wij onze motie in om ervoor te zorgen dat die 4 miljard daadwerkelijk worden vrijgemaakt,

dat het geen blabla is, maar dat het echt gebeurt. Bij dezen doe ik een warme oproep aan mijn collega's om onze motie te steunen, zodat we van het spoor de ruggengraat kunnen maken van onze toekomst en we ervoor zorgen dat we de komende jaren genoeg middelen en mensen bij het spoor hebben.

Mijn motie behelst dan ook te zorgen voor een bijkomende financiering. U had het zelf over minstens 4 miljard euro in de komende tien jaar, zodat de spoorbedrijven minstens het huidige aanbod kunnen voortzetten. Wij vragen de regering in te zetten op een uitbreiding van de openbare dienst via het spoor, zowel inzake aanbod als kwaliteit. Wij vragen de regering zich te engageren voor meer operationeel spoorpersoneel en betere werkomstandigheden. Ook vragen we de regering rechtstreeks in dialoog te gaan met de sociale partners over de toekomst van ons spoor.

Ik doe dus echt een oproep aan mijn collega's om niet zomaar over te gaan tot de orde van de dag. Dit is een noodzaak, anders is het een klap in het gezicht van onze reizigers, maar ook van onze personeelsleden, die vandaag actie hebben gevoerd.

Ik dien bij dezen mijn motie in.

02.09 **Tomas Roggeman** (N-VA): Ik wil de NMBS-medewerkers die vandaag wel werken, bedanken. Staken levert natuurlijk vooral hinder op voor werkende mensen. De minimale dienstverlening verzacht de pijn een beetje, vooral voor pendelaars die niet kunnen thuiswerken en anders een dag verlof zouden moeten opnemen. Alles kan natuurlijk beter, en we moeten het systeem in de toekomst verder afstellen.

De onrust die er is over de beleidsplannen van de minister kan ik plaatsen. Die leeft voor een stuk bij ons ook. De bonden kaarten het personeelstekort aan. Iedereen moet erkennen dat er met de huidige manier van werken voor de huidige beoogde dienst te weinig personeel is in de operationele functies. Dat personeelskader raakt niet gevuld: honderden vacatures blijven openstaan.

Mevrouw Verhaert zegt dat ze, ondanks de minimale dienstverlening, niet op haar bestemming is geraakt en de auto heeft moeten nemen. Het is een spijtige vaststelling dat er geen staking nodig is om geen trein van de Kempen naar Brussel te kunnen nemen. Vanuit de Kempen en vanuit de Vlaamse ruit worden er sowieso elke

maand al duizenden treinen afgeschaft, ook al staakt er niemand en is iedereen op post. De vraag is wat we met die vaststelling doen. Ofwel richten we het beleid op het wegwerken van de huidige bestaande tekorten en leggen we de focus op het realiseren van de huidige dienstverlening, waar de mensen vandaag op rekenen, zoals de heer Van den Bergh al zei, ofwel richten we het op het alternatief, namelijk wat in uw beleidsverklaring staat: een verdubbeling van het aanbod. Dat klinkt allemaal heel goed, maar met welke mensen wilt u dat doen? Zelfs als u de komende week u slag thuishaalt aan de begrotingstafel en die vier of vijf miljard binnenhaalt voor de spoorwegen rest de vraag met welk personeelskader u die verdubbeling tot stand zult brengen. U krijgt nu al honderden vacatures niet ingevuld, en dan zou u nog duizenden mensen aanwerven ten gunste van een forse groei in de komende jaren. Wie gelooft dat eigenlijk?

Wat nu op tafel ligt – het nieuwe ontwerp van beheerscontract – dreigt die kloof tussen werklust en beschikbaar personeel alleen maar te vergroten. De reden voor de staking zal daarmee in de toekomst niet verdwijnen, wel integendeel. De afschaffingen van de dienstverlening die eruit voortvloeien, zullen de komende jaren alleen maar erger worden.

02.10 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, je ne vais pas crier contre vous mais je vais plutôt vous remercier pour vos réponses.

Comme moi, vous savez qu'on ne fait pas grève pour le plaisir, mais parce qu'on souffre, pour dénoncer un malaise. La grève est surtout un mouvement collectif, solidaire et altruiste. Une grève est organisée pour réclamer des améliorations pour tous.

Aujourd'hui, le personnel souffre. Il envoie un message. Il est à bout. Vous l'avez sûrement entendu, monsieur le ministre. Quand les travailleurs souffrent, les navetteurs le ressentent. Entre septembre 2021 et septembre 2022, environ 600 emplois ont disparu, ce qui augmente la charge de travail du personnel et la rend moins supportable.

Il y a quelques mois, je vous avais déjà interrogé sur les quelque 100 000 jours de récupération ou de contentieux qui avaient été accumulés pendant le covid. Nous sommes tous bien conscients que ce personnel subit lui aussi les crises successives et que cela devient de plus en plus difficile pour lui moralement. Je sais que vous êtes attentif à cette

question.

Monsieur le ministre, le groupe socialiste vous soutiendra évidemment dans vos actions futures pour le rail et l'accessibilité de celui-ci, pour les navetteurs et les travailleurs.

02.11 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Les syndicats veulent plus de moyens concrets pour la SNCB. Nous sommes alliés et appelons à conclure dans le cadre du conclave, comme vous vous y êtes engagé. Nous connaissons votre détermination et nous vous faisons confiance.

Plus de moyens, c'est nécessaire pour le personnel, le bien-être de celui-ci, et donc pour la qualité de service dans une offre renforcée.

La nécessité de recruter veut qu'on investisse dans le rail et les métiers de demain en partenariat, pourquoi pas, avec le monde de l'école, comme cela se fait avec le Forem et Actiris.

Derrière les moyens du rail discutés dans le cadre d'un conclave budgétaire et les difficultés à court terme, c'est un projet de société qui doit être défendu. Nous paierons à nouveau demain les non-investissements dans le rail. Je pense ici à nos citoyens, nos entreprises et la qualité de l'air. Pour paraphraser Benjamin Everaert, journaliste à *L'Echo*, les défis pour le rail sont triples: combler les trous du passé, compenser les coûts des crises covid, énergétique et inflationniste tout en voulant financer la croissance ferroviaire. Après deux ans de travail, on arrive au sommet du col. Mais on a vu des maillots verts gagner des étapes de montagne, monsieur le ministre. Alors, allons-y!

Le **président**: Monsieur Parent, l'image est d'actualité. Nous avons de grands champions cyclistes qui font des prouesses.

02.12 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, u zegt dat u de NMBS al meermaals hebt aangesproken over de gebrekkige dienstverlening. Misschien moet de toon van het gesprek dan toch anders. De problemen die er zijn, dateren niet van gisteren. Bevestigen dat er samen met de premier een brief werd overgemaakt aan de sociale partners en de vragen op tafel liggen en zullen worden bekeken de komende dagen en weken, is op zich geen oplossing. Ik ben ervan overtuigd dat veel meer geld er tegenaan gooien ook niet per se de juiste oplossing is. Ik hoor dat er personeel bij

komt en op zich is dat een goede zaak, maar het is nog niet waar we moeten zijn. Verhalen zoals daarstraks door mevrouw Vindevogel aangehaald, ken ik ook: treinen in het weekend waarvan vijf tot zes deuren stuk zijn, waarbij geen technicus beschikbaar is en dergelijke. Die problemen moeten zo snel mogelijk de wereld uit. De problemen van nu moeten worden opgelost, daar moet in eerste instantie de aandacht naar uitgaan in plaats van verdere toekomstplannen te blijven aankondigen.

02.13 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik ben teleurgesteld. Ik vraag mij soms af wat ik hier zit te doen.

Ik heb u heel duidelijk meegedeeld dat ik heel wat gebreken heb vastgesteld bij de minimale dienstverlening, maar u vertelt mij dat die wel in orde was. Zowel collega Buyst, thans niet aanwezig, als ikzelf hebben moeten vaststellen dat een in de app aangekondigde trein niet is komen opdagen. Dat moet echter wel met de gegarandeerde dienstverlening. Ik ben heel blij met uw ambities en ben telkens opnieuw blij met de beloftes. Ik moet echter eerlijk zijn: ik word er moedeloos van, door de vele berichten die ik hieromtrent krijg van mensen uit de Kempen. Ik ben blij dat u het spoor als de ruggengraat ziet, maar meer en meer duwt u mensen naar de wagen. Ik hoop dat er eindelijk oplossingen komen. Uiteraard heb ik begrip voor het personeelstekort, maar het wordt wel tijd dat de beloftes worden waargemaakt.

02.14 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de voorzitter, ik wil het pleidooi van mevrouw Verhaert ondersteunen.

Wat er deze morgen fout gelopen is in Turnhout, is eigenlijk niet meer van deze tijd. Ik heb twee screenshots gekregen. De trein moet daar normaal gesproken om 07.04 uur vertrekken. Om 07.00 uur staat op het scherm op het perron: de trein rijdt vandaag niet. Op hetzelfde moment kondigt de app aan dat de trein wel rijdt. Dat is tegenstrijdige informatie en communicatie. Het zou vandaag de dag toch niet meer mogen dat het ene niet op het andere is afgestemd.

Ten tweede, mevrouw Vindevoghel juicht hier bijna de stakingen toe. Zij beweert ook dat de reizigers het personeel in hun staking steunen. Ik vind dat toch wel wat kort door de bocht. Ik heb nog niet veel reizigers gevonden die vandaag hoera zeggen vanwege de staking; dat wil ik toch wel even beklemtonen. Dat neemt natuurlijk niet weg dat er zorgen bestaan bij het spoor, zoals ik