

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

15 décembre 2020

PROJET DE LOI**contenant le Budget général des dépenses
pour l'année budgétaire 2021****AVIS****sur la section 33 – SPF Mobilité
et Transports****RAPPORT**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
MM. **Joris VANDENBROUCKE**
ET **Jef VAN DEN BERGH****SOMMAIRE**

Pages

I. Exposé introductif du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité.....	3
II. Discussion	20
A. Questions et observations des membres.....	20
B. Réponses du ministre	93
C. Répliques des membres.....	98
III. Avis	102
Annexe	104

*Voir:*Doc 55 **1578/ (2020/2021):**001: Budget général des dépenses.
002: Rapport.
003: Amendements.
004 à 006: Rapports.
007: Amendements.
008 à 035: Rapports.BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

15 december 2020

WETSONTWERP**houdende de Algemene uitgavenbegroting
voor het begrotingsjaar 2021****ADVIES****over sectie 33 – FOD Mobiliteit
en Vervoer****VERSLAG**NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN
EN FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEREN **Joris VANDENBROUCKE**
EN **Jef VAN DEN BERGH****INHOUD**

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit.....	3
II. Bespreking.....	20
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	20
B. Antwoorden van de minister	93
C. Replieken van de leden	98
III. Advies.....	102
Bijlage.....	104

*Zie:*Doc 55 **1578/ (2020/2021):**001: Algemene uitgavenbegroting.
002: Verslag.
003: Amendementen.
004 tot 006: Verslagen.
007: Amendementen.
008 tot 035: Verslagen.

03726

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurig papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné la Section 33 – SPF Mobilité et Transport du projet de budget général des dépenses de l'année budgétaire 2021 (DOC 55 1578/001) y compris sa justification (DOC 55 1579/017) et la note de politique générale du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité (DOC 55 1580/024) au cours de ses réunions des 24 et 25 novembre 2020.

Votre commission a décidé d'examiner également l'exposé d'orientation politique (DOC 54 1610/023) déposé par le ministre conformément à l'article 121*bis* du Règlement de la Chambre. En conséquence, le présent rapport reprend la discussion de l'exposé d'orientation politique ainsi que celle de la note de politique générale.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE LA MOBILITÉ

M. Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité passe en revue les lignes directrices de son exposé d'orientation politique (DOC 55 1610/023) et de sa note de politique générale (DOC 55 1580/024). Illustrant ses propos à l'aide d'un diaporama repris en annexe du rapport, il a explicité sa vision et son projet comme suit.

La mobilité est une liberté.

La liberté d'aller et de venir est même l'un des fondements de nos sociétés démocratiques.

Elle est la condition qui permet à chaque citoyenne et citoyen d'accéder à l'autonomie et de s'épanouir.

Nous nous déplaçons pour rencontrer notre famille et nos amis; pour apprendre ou aller travailler.

Nous voyageons; partons nous évader dans les loisirs, le sport ou la culture.

Nous allons et venons pour participer aux affaires de la cité; pour vivre, tout simplement.

La mobilité touche également au cœur de notre économie. Sans mobilité, pas de commerce. Sans mobilité, pas de grandes découvertes.

Nous nous donnons mutuellement cette liberté et le droit d'en profiter.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer van het wetsontwerp houdende de algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2021 (DOC 55 1578/001), evenals de daarop betrekking hebbende verantwoording (DOC 55 1579/017) en beleidsnota (DOC 55 1580/024) van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit besproken tijdens haar vergaderingen van 24 en 25 november 2020.

Uw commissie heeft beslist om de beleidsverklaring (DOC 55 1610/023) die de minister overeenkomstig artikel 121*bis* van het Reglement van de Kamer heeft ingediend, eveneens te bespreken. Bijgevolg is dit verslag gewijd aan de bespreking van zowel de beleidsverklaring als de beleidsnota.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE VICE-EERSTEMINISTER EN MINISTER VAN MOBILITEIT

De heer Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, overloopt de krachtlijnen van zijn beleidsverklaring (DOC 55 1610/023) en beleidsnota (DOC 1580/024). In zijn betoog licht hij zijn visie en zijn project toe aan de hand van een diaprogramma, die als bijlage bij dit verslag gaat.

Mobiliteit is een vrijheid.

De vrijheid van komen en gaan is zelfs een van de grondslagen van onze democratische samenlevingen.

Zij is de voorwaarde waaronder elke burger, man en vrouw, zelfredzaam kan zijn en kan openbloeien.

We zijn onderweg om familie en vrienden te zien, om naar school te gaan of om te gaan werken.

We reizen en trekken eropuit om te gaan ontspannen, te gaan sporten of cultuur te beleven.

We komen en gaan om deel te nemen aan het maatschappelijk leven – in één woord: om te leven.

Mobiliteit raakt ook het hart van onze economie. Zonder mobiliteit, geen handel. Zonder mobiliteit, geen grote ontdekkingen.

We geven elkaar die vrijheid en het recht om daarvan te genieten.

C'est pourquoi nous investissons dans les transports publics.

Sans ces investissements, une grande partie de la population n'aurait pas accès à la mobilité.

La crise du coronavirus nous rappelle combien la liberté de se déplacer est un bien précieux et un droit que nous devons garantir.

La valeur de la santé est plus importante que jamais, les citoyennes et citoyens veulent des lieux de vie sains et respirables.

Les transports publics font preuve de résilience; ils assurent la continuité du service, indispensable à la poursuite des activités essentielles à notre pays.

Le ministre tient sans plus attendre à remercier les cheminots, les accompagnatrices et les accompagnateurs, les conductrices et les conducteurs, les femmes et les hommes des transports publics, pour leurs efforts au service de la collectivité.

Le secteur des transports et les entreprises de transport traversent une période d'incertitude. Mais comme les autres employés des services essentiels, ils continuent à travailler. Nous voulons soutenir ces entreprises avec des ressources financières et une vision d'avenir, afin qu'elles s'intègrent dans le monde de demain et puissent continuer à se développer.

Le coronavirus nous a obligés à ralentir. Mais plus encore, nos anciennes habitudes de mobilité entravent notre liberté.

Chaque jour, nous prenons le volant pour emmener nos enfants à l'école, pour aller travailler, pour faire les courses, pour partir en vacances... souvent par habitude.

Mais à Anvers, Bruxelles, Namur, ou sur les autoroutes... on n'avance plus.

Nos routes sont trop fréquentées et nous sommes à l'arrêt.

En 2018, l'Anversoïen moyen a perdu 195 heures et le Bruxellois moyen 141 heures dans les embouteillages.

La Belgique est championne du monde des embouteillages!

Ces vieilles habitudes de déplacement dans notre pays ont un coût significatif pour chacun d'entre nous.

Daarom investeren we in openbaar vervoer.

Zonder die investeringen zou een groot deel van de bevolking geen toegang hebben tot mobiliteit.

De coronacrisis herinnert ons eraan dat de vrijheid om te reizen uitermate kostbaar is en dat zij een recht is dat blijvend moet worden gewaarborgd.

De waarde van gezondheid is belangrijker dan ooit. De burgers willen gezonde plekken om te leven, waar ze kunnen ademen.

Het openbaar vervoer toont zijn veerkracht. Het waarborgt de continuïteit van de dienstverlening, die onontbeerlijk is om de essentiële activiteiten in ons land te kunnen voortzetten.

De minister dankt alvast de spoorwegaarbeiders, de treinbegeleiders, de treinbestuurders en alle vrouwen en mannen die voor het openbaar vervoer werken, voor hun inspanningen ten dienste van de gemeenschap.

De transportsector en de transportbedrijven maken een onzekere periode door. Maar net als andere werknemers in essentiële diensten blijven ze doorgaan. We willen deze bedrijven ondersteunen met financiële middelen en een toekomstvisie, zodat ze passen in de wereld van morgen en verder kunnen groeien.

Het coronavirus verplichtte ons om te vertragen. Maar nog meer dan dat belemmeren onze oude mobiliteitsgewoontes onze vrijheid.

Elke dag zitten we achter het stuur om onze kinderen naar school te brengen, te werken, te winkelen, op vakantie te gaan... vaak doen we dat uit gewoonte.

Maar in Antwerpen, Brussel, Namen, of op de autosnelwegen... gaat het niet meer vooruit.

Onze wegen zijn overvol en we staan stil.

In 2018 verloor de gemiddelde Antwerpenaar 195 uur en de gemiddelde Brusselaar 141 uur terwijl hij aanschoof in de wagen.

België is wereldkampioen voor files!

Die oude mobiliteitsgewoonten in ons land hebben voor ieder van ons een grote kostprijs.

— Santé publique: la pollution de l'air cause 10 000 décès prématurés chaque année.

C'est plus que la capacité de Forest-National ou les deux tiers du Sportpaleis d'Anvers.

— Des drames humains et des larmes: 646 personnes tuées sur la route en 2019 et autant de familles endeuillées.

Cela représente l'équivalent de 3 crashes d'avion par an, avec une moyenne de 56 morts par an et par million d'habitants.

— Économique: les embouteillages nous coûtent 2,3 milliards d'euros par an (selon le Bureau fédéral du Plan).

— Environnemental: +25 % émissions de GES liées au transport ces 30 dernières années en Belgique.

Et pour rappel, nous avons pour ambition de les diminuer de 55 % d'ici à 2043!

La facture est salée.

Le choix d'une mobilité du passé a généré l'immobilisme d'aujourd'hui.

Nous ne sommes plus libres.

Et c'est précisément la raison pour laquelle nous voulons changer notre politique de mobilité!

Pour retrouver notre liberté, nous devons accélérer le passage à une mobilité multiple, intelligente et inclusive.

La mobilité évolue avec la société, ses innovations et ses ambitions. Nous ne nous déplaçons plus de la même manière qu'il y a 100 ans, 50 ans ou même 10 ans.

La numérisation et les innovations rendent possibles et accessibles de nouvelles formes de mobilité.

La mobilité en tant que service, la micromobilité, les voitures, vélos ou trottinettes partagés...

Il y a de plus en plus d'initiatives prises autour de nous.

Le ministre souhaite les encourager et les renforcer.

— Volksgezondheid: luchtvervuiling leidt elk jaar tot 10 000 vroegtijdige sterfgevallen.

Dat is méér dan een vol Vorst-Nationaal of is te vergelijken met een voor twee derden gevuld Sportpaleis in Antwerpen.

— Menselijke drama's en verdriet: 646 verkeersdoden in 2019 en evenveel families in rouw.

Evenveel als drie vliegtuigcrashes per jaar, met een gemiddelde van 56 doden per jaar per miljoen inwoners.

— Economie: de files kosten elk jaar 2,3 miljard euro (cijfers van het Federaal Planbureau).

— Milieu: de uitstoot van broeikasgassen door het verkeer is de voorbije dertig jaar in België met 25 % toegenomen.

Terwijl – moet het nog gezegd – het de ambitie is die uitstoot tegen 2043 met 55 % te verminderen.

De rekening is gepeperd.

De keuze voor een mobiliteit uit het verleden heeft de stilstand van vandaag gecreëerd.

Van vrijheid is geen sprake meer.

En juist daarom willen we ons mobiliteitsbeleid veranderen!

Om onze vrijheid te herwinnen, moeten we de stap naar meervoudige, intelligente en inclusieve mobiliteit versnellen.

Mobiliteit evolueert mee met de maatschappij en de innovaties en ambities van die maatschappij. We verplaatsen ons niet meer op dezelfde manier als 100 jaar geleden, 50 jaar geleden, of zelfs 10 jaar geleden.

Digitalisering en innovaties maken nieuwe vormen van mobiliteit mogelijk en toegankelijk.

Mobility as a Service, micromobiliteit, deelauto's, deelfietsen of deelsteps enzovoort.

Er zijn steeds meer initiatieven om ons heen.

Die wil de minister aanmoedigen een versterken.

Il y a la crise climatique, et des changements se produisent maintenant à tous les niveaux de la société.

Les citoyens se réapproprient l'espace public et des efforts sont faits pour parvenir à une répartition plus équitable entre les modes de transport, en faveur du vélo et des utilisateurs actifs.

On peut citer comme exemples l'aménagement de rues scolaires et de pistes cyclables, l'instauration de zones sans voitures et le recours à la marche à pied ou au vélo pour emmener les enfants à l'école.

Ce mouvement est une opportunité! Nous souhaitons l'accompagner et l'accélérer. Nous souhaitons encourager tout le monde à participer.

Le ministre de la Mobilité veillera à ce que chaque citoyen puisse opter pour une mobilité durable: en développant davantage les transports publics, en promouvant des véhicules plus respectueux de l'environnement et en encourageant les modes de transport actifs.

Le monde bouge et nous devons veiller à ne laisser personne de côté.

Le ministre entreprendra trois démarches pour déterminer sa politique.

1. Fixer un cap ambitieux et répondre à l'urgence
2. Trouver les moyens de réaliser les ambitions
3. Dialogue et co-construction

Le ministre fixera un cap, une vision inscrite sur le long terme et partagée par le plus grand nombre.

Nous devons oser voir au-delà d'une législature et penser nos investissements sur le long terme, surtout à l'égard d'acteurs comme la SNCB et Infrabel qui doivent programmer – des années à l'avance – leurs travaux et leurs investissements.

Le ministre veut donner une direction claire aux acteurs de la mobilité, pour qu'ils puissent s'adapter aux choix politiques qui seront posés.

Dans le même temps, nous devons également répondre à l'urgence de réinvestir dans le réseau ferroviaire, qui souffre d'un sous-investissement chronique et qui doit être rendu plus robuste.

Er is de klimaatcrisis en op alle niveaus van de samenleving zijn er nu veranderingen aan de gang.

Stadsbewoners heroveren de openbare ruimte en er wordt gewerkt aan een eerlijkere verdeling tussen de vervoerswijzen, ten gunste van de fiets en de actieve gebruikers.

Voorbeelden zijn de aanleg van schoolstraten en fietspaden, de invoering van autovrije zones en het te voet of met de fiets afhalen van scholen.

Deze beweging is een kans! Die willen we begeleiden en versnellen. We willen iedereen aanmoedigen om mee te doen.

De minister van Mobiliteit zal ervoor zorgen dat elke burger kan kiezen voor duurzame mobiliteit: door het openbaar vervoer verder uit te bouwen, door milieuvriendelijker voertuigen te promoten en door actieve vervoerswijzen aan te moedigen.

De wereld is in beweging en we moeten ervoor zorgen dat we niemand achterlaten.

De minister gaat drie stappen volgen om zijn beleid te bepalen.

1. Een ambitieuze koers uitzetten en reageren op de urgentie
2. De middelen vinden om de ambities te verwezenlijken
3. Dialoog en co-constructie

De minister zal een koers bepalen en een visie uitspreken voor de lange termijn, met een zo breed mogelijk draagvlak.

We moeten het aandurven verder te kijken dan één regeerperiode en onze investeringen te projecteren op de lange termijn, vooral ten aanzien van actoren als de NMBS en Infrabel, die hun werken en investeringen jaren op voorhand moeten plannen.

De minister wil de mobiliteitsactoren een duidelijke koers aangeven opdat zij zich kunnen aanpassen aan de te maken beleidskeuzes.

Tegelijkertijd zullen we ook moeten reageren op de urgentie om te herinvesteren in het spoorweginfrastructuur, dat te lijden heeft onder een chronische onderinvestering en dat robuuster moet worden gemaakt.

Le ministre aborde l'urgence de compenser l'impact du coronavirus sur les sociétés de transport public.

Ce gouvernement n'a pas attendu pour agir: des compensations financières de 264 millions d'euros pour la SNCB et de 46,9 millions d'euros pour Infrabel ont été accordées suite aux dommages financiers causés par le coronavirus.

Si le ministre est optimiste sur le cap fixé, il est aussi réaliste: pour réaliser ces objectifs, des moyens nouveaux seront nécessaires et devront être réservés pour le redéploiement de l'économie.

Il s'agit d'investissements, qui soutiendront aussi notre économie et l'emploi!

Le ministre s'attellera donc à trouver des moyens, en visant aussi une efficacité maximale dans leur affectation, pour éviter des choix incohérents.

Le gouvernement a décidé d'affecter la moitié de ses moyens d'investissement pour 2021 au premier volet du Plan Boost pour le rail.

Cette affectation permettra, dans l'année, des premiers investissements dans le renforcement du réseau, de l'accessibilité aux gares et aux trains, ainsi que de soutien au transport de marchandises.

Toujours dans le cadre du Plan Boost, le ministre a élaboré avec Infrabel et la SNCB des fiches d'investissement dans les mêmes domaines pour obtenir des fonds auprès de l'Europe dans le cadre du plan Next Generation, dont la mobilité durable est l'un des axes majeurs.

Ces moyens doivent littéralement booster la mobilité ferroviaire dans notre pays.

Enfin, le ministre établira et renforcera un dialogue pour nous orienter dans la bonne direction. En effet, la mobilité est un sujet qui relie tous les Belges.

Nos déplacements et nos rencontres nous touchent au cœur de notre existence. Ils font grandir et prospérer notre pays. C'est donc ensemble que nous devons définir les grandes lignes de la mobilité de demain.

De urgentie om de impact van het coronavirus op de openbaarvervoerbedrijven te compenseren.

Met deze regering heeft men niet gewacht om actie te ondernemen: een financiële compensatie van 264 miljoen euro voor de NMBS en 46,9 miljoen euro voor Infrabel werd toegekend als gevolg van de financiële schade door het coronavirus.

Hoewel de minister optimistisch is over de te varen koers, ontbreekt het hem niet aan realisme: om die doelstellingen te verwezenlijken zullen nieuwe middelen moeten worden vrijgemaakt en worden aangewend voor het herstel van de economie.

Het gaat om investeringen die eveneens onze economie en werkgelegenheid ten goede komen.

De minister zal dus naartig nieuwe middelen trachten aan te boren en erop toezien dat ze hoogst efficiënt zullen worden aangewend, om incoherente keuzes te voorkomen.

De regering heeft beslist de helft van haar investeringsmiddelen voor 2021 aan te wenden voor het eerste gedeelte van het *Boost*-plan voor de spoorwegen.

Dat betekent dat nog binnen het jaar de eerste investeringen zullen kunnen plaatsvinden in de versterking van het spoornet, in de toegankelijkheid van de stations en de treinen, alsmede in de ondersteuning van het goederenvervoer.

Eveneens in het raam van het *Boost*-plan heeft de minister samen met Infrabel en de NMBS met betrekking tot diezelfde gebieden investeringsfiches uitgewerkt om bij Europa middelen te verkrijgen in het kader van het *Next Generation*-plan, waarvan duurzame mobiliteit een van de grote pijlers is.

Die middelen moeten de mobiliteit per spoor in ons land letterlijk een *boost* geven.

Tot slot zal de minister een dialoog tot stand brengen en versterken om ons in de juiste richting te sturen. Want mobiliteit is een onderwerp dat alle Belgen met elkaar verbindt.

Onze verplaatsingen en onze ontmoetingen raken ons in de kern van ons bestaan. Ze zorgen ervoor dat ons land groeit en welvarend is. Het is dan ook samen dat we de grote lijnen van de mobiliteit van morgen moeten uitstippelen.

Le train apporte la liberté. - Chaque jour, des dizaines de milliers de navetteurs et de passagers prennent le train. Le train est pour eux un moyen de transport indispensable.

Voyager en train leur permet de se déplacer en toute sécurité et de se consacrer à d'autres activités: être avec leur famille, travailler, lire...

Le réseau ferroviaire que nous avons conservé de l'époque où la Belgique a joué un rôle de pionnier dans l'histoire des chemins de fer est exceptionnel.

Le réseau ferroviaire relie toutes les régions du pays.

Toutefois, comme le transport ferroviaire a été négligé au cours des dernières décennies, nous ne pouvons pas exploiter pleinement ce potentiel.

Les lignes ferroviaires sont dans un état critique et, pour des raisons de sécurité, le trafic doit être ralenti ou certaines lignes sont même menacées de fermeture.

Il est grand temps d'agir en modernisant et en refinançant le transport ferroviaire.

2021 sera l'année européenne du rail et nous ne voulons pas manquer cette correspondance.

Le rail sera un levier pour le redéploiement économique, social et durable de tout le pays.

Comme le prévoit l'accord de gouvernement, nous investirons dans le développement de l'outil ferroviaire.

Le train est créateur direct et indirect d'emplois stables et non délocalisables.

Il peut générer, pour chaque euro investi, un retour sur investissement de 3 euros dans l'économie.

Nos concitoyens et nos entreprises ont de fortes attentes pour une amélioration des services ferroviaires.

Le ministre veut y répondre et faire du rail la colonne vertébrale des déplacements durables en Belgique.

Chaque euro investi devra dès lors améliorer l'offre de services aux voyageurs et augmenter le volume de de marchandises transportées par le train.

Le ministre veut faire en sorte que les entreprises puissent avoir confiance dans le rail, que les voyageurs

De trein brengt vrijheid. - Elke dag nemen tienduizenden pendelaars en passagiers de trein. Het spoor is voor hen een onmisbaar vervoermiddel.

Door te reizen met de trein kunnen ze in alle veiligheid reizen en tijd vrijmaken voor andere activiteiten: bij hun familie zijn, werken, lezen...

Het spoorwegnet dat we hebben behouden uit de jaren dat België een pioniersrol speelde bij de geschiedenis van de spoorwegen, is uitzonderlijk.

Het spoorwegnet verbindt alle regio's van het land met elkaar.

Maar door de verwaarlozing van het spoorvervoer in de afgelopen decennia kunnen we dit potentieel niet ten volle benutten.

Spoorlijnen bevinden zich in een kritieke toestand en, om veiligheidsredenen, moet het verkeer worden afgeremd of worden sommige lijnen zelfs met sluiting bedreigd.

Het is de hoogste tijd om actie te ondernemen door het spoorvervoer te moderniseren en te herfinancieren.

2021 is het Europees Jaar van het Spoor en die aansluiting willen we niet missen.

Het spoor zal een hefboom zijn voor het economische, sociale en duurzame herstel van het hele land.

Zoals in het regeerakkoord is bepaald, zal worden geïnvesteerd in de ontwikkeling van het spoorwegnet.

Het spoor creëert rechtstreeks en onrechtstreeks stabiele en niet-verhuisbare banen.

Elke geïnvesteerde euro kan de economie een opbrengst opleveren van 3 euro.

Burgers en bedrijven koesteren hoge verwachtingen wat de verbetering van de spoordiensten betreft.

De minister wil daarop een antwoord bieden en van het spoor de ruggengraat van het duurzame verkeer in België maken.

Elke geïnvesteerde euro zal dus moeten leiden tot een beter dienstenaanbod voor de reiziger en tot een groter volume aan per spoor vervoerde goederen.

De minister wil dat zijn beleid ertoe leidt dat de bedrijven op het spoor vertrouwen, dat de reiziger het reizen

puissent vivre positivement leurs déplacements en train, que les cheminots soient fiers du service qu'ils rendent à la population.

Le ministre de la Mobilité veut qu'il y ait plus de trains et que ces trains soient plus fiables, ponctuels et accessibles.

En tant que citoyens et entreprises, nous ne voulons pas plus de béton ou de voies ferrées.

Ce que nous voulons, en tant que citoyens et entreprises, c'est une offre renforcée qui réponde à nos besoins et nos attentes et offre le confort et la liberté de mouvement dont nous avons besoin.

Le ministre y répondra en veillant à une plus grande fréquence et une plus grande amplitude du service ferroviaire.

Il veut que la SNCB puisse garantir, à terme, des trains toutes les 30 minutes dans chaque gare du pays et toutes les 10 minutes dans le cœur des grandes agglomérations.

C'est possible, puisque ce service est assuré aux heures de pointe ou que d'autres pays à taille comparable y parviennent.

C'est nécessaire, si le train veut concurrencer la voiture individuelle.

Le ministre agira également pour améliorer l'accessibilité pour les voyageurs, notamment au niveau de la hauteur des quais (à 76 cm), au niveau du matériel roulant et de l'accessibilité multimodale des gares.

On doit pouvoir se rendre à vélo à la gare, y prendre son train et emprunter un autre moyen de communication, bus, métro, tram, voiture ou vélo partagé une fois arrivé à destination.

On doit pouvoir prendre le train avec un plâtre ou un handicap; si on pousse un landau ou si on est âgé.

Le train doit être une liberté pour tout le monde!

Ce gouvernement a également pour ambition de doubler le volume du transport de marchandises par voie ferroviaire d'ici 2030. Le transport de marchandises par rail jouera un rôle d'une importance croissante dans les

met de la train als een positieve ervaring beleeft en dat de spoorwegaarbeiders trots zijn over de dienst die zij de bevolking verlenen.

De minister van Mobiliteit wil ervoor zorgen dat er meer treinen komen, en dat deze treinen betrouwbaarder, stipter en toegankelijker zijn.

Als burger en als bedrijf willen we niet nog meer beton of spoor.

Wat we willen als burger en als bedrijf is een versterkt aanbod dat voldoet aan onze behoeften en verwachtingen, comfort en bewegingsvrijheid aangepast aan ons gebruik.

De minister zal daaraan tegemoetkomen door in te zetten op een frequentere en bredere spoorwegdienst.

Hij wil dat de NMBS op termijn in elk station om de dertig minuten een trein kan garanderen, en om de tien minuten binnen de grote agglomeraties.

Dat moet kunnen, omdat die dienstverlening nu al tijdens de piekuren wordt verzekerd en omdat andere landen van een vergelijkbare oppervlakte daar ook in slagen.

Dat is noodzakelijk om de trein te kunnen laten concurreren met de auto.

De minister zal ook werk maken van een betere toegankelijkheid voor de reizigers, meer bepaald met betrekking tot de hoogte van de perrons (76 cm), het rollend materieel en de multimodale toegankelijkheid van de stations.

Men moet zich met de fiets naar het station kunnen begeven, daar de trein nemen en vervolgens in het station van bestemming een ander vervoermiddel kunnen nemen, zoals de bus, de metro, de tram of een deelauto of -fiets.

Ook wie in het gips zit of een handicap heeft, moet de trein kunnen nemen, evenals ouderen of mensen die een kinderwagen voortduwen.

De trein moet vrijheid bieden aan iedereen.

Deze regering heeft ook de ambitie om het volume van het goederentransport per spoor tegen 2030 te verdubbelen. Het goederenvervoer per spoor zal de komende jaren een belangrijke en toenemende rol spelen. Het is

années à venir. C'est un facteur essentiel pour assurer la résilience de la chaîne logistique.

L'organisation de notre vie en société et de notre économie en dépend. La politique du ministre en la matière repose sur deux objectifs prioritaires:

1. Renforcement des atouts naturels du transport de marchandises par rail, c'est-à-dire le transport efficace de grands volumes sur de grandes distances.

2. Promotion d'initiatives contribuant à rendre le transport de marchandises par rail structurellement compétitif sur de nouveaux marchés.

Nous relèverons ce défi en étroite concertation avec les acteurs économiques concernés!

Les mesures que je prendrai devront viser à rendre le rail attractif pour tous, qu'il s'agisse des voyageurs, des entreprises ou des cheminots.

Les mesures que le ministre compte mettre en œuvre dès l'année prochaine sont présentées dans les documents parlementaires.

Le ministre concentre son exposé d'aujourd'hui sur certaines d'entre elles.

Comme indiqué précédemment, le ministre est particulièrement heureux que le gouvernement a approuvé le premier volet du plan BOOST.

Le plan BOOST contribuera aux objectifs fixés en matière de mobilité via des investissements ciblés.

Il visera à renforcer le réseau en le rendant plus robuste au profit de la ponctualité et du fret, augmentant la croissance du trafic et l'attractivité des services, et dès lors, et c'est très important, en augmentant les recettes propres pour Infrabel et la SNCB.

Concrètement, les investissements permettront, entre autres, de lever les réductions temporaires de vitesse sur certains tronçons et éviter la fermeture de lignes ou encore d'améliorer des accès du port d'Anvers, des sites carriers ou des entreprises de construction automobile comme Audi à Bruxelles, ce qui est un enjeu essentiel en matière de préservation de l'emploi dans notre pays.

Le ministre donnera également à Infrabel et à la SNCB une orientation claire en concluant de nouveaux contrats de service public. Les derniers contrats de

een essentiële factor in de veerkracht van de logistieke keten.

De organisatie van onze samenleving en onze economie is erop gebaseerd. Het beleid van de minister op dat vlak steunt op twee prioritaire doelstellingen:

1. Versterking van de natuurlijke troeven van het goederenvervoer per spoor, d.w.z. het efficiënt vervoeren van grote volumes over lange afstanden.

2. Bevordering van initiatieven die bijdragen tot het structureel concurrentieel maken van het goederenvervoer per spoor op nieuwe markten.

Die uitdaging zullen we aangaan in nauw overleg met de betrokken economische actoren!

De minister geeft aan dat de maatregelen die hij zal nemen het spoor aantrekkelijker moeten maken voor iedereen: de reizigers, de ondernemingen en het spoorwegpersoneel.

De maatregelen die de minister vanaf volgend jaar wil implementeren, worden in de parlementaire documenten voorgesteld.

De minister zal zich vandaag in zijn uiteenzetting op bepaalde van die maatregelen toespitsen.

Zoals eerder aangegeven, stemt het de minister bijzonder tevreden dat de regering het eerste deel van het BOOST-plan heeft goedgekeurd.

Het BOOST-plan zal via gerichte investeringen bijdragen aan de mobiliteitsdoelstellingen.

Het is de bedoeling het netwerk te versterken door het robuuster te maken ten behoeve van de stiptheid en het vrachtvervoer, waardoor het verkeer en de aantrekkelijkheid van de diensten zullen toenemen. Een zeer belangrijk gevolg is ook dat de eigen inkomsten voor Infrabel en de NMBS zullen stijgen.

Concreet zullen de investeringen het onder meer mogelijk maken de tijdelijke snelheidsbeperkingen op bepaalde spoortrajecten op te heffen, de sluiting van bepaalde lijnen te voorkomen of de toegang tot de haven van Antwerpen, de steengroeven of de autoassemblagebedrijven zoals Audi in Brussel te verbeteren, wat van wezenlijk belang is voor het behoud van de werkgelegenheid in ons land.

De minister zal Infrabel en de NMBS ook een duidelijke richting geven door nieuwe openbardienstcontracten af te sluiten. De laatste beheerscontracten liepen over

gestion couvraient la période 2008-2012. Ces contrats, qui sont prolongés chaque année par des avenants, ne sont clairement plus à la mesure des défis à relever actuellement.

Les entreprises publiques ont besoin d'un cap, d'une politique tournée vers l'avenir et de stabilité pour aller de l'avant et innover. Le ministre entend répondre à ce besoin en développant une vision sur 20 ans avec les acteurs concernés et les entreprises publiques.

Les nouveaux contrats et le plan d'investissement seront également établis pour une période de 10 ans. Outre l'amélioration de l'offre et l'intégration des différents moyens de transport, ils doivent également permettre de maîtriser les coûts et de faire un usage efficace des fonds publics.

Le contrat de service public d'Infrabel devra préciser les attentes envers le réseau ferroviaire, c'est-à-dire les services aux utilisateurs, l'entretien, la rénovation, la sécurisation et le développement du réseau.

Le ministre pense toutefois que les voyageurs pourront très vite profiter des effets positifs des investissements.

C'est pourquoi il suivra de près le développement de l'infrastructure afin d'encourager un impact positif immédiat pour les voyageurs.

A la SNCB, le gouvernement attribuera directement la mission de service public d'opérateur du transport de personnes pour une période de 10 ans, tel que les directives le permettent et le prévoient en fonction des choix posés par les États. Celui du nouveau gouvernement fédéral est très clair à ce sujet.

Le calendrier est relativement serré mais la précipitation inutile.

Le ministre privilégiera un contrat solide et élaboré avec les parties prenantes, en respectant le calendrier établi, qui doit nous conduire – si possible et sauf contretemps – à une décision à la fin 2022.

Le contenu du contrat de service public devra entre autres valoriser la disponibilité du matériel roulant, en particulier en dehors des heures de pointe, en soirée et durant le week-end.

Pour faire rouler ces trains, du personnel sera effectivement nécessaire.

de la période 2008-2012. Deze contracten, die jaar na jaar door middel van avenanten worden verlengd, zijn duidelijk achterhaald in het licht van nieuwe uitdagingen.

De overheidsbedrijven hebben nood aan een koers, aan vooruitziend beleid en stabiliteit om vooruit te komen en te innoveren. De minister zal op deze nood antwoorden door samen met hen en de betrokken spelers een visie voor 20 jaar op te stellen.

De nieuwe contracten en het investeringsplan zullen ook worden opgesteld over een periode van 10 jaar. Naast het verbeteren van het aanbod en de integratie tussen de verschillende vervoersmodi, moeten zij het ook mogelijk maken de kosten te beheersen en efficiënt gebruik te maken van overheidsgeld.

In het openbaredienstcontract van Infrabel zullen de verwachtingen voor het spoorwegnet worden gepreciseerd, namelijk diensten aan de gebruikers, het onderhoud, de vernieuwing, de beveiliging en de uitbreiding van het netwerk.

De minister is echter van mening dat de treinreizigers al snel kunnen moeten kunnen profiteren van de positieve effecten van de investeringen.

Daarom zal hij de ontwikkeling van de infrastructuur nauwlettend volgen om een onmiddellijke positieve impact voor de treinreizigers aan te moedigen.

De NMBS zal van de regering rechtstreeks de opdracht van openbare dienstverlening voor het personenvervoer toegewezen krijgen voor een periode van tien jaar, zoals de richtlijnen dat toestaan en ook bepalen naargelang van de keuzes van de lidstaten. De keuze van de nieuwe federale regering is in dezen heel duidelijk.

De timing is behoorlijk strak, maar het heeft geen zin overhaast te werk te gaan.

De minister streeft naar een solide overeenkomst in samenwerking met de betrokken partijen en zal daarbij het vastgelegde tijdspad respecteren. Aldus moet – indien mogelijk en zonder tegenslagen – eind 2022 een beslissing kunnen worden genomen.

De inhoud van het openbaredienstencontract zal ervoor moeten zorgen dat het rollend materieel vaker beschikbaar is, vooral tijdens de spitsuren, 's avonds en in het weekend.

Om de treinen te kunnen doen rijden, zal er inderdaad personeel nodig zijn.

Le ministre veut faire des deux sociétés de chemin de fer des employeurs modernes et attractifs et un vivier de talents.

Vu la pyramide des âges, les deux sociétés de chemin de fer engageront au cours des prochaines années.

Le ministre veillera dans ce cadre à une attention particulière à la diversité des profils.

Les métiers techniques de la SNCB et d'Infrabel ne doivent pas être réservés qu'aux hommes.

Les chemins de fer doivent aussi être le reflet de la société qui est la nôtre en 2020!

Afin d'encourager l'utilisation des trains en dehors des heures de pointe et pour des distances courtes et moyennes, la SNCB doit pouvoir proposer des tarifs attractifs.

En collaboration avec la SNCB, le ministre examinera comment rendre les tarifs plus attractifs, notamment en tenant compte du phénomène du télétravail (ne prendre le train que quelques jours par semaine) et en encourageant l'utilisation du train lors des heures creuses.

Le contrat de gestion de la SNCB prévoira également une simplification des tarifs, afin que les voyageurs puissent profiter systématiquement du tarif le plus avantageux pour chacun de leurs voyages.

Dans ce cadre, le ministre accordera une importance toute particulière au maintien de l'accessibilité du train pour toutes les familles, quel que soit leur niveau de revenus.

Le pass "Hello Belgium", qui a connu un franc succès, sera évalué et, pourquoi pas, proposé à nouveau dans le cadre d'une formule à définir avec la SNCB.

Le transport public doit se concevoir dans sa globalité et de manière intégrée.

Le train et les services de transport public régionaux gagneront en attractivité dès lors que la complémentarité entre eux augmentera.

Et c'est pourquoi également, dès l'année prochaine, le ministre mettra à l'étude l'application du cadencement sur le réseau ferroviaire autour de nœuds de correspondance, couplée à l'ajustement des horaires avec les autres modes de transport.

L'ambition est de doubler le volume de transport de marchandises par rail d'ici 2030.

De minister wil van beide spoorwegondernemingen moderne en aantrekkelijke werkgevers en kweekvijvers van talent maken.

Gezien de leeftijds piramide zullen beide spoorwegondernemingen in de komende jaren personeel werven.

De minister zal in dat verband in het bijzonder toezien op de diversiteit van de profielen.

De technische beroepen van de NMBS en Infrabel mogen niet enkel aan mannen voorbehouden zijn.

De spoorwegen moeten ook de weerspiegeling zijn van onze samenleving anno 2020.

Om het gebruik van treinen buiten de spitsuren en op korte en middellange afstanden aan te moedigen, moet de NMBS aantrekkelijke tarieven kunnen aanbieden.

Samen met de NMBS zal de minister nagaan hoe de tarieven aantrekkelijker kunnen worden gemaakt, met name door rekening te houden met telewerken (slechts enkele dagen per week de trein nemen) en door het gebruik van de trein in de daluren aan te moedigen.

Het beheerscontract van de NMBS zal ook voorzien in een vereenvoudiging van de tarieven, zodat de reizigers systematisch het voordeligste tarief voor elk van hun reizen kunnen krijgen.

In dit verband zal de minister bijzondere aandacht besteden aan het behoud van de toegankelijkheid van de trein voor alle gezinnen, ongeacht hun inkomensniveau.

De "Hello Belgium"-pass, die een groot succes was, zal worden geëvalueerd en, waarom niet, worden herhaald, in een samen met de NMBS vast te leggen formule.

Het openbaar vervoer moet op alomvattende en geïntegreerde wijze worden benaderd.

De trein en het gewestelijk openbaar vervoer zullen aantrekkelijker worden indien ze elkaar onderling meer gaan aanvullen.

Daarom zal de minister zich vanaf volgend jaar buigen over de toepassing van de netwerkadansregeling rond de overstapknooppunten, in combinatie met de onderlinge afstemming van de dienstregelingen met de andere transportmodi.

Het is de ambitie om het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen.

En 2021, le ministre lancera des discussions avec le secteur au sujet des lignes directrices qui découleront de l'évaluation du régime d'aide existant.

Le ministre fera alors une proposition pour améliorer l'efficacité des fonds investis dans l'objectif d'atteindre les objectifs du modal shift.

Cette proposition tiendra en outre bien sûr compte des besoins prioritaires du secteur.

Le ministre prendra également des mesures pour encourager les entreprises ferroviaires et les propriétaires des wagons à réduire leur production de pollution sonore.

Il faut également donner le choix aux citoyennes et citoyens de pouvoir voyager à travers l'Europe de manière durable.

Le train doit constituer une véritable alternative aux voyages en avion ou en voiture.

Le ministre souhaite dès lors redéployer le train de nuit en collaboration avec des sociétés de transport étrangères.

Il s'engagera également dans les initiatives lancées au niveau européen pour soutenir le développement et la renaissance des relations à longue distance.

Comme l'a dit le ministre, nous devons pouvoir faire preuve d'une vision sur le long terme et encourager le dialogue.

En collaboration avec tous les intéressés, il entend œuvrer de manière collective et coordonnée à une vision d'avenir, une vision 2040, pour le système ferroviaire.

Chaque acteur dispose d'une expertise que nous devons apprécier et mettre à profit.

Pour lancer Vision 2040, le ministre prendra contact avec les différents acteurs de la mobilité aussi vite que possible. Il demandera au SPF Mobilité de prendre le lead en la matière et un comité de pilotage élargi devra être établi.

Enfin, le ministre devra poursuivre la coordination de la politique au sein de la Conférence interministérielle sur la Mobilité.

Il a des contacts très positifs avec ses 3 collègues responsables de la mobilité au sein des régions et le ministre s'en réjouit!

Il n'y a pas de liberté sans sécurité.

In 2021 zal de minister besprekingen beginnen met de sector over de richtsnoeren die uit de evaluatie van de bestaande steunregeling zullen voortvloeien.

De minister zal dan een voorstel doen om de effectiviteit van de geïnvesteerde middelen te verbeteren met het oog op het bereiken van de *modal-shift* doelstelling.

In dit voorstel zal uiteraard rekening worden gehouden met de prioritaire noden van de sector.

De minister zal ook stappen ondernemen om spoorwegondernemingen en wagonbezitters aan te moedigen de geluidsemissies te verminderen.

Men moet de burgers ook de keuzemogelijkheid geven om op duurzame wijze door Europa te reizen.

De trein moet een echt alternatief vormen voor reizen met het vliegtuig of de wagen.

De minister wil daarom in samenwerking met de buitenlandse spoorbedrijven opnieuw nachttreinen inleggen.

Hij zal ook deelnemen aan Europese initiatieven om langeafstandsverbindingen te ontwikkelen en nieuw leven in te blazen.

Zoals de minister al zei, moeten we een langetermijnvisie durven hanteren en de dialoog aanmoedigen.

Hij wil, samen met alle belanghebbenden, op een collectieve en gecoördineerde manier samenwerken aan een toekomstvisie, een Visie 2040, voor het spoor.

Elke speler heeft expertise die we moeten waarderen en inzetten.

Om Visie 2040 te lanceren, zal de minister zo snel mogelijk contacten nemen met de verschillende mobiliteitsspelers. Hij zal de FOD Mobiliteit vragen om hierin de leiding te nemen en er zal een uitgebreide stuurgroep worden opgericht.

Tot slot zal de minister de beleidscoördinatie binnen de Interministeriële Conferentie over Mobiliteit voortzetten.

De contacten met zijn 3 collega's die verantwoordelijk zijn voor de mobiliteit in de gewesten zijn heel positief en dat stemt de minister tevreden!

Er is geen vrijheid zonder veiligheid.

Le ministre est régulièrement interpellé par des concitoyens qui, à cause de l'insécurité routière, n'osent pas choisir un mode de transport actif, comme le vélo.

C'est compréhensible.

Le ministre veut les aider à, elles et eux aussi, suivre la roue des dizaines de milliers de Belges qui ont fait le choix de devenir des cyclistes quotidiens.

Il relève de notre responsabilité, de ministre comme de législateur, d'assurer que chaque usager, et particulièrement les plus vulnérables, puisse se déplacer dans des conditions optimales de sécurité, peu importe son mode de transport.

Cela devrait faire partie du socle des droits acquis au sein de notre société.

Ce n'est malheureusement pas encore suffisamment le cas.

Le ministre entend faire tout ce qui est en son pouvoir pour remettre la Belgique sur la bonne voie pour une meilleure sécurité routière.

Avec 56 morts par million d'habitants, la Belgique est l'un des pires élèves en Europe en matière de sécurité routière.

La moyenne européenne est de 51 victimes de la route par million d'habitants.

Seuls 11 des 31 pays sont dans une situation pire que la nôtre. - La Belgique peut donc encore beaucoup s'améliorer en matière de sécurité routière.

L'objectif est fixé: -50 % de tués sur les routes en 2030.

La réduction du nombre de blessés graves devrait suivre la même tendance.

Le ministre ne croit pas aux solutions miracles, mais à la combinaison de certaines mesures pour lutter contre la récidive et l'impunité.

Avec la ministre de l'Intérieur et le ministre de la Justice, il s'engage à renforcer l'application de la loi, par des contrôles de police ou le recours à la technologie.

Un conducteur sur trois devra ainsi être contrôlé chaque année, pour lutter contre les comportements dangereux que sont:

— la vitesse excessive;

De minister wordt regelmatig aangesproken door burgers die door de onveiligheid op de weg niet durven te kiezen voor een actieve vervoersmodus, zoals de fiets.

Dat is begrijpelijk.

De minister wil hen helpen opdat ook zij, net als tienduizenden Belgen hen al hebben voorgedaan, elke dag de fiets kunnen nemen.

De minister wijst erop dat het zijn verantwoordelijkheid is, maar ook die van de wetgever, ervoor te zorgen dat elke weggebruiker – vooral de zwakste – zich in optimale veiligheidsomstandigheden kan verplaatsen, ongeacht zijn vervoermiddel.

Dat moet deel uitmaken van de basis van verworven rechten binnen onze samenleving.

Dat is helaas nog onvoldoende het geval.

De minister is van plan zijn uiterste best te doen om België weer op de weg te zetten voor meer verkeersveiligheid.

Met 56 doden per miljoen inwoners behoort België tot de slechtst presterende landen op het gebied van verkeersveiligheid in Europa.

Het Europese gemiddelde is 51 verkeersdoden per miljoen inwoners.

Slechts 11 van de 31 landen doen het minder goed dan wij. - België heeft dus veel ruimte voor verbetering op het gebied van verkeersveiligheid.

Het is de bedoeling tegen 2030 het aantal dodelijke slachtoffers op de wegen te verminderen met de helft.

De daling van het aantal zwaargewonden zou dezelfde tendens moeten volgen.

De minister gelooft niet in mirakeloplossingen, maar in de combinatie van bepaalde maatregelen ter bestrijding van de recidive en van de straffeloosheid.

Hij belooft om samen met de minister van Binnenlandse Zaken en de minister van Justitie de wet beter toe te passen, via politiecontroles of via de inzet van technologie.

Elk jaar zou dan ook één bestuurder op drie moeten worden gecontroleerd, teneinde op te treden tegen de volgende gevaarlijke gedragingen:

— overdreven snelheid;

- la consommation d'alcool et de stupéfiants;
- l'utilisation du GSM au volant;
- le non-port de la ceinture de sécurité.

Il faut lutter contre le sentiment d'impunité de certains conducteurs particulièrement dangereux.

Le ministre fédéral de la Mobilité apportera sa contribution à la promotion de la mobilité active.

Nous réalisons trop de trajets courts avec la voiture, par exemple pour faire ses courses ou emmener un membre de la famille en ville.

Dans ce cadre, nous devons favoriser l'utilisation de moyens de transport actifs. Celui qui marche ou fait du vélo rend véritablement un service à tous.

Que ce soit en matière de coûts, de santé publique, de qualité de vie, de respect de l'environnement ou de sécurité routière.

Le ministre entend soutenir et développer l'enthousiasme pour la mobilité partagée et la mobilité "as a service".

Un cadre et une infrastructure sont nécessaires pour permettre une véritable transition de la voiture à la mobilité active.

Le ministre s'emploie à développer ce cadre et cette infrastructure en collaboration avec les régions, plus précisément par le moyen de d'autoroutes pour vélos de et vers la capitale.

Voici les mesures phares que le ministre prendra pour rendre les routes plus sûres et plus respirables.

Sa priorité sera de lutter contre la récidive et l'impunité.

Il affinera à cet effet, comme le gouvernement s'y est engagé, l'étude de faisabilité sur le permis à points.

Les modalités de mise en œuvre du permis à points seront réfléchies avec le ministre de la Justice.

Dans la lutte contre l'impunité, le ministre veillera à parachever les procédures de poursuite des contrevenants

- alcohol en drugs achter het stuur;
- gsm-gebruik achter het stuur;
- het niet dragen van de veiligheidsgordel.

Het is nodig de strijd aan te binden met het gevoel van straffeloosheid bij sommige bijzonder gevaarlijke bestuurders.

De federale minister van Mobiliteit zal zijn bijdrage leveren aan de bevordering van de actieve mobiliteit.

Te veel korte ritten worden met de auto gemaakt, bijvoorbeeld om te winkelen, om een familielid naar de stad te brengen.

We moeten hiervoor het gebruik van actieve vervoerswijzen stimuleren. Met name wie wandelt of fietst, levert echt een dienst aan allemaal.

Of het nu is op vlak van de kosten, volksgezondheid, kwaliteit van het leven, milieu, of verkeersveiligheid.

De minister zal het enthousiasme voor gedeelde mobiliteit en mobiliteit "as a service" ondersteunen en ontwikkelen.

Een kader en infrastructuur zijn nodig om een echte verschuiving van de auto naar actieve mobiliteit mogelijk te maken.

De minister zet zich in om dit kader en deze infrastructuur, samen met de gewesten, te ontwikkelen, meer bepaald via fietssnelwegen van en naar de hoofdstad.

Dit zijn de voornaamste maatregelen die de minister zal nemen om de wegen veiliger en minder vervuילend te maken.

De bestrijding van recidive en straffeloosheid zal de speerpunt van het beleid van de minister worden.

Daartoe zal hij, zoals binnen de regering werd afgesproken, de haalbaarheidsstudie over het rijbewijs met punten verfijnen.

De nadere regels betreffende de toepassing van het rijbewijs met punten zullen samen met de minister van Justitie worden bekeken.

In de strijd tegen de straffeloosheid zal de minister ervoor zorgen dat de procedures betreffende de vervolging

transfrontaliers. Sont visées, ici, les infractions de stationnement ou aux zones à basse émission.

D'ailleurs, le ministre veut également que la lutte contre les récidivistes repose plus sur des sanctions alternatives et additionnelles, en plus de la perception immédiate et de la suspension du permis.

La formation reste la meilleure solution sur le long terme et elle est plus efficace que les amendes traditionnelles.

La mise en application de ces sanctions alternatives fera l'objet d'une étude, tant pour la perception immédiate que pour les conditions requises pour autoriser à nouveau la conduite après un retrait du permis de conduire.

Le ministre convoquera en 2021 des nouveaux États généraux de la sécurité routière, avec une attention particulière aux usagers actifs.

Il y associera les partenaires publics fédéraux et régionaux, ainsi que les membres de la Commission fédérale pour la sécurité routière, les acteurs associatifs et les représentants des usagers de la route.

Il ne s'agira pas uniquement de discuter. Il faudra aboutir à des recommandations concrètes avec une feuille de route dans la lutte contre la mortalité routière.

La voiture reste pour beaucoup un outil nécessaire pour travailler.

Le ministre souhaite que ces personnes puissent également faire le choix d'une mobilité plus durable et leur permettre de réduire leur empreinte écologique.

Ce gouvernement vise la neutralité carbone pour les voitures de société d'ici 2026 et envisage la possibilité de payer le salaire en euros plutôt que sous la forme de divers avantages tels que les voitures de société dans le cadre de la réforme fiscale à venir.

De plus, le ministre définira, en collaboration avec ses collègues du gouvernement, un cadre pour le développement d'un budget mobilité sponsorisé par l'employeur en faveur des employés ne disposant pas d'une voiture de société.

La vente de véhicules ne correspondant pas à la norme zéro émissions sera arrêtée progressivement.

Le gouvernement promeut l'utilisation des véhicules les moins polluants et les moins dangereux!

van buitenlandse overtreeders op punt worden gesteld, in het bijzonder met betrekking tot overtredingen in verband met parkeren of lage-emissiezones.

De minister wil trouwens ook dat de strijd tegen recidivisten meer steunt op alternatieve en aanvullende sancties, naast onmiddellijke inning of schorsing.

Opleiding en vorming zijn altijd de beste oplossing op lange termijn en hebben meer effect dan traditionele boetes.

De uitrol van dergelijke alternatieve sancties zal worden bestudeerd, zowel voor onmiddellijke inning als voor de voorwaarden die worden opgelegd om opnieuw te mogen rijden na een intrekking van het rijbewijs.

De minister zal in 2021 opnieuw de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid organiseren, met bijzondere aandacht voor de actieve weggebruikers.

Hij zal daarbij de federale en de gewestelijke overheidspartners betrekken, alsook de leden van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, de verenigingen en de vertegenwoordigers van de weggebruikers.

Het zal niet bij praten blijven, want het is de bedoeling om tot concrete aanbevelingen te komen, met een stappenplan ter vermindering van het aantal verkeersdoden.

De auto blijft voor veel mensen nodig om te werken.

De minister wil dat ook zij kunnen kiezen voor meer duurzame mobiliteit en hun ecologische voetafdruk kunnen verkleinen.

Deze regering streeft naar koolstofneutraliteit voor bedrijfswagens tegen 2026 en overweegt in het kader van de komende belastinghervorming om loon in euro's te betalen in plaats van in allerhande voordelen, zoals bedrijfswagens.

Ook zal de minister samen met zijn collega's van de regering een kader opzetten voor de ontwikkeling van een door de werkgever gesponsord mobiliteitsbudget voor werknemers zonder bedrijfswagen.

De verkoop van voertuigen die niet voldoen aan de nul-emissienorm zal geleidelijk worden stopgezet.

De regering stimuleert het gebruik de minst vervuulende en minst gevaarlijke voertuigen!

L'aviation est un domaine important pour notre pays. Il forme la porte d'entrée internationale pour la Belgique, et pour Bruxelles, la capitale de l'Union européenne, en particulier. Il permet de connecter notre pays à l'Afrique, les Amériques, l'Asie, l'Australie. C'est pour ces longues, très longues distances, qu'il joue un rôle de vecteur de mobilité.

La pandémie a cloué les avions au sol et a frappé de plein fouet les compagnies aériennes comme tous les autres secteurs du transport.

Il sera impossible de faire redémarrer le secteur aéronautique comme avant la pandémie.

Nous devons profiter de cette crise pour reconstruire le secteur de manière durable et plus respectueuse des riverains des aéroports et plus respectueuse de l'environnement.

Mais nous ne pourrions trouver une solution pour l'avenir de l'aviation que par un débat serein.

Il faudra travailler, tous ensemble, à trouver une solution équilibrée aux nuisances sonores.

L'incidence du transport aérien sur les populations survolées constitue un dossier complexe. Il fait l'objet de nombreux recours judiciaires, avec des décisions parfois contradictoires. C'est la situation dont le ministre hérite.

Trop longtemps, ce dossier a été le terrain d'une guerre de tranchées, où les parties ne se parlaient plus, ne s'écoutaient plus. Le temps doit maintenant être à l'écoute de l'autre et à la recherche de solutions, ensemble.

Jusqu'à présent, aucun ministre n'a réussi à trouver une issue et le nouveau ministre restera humble devant l'ampleur de la tâche, tout en étant volontariste.

Il s'engage à faire tout son possible pour instaurer un débat serein, afin d'identifier et de mettre en œuvre les mesures les plus justes et les plus efficaces possibles pour diminuer l'impact de l'activité aérienne sur les populations survolées.

Il espère que chacun y contribuera, plutôt que de tenter de renvoyer les problèmes vers ses voisins, comme c'est le cas depuis de trop nombreuses années.

De luchtvaart is belangrijk voor ons land, want ze maakt ons land – en in het bijzonder Brussel, de hoofdstad van de Europese Unie – internationaal toegankelijk. Ze verbindt ons land met Afrika, Noord- en Zuid-Amerika, Azië en Australië. Voor die lange en heel lange afstanden is een rol weggelegd voor de luchtvaart.

De pandemie heeft vliegtuigen aan de grond gehouden en heeft, net als andere transportsectoren, de luchtvaartmaatschappijen hard getroffen.

Het zal niet mogelijk zijn de luchtvaartsector opnieuw op te starten zoals voorheen.

We moeten van deze crisis een kans maken voor een duurzamere herstel van de sector, met meer respect voor de buurtbevolking en het milieu.

Maar als we een oplossing willen vinden voor de toekomst van de luchtvaart, kan dat enkel door een sereen debat.

Er moet gezamenlijk naar een evenwichtige oplossing voor de geluidshinder worden gezocht.

De weerslag van het luchttransport op de bevolking in de overvlogen zones is een ingewikkeld dossier, met veel gerechtelijke procedures en beslissingen die elkaar soms tegenspreken.

De minister wordt ter zake geconfronteerd met een bestaande situatie. Al te lang is in dit dossier een loopgravenoorlog gevoerd, waarin de betrokkenen niet langer met elkaar praatten en niet langer naar elkaar luisterden. Het is nu tijd om naar elkaar te luisteren en samen naar oplossingen te zoeken.

Tot dusver is geen enkele minister erin geslaagd een oplossing te vinden; gelet op de omvang van de taak blijft de minister dan ook nederig, maar vastberaden.

Hij is vast van plan al het mogelijke te doen om een sereen debat op gang te brengen, met het oog op het vinden en het toepassen van de rechtvaardigste en doeltreffendste maatregelen om de weerslag van de luchtvaartactiviteit op de bevolking in de overvlogen gebieden te temperen.

Hij hoopt dat eenieder daartoe zal bijdragen, in plaats van te proberen de problemen op de buurregio's af te schuiven, zoals veel te lang is gebeurd.

Aujourd'hui, faire Bruxelles-Londres en train est plus cher qu'en avion, alors qu'1 kilomètre en train est jusqu'à 40 fois moins polluant qu'1 kilomètre en avion.

Cela ne doit plus nous pousser à la réflexion, mais à l'action.

Le ministre souhaite également agir pour réduire l'impact environnemental du trafic aérien.

Il compte honorer les engagements pris dans l'accord de gouvernement dans le cadre du principe du "pollueur payeur" dans le secteur du transport aérien et, ce faisant, tenir compte de l'impact sur l'économie sans porter atteinte aux règles de concurrence équitable.

Il plaidera donc au niveau européen pour un impôt sur le kérosène et une interdiction des vols court-courriers.

Il faudra en premier lieu que nous restaurions la confiance pour que nous puissions à nouveau, dans le respect de l'autre, discuter et proposer des solutions.

Ce n'est que par le dialogue que nous arriverons ensemble à trouver des solutions équilibrées.

Le ministre prendra l'initiative, dans les mois à venir, d'organiser un dialogue avec les régions, les acteurs économiques et sociaux, ainsi qu'avec les citoyens concernés et les opérateurs aériens.

L'élaboration de solutions devra aborder de manière structurée les aspects de sécurité et de santé publiques, et les impacts socio-économiques, y compris liés au coronavirus.

Le ministre prendra également des mesures proactives pour limiter sensiblement l'impact environnemental du secteur du transport aérien.

Nos aéroports doivent être au cœur de l'innovation dans ce domaine.

Le ministre les encouragera à se repositionner positivement pour rattraper des aéroports les plus avancés en la matière tels que London-Heathrow, Francfort ou Schiphol.

Le renouvellement du contrat de gestion de skeyes, arrivée à échéance en juillet dernier, constituera un autre dossier important auquel le ministre s'attellera. Le

Het is vandaag de dag duurder om met de trein van Brussel naar Londen te reizen dan met het vliegtuig, terwijl 1 kilometer per trein tot 40 keer minder vervuillend is dan 1 kilometer per vliegtuig.

Dit moet ons niet langer aan het denken zetten, maar aanzetten tot actie.

De minister wil dan ook actie ondernemen om de milieu-impact van de luchtvaart te verminderen.

Hij zal de vastgelegde verbintenissen van het regeerakkoord van het principe "de vervuiler betaalt" in de luchtvaartsector uitvoeren en daarbij rekening houden met de impact op de economie en zonder het gelijke speelveld te verstoren.

Hij zal dus op Europees niveau pleiten voor een belasting op kerosine en een verbod op korteafstandsvluchten.

In de eerste plaats moet het vertrouwen worden hersteld, teneinde opnieuw met respect voor elkaar in gesprek te kunnen gaan en oplossingen te kunnen voorstellen.

Enkel via dialoog zullen wij samen evenwichtige oplossingen vinden.

In de komende maanden zal de minister het initiatief nemen om een dialoog op gang te brengen met de gewesten, met de economische en sociale spelers, alsook met de betrokken burgers en met de luchtvaartoperatoren.

Bij de uitwerking van oplossingen zullen op gestructureerde wijze de veiligheids- en volksgezondheidsaspecten aan bod moeten komen, evenals de sociaaleconomische weerslag, met inbegrip van de gevolgen van de coronacrisis.

De minister zal ook proactief maatregelen nemen die de milieu-impact van de luchtvaart aanzienlijk helpen beperken.

Onze luchthavens moeten in dit opzicht kernen van innovatie worden.

De minister zal hen aanmoedigen om zich positief te herpositioneren om aan te sluiten bij de meest geavanceerde luchthavens in dit opzicht, zoals Londen-Heathrow, Frankfurt of Schiphol.

Een ander belangrijk dossier waarover de minister zich zal buigen, is de hernieuwing van de beheersovereenkomst met skeyes, want die is in juli jongstleden afgelopen.

nouveau contrat de gestion devra permettre à Skeyes de répondre aux défis de l'activité aérienne.

Parallèlement, il lancera une étude pour analyser les scénarii de transformation de Skeyes en une S.A. de droit public.

Le ministre demandera à ses services d'également explorer les pistes permettant d'associer structurellement les partenaires sectoriels ou financiers publics aux décisions sur les orientations stratégiques de l'entreprise de Skeyes, et de proposer une solution.

Le transport fluvial apporte une activité économique importante à l'ensemble du pays.

Le ministre pense non seulement à la navigation intérieure, mais aussi à la navigation de plaisance; une activité de loisirs qui permet à de nombreux citoyens de se détendre et constitue un véritable attrait touristique pour nos régions.

Comme dans d'autres domaines de la mobilité, il y a des problèmes en matière de sécurité et d'environnement qu'il faudra résoudre.

Le ministre le fera par le biais du SPF Mobilité.

Les usagers de nos voies fluviales veulent et doivent se sentir en sécurité.

Dans l'exercice de ses compétences, le ministre accordera donc une attention particulière à la mise en place d'une culture de la sécurité au niveau des infrastructures maritimes belges au sens large.

La réforme de la navigation de plaisance touche à sa fin. - je veillerai m'assurerai à ce qu'elle soit finalisée en 2021, pour qu'il y ait un cadre légal complet et moderne. Je pense entre autres à l'introduction de tests pratiques pour la navigation de plaisance et à la reconnaissance de centres de test pratique.

Le ministre est convaincu que l'économie circulaire a un rôle important à jouer dans le secteur maritime belge, en améliorant les services fournis par les entreprises et en créant des emplois.

Il lancera un marché public pour cartographier le potentiel de l'économie circulaire dans le secteur maritime belge et son impact économique.

De nieuwe beheersovereenkomst moet Skeyes in staat stellen antwoorden te bieden op de uitdagingen van de luchtvaartactiviteit.

Parallel zal de minister een studie doen opstarten over de scenario's om Skeyes om te vormen tot een publiekrechtelijke naamloze vennootschap.

De minister zal zijn diensten ook verzoeken denksporen te verkennen die het mogelijk maken de sectorale partners of de overheidsfinanciers structureel te betrekken bij de beslissingen aangaande de strategische keuzes van het bedrijf Skeyes, teneinde in dat verband een oplossing voor te stellen.

De binnenvaart brengt een aanzienlijke economische activiteit voort in het hele land.

De minister denkt dan niet alleen aan de binnenvaart, maar ook aan de pleziervaart; een vrijetijdsbesteding die veel burgers in staat stelt om er even tussenuit te knippen en die een toeristische trekpleister is voor onze regio's.

Net als op andere domeinen van mobiliteit zijn er vraagstukken op vlak van veiligheid en milieu en die moeten worden opgelost.

De minister zal dit doen via de FOD Mobiliteit.

De gebruikers van de Belgische waterwegen willen en moeten zich veilig voelen.

Bij de uitoefening van zijn bevoegdheden zal de minister er dan ook bijzondere aandacht aan besteden opdat binnen de Belgische maritieme infrastructuur in de ruime zin een veiligheidscultuur tot stand wordt gebracht.

De hervorming van de pleziervaart nadert zijn sluitstuk. De minister zal ervoor zorgen dat die in 2021 wordt afgesloten zodat er een volledig wettelijk kader is, met een hedendaagse lezing. Hij denkt onder andere aan de invoering van praktijktesten voor pleziervaart en aan de erkenning van de praktijktestcentra.

De minister is ervan overtuigd dat de circulaire economie een belangrijke rol kan spelen in de Belgische maritieme sector, door de dienstverlening van de bedrijven te verbeteren en door banen te creëren.

Hij zal een overheidsopdracht uitschrijven om het potentieel van de circulaire economie in de Belgische maritieme sector en de economische weerslag ervan in kaart te brengen.

La Belgique souhaite à ce sujet développer un système de cotisation de recyclage pour financer un recyclage ordonné des navires et amener la discussion à la table européenne.

Les femmes et hommes politiques ont une responsabilité: celle d'inspirer et d'accompagner la société dans la perspective d'une autre mobilité, plus performante, plus sûre et plus respectueuse de l'environnement.

Le ministre émet le voeu de pouvoir dire aux générations à venir que 2020 n'était pas seulement l'année du Coronavirus mais également celle de la rupture et du changement.

Ce n'est certainement pas une époque facile, mais nous devons aux citoyens de leur donner confiance en l'avenir, de leur donner un cap et des ambitions.

Il faudra, pour y arriver, de l'optimisme, du courage et du respect.

Le ministre invite les membres de la commission à monter avec lui dans le train qui est en marche.

Trouvons ensemble des solutions qui feront de la Belgique l'un des pays les plus novateurs en matière de mobilité.

Le ministre annonce qu'il sera attentif aux suggestions que les membres vont formuler dans le débat qui va suivre, d'autant plus si elles sont constructives, crédibles, orientées vers les solutions d'avenir dont notre société a tellement besoin.

Le monde ne nous a pas attendu pour bouger. Mais nous pouvons ensemble, nous mettre au diapason et faire évoluer le monde vers cette autre mobilité.

II. — DISCUSSION

A. QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

M. Tomas Roggeman (N-VA) exprime la première déception de son groupe. Car le ministre débute sa prise de fonction en commettant une fausse note. En effet, son exposé d'orientation politique et sa note de politique générale ont été mises *beaucoup* trop tard à la disposition des membres. Mais ce qui est encore plus grave, c'est que la presse a pu prendre connaissance des plans du ministre un jour plus tôt. Or, on attendait autre

Tegen die achtergrond is België van plan een stelsel van recyclagebijdragen uit te werken, teneinde de ordentelijke recycling van de vaartuigen te financieren en die bespreking Europees te voeren.

De politici hebben een verantwoordelijkheid: zij moeten de samenleving inspireren en begeleiden naar een andere, doeltreffendere, veiligere en milieuvriendelijkere mobiliteit.

De minister zou de toekomstige generaties willen kunnen zeggen dat 2020 niet alleen door het coronavirus werd gekenmerkt, maar dat toen ook het kantelmoment voor verandering plaatsvond.

Dit zijn zeker geen gemakkelijke tijden, maar we zijn het aan de burgers verplicht om hen vertrouwen te geven in de toekomst, om hen een richting en een ambitie te geven.

Om dat te bereiken zullen optimisme, moed en respect nodig zijn.

De minister verzoekt de commissieleden om samen met hem in de rijdende trein te stappen.

Laten we samen oplossingen zoeken en vinden die van België een van de meest innovatieve landen maken op vlak van mobiliteit.

De minister kondigt aan dat hij aandacht zal besteden aan de suggesties van de leden in het komende debat, des te meer als ze constructief en geloofwaardig zijn, alsook gericht op oplossingen voor de toekomst waar de Belgische samenleving zo nood aan heeft.

De wereld heeft niet op ons gewacht om in actie te komen. Het is echter nog niet te laat om aan te sluiten, om samen de wereld naar die andere mobiliteit te doen evolueren.

II. — BESPREKING

A. VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

De heer Tomas Roggeman (N-VA) drukt de eerste ontgoocheling uit van de fractie waartoe hij behoort. Want het ministerschap begint met een valse noot. De beleidsverklaring en beleidsnota werden reglementair véél te laat ter beschikking gesteld. Maar wat erger is, de pers kreeg uw beleidsplannen nog een dag eerder toegelicht. Van een minister die een Beleidsverklaring 2.0. in de steigers wilde zetten, werd wel wat anders

chose d'un ministre qui avait annoncé l'élaboration d'un exposé d'orientation politique 2.0. La nouvelle culture politique sera-t-elle davantage de la rhétorique creuse?

L'esprit ingénu qui lit l'accord de gouvernement et la note de politique générale du ministre se voit conter une magnifique histoire. Ce ne sont pas les promesses qui manquent:

- plus de trains en journée;
- plus de trains en soirée;
- plus de trains durant la nuit;
- plus de trains le week-end;
- plus de trains internationaux;
- plus de liaisons ferroviaires;
- accès à internet dans les trains;
- renforcement de l'accompagnement des personnes à mobilité réduite;
- rehaussements des quais;
- création d'emplois;
- électrification des lignes diesel;
- plus d'infrastructures ferroviaires;
- amélioration de l'entretien des infrastructures ferroviaires;
- plus de soutien au transport de personnes;
- plus de soutien au transport de marchandises.

Pour couronner le tout, le ministre souhaite un train toutes les demi-heures dans chaque gare de petite taille et un train toutes les dix minutes dans chaque gare de grande taille.

Cela ressemble bien à un conte de fées. Ces projets vont-ils réellement se concrétiser? Et comment les projets du ministre seront-ils financés? Compte tenu des investissements très coûteux qui sont prévus, on pourrait s'attendre à une augmentation drastique du financement de la SNCB. Or il n'en est rien. L'intervenant passe en revue les principaux postes budgétaires:

1. la dotation d'exploitation de base: la dotation d'exploitation de la SNCB n'augmentera pas. Au contraire,

verwacht... Wordt de nieuwe politieke cultuur meer dan holle retoriek?

De onbevangen geest die het regeerakkoord en de beleidsnota leest, krijgt een magnifiek verhaal gepresenteerd. De beloftes zijn niet bij te houden:

- meer treinen overdag
- meer treinen 's avonds
- meer treinen 's nachts
- meer treinen in het weekend
- meer internationale treinen
- meer spoorverbindingen
- internet op de trein
- meer begeleiding voor mindermobielen
- perronverhogingen
- meer tewerkstelling
- Elektrificatie van dieselspoorlijnen
- meer railinfrastructuur
- beter onderhoud railinfrastructuur
- meer steun aan personenvervoer
- meer steun aan goederenvervoer

Als klap op de vuurpijl wil de minister in elk klein station trein per half uur en in elk groot station trein om 10 minuten een trein.

Het lijkt wel een sprookje. Zal het ook bewaarheid worden? En hoe zullen de plannen van de minister worden gefinancierd? Gezien de peperdure investeringen, zou men een drastische verhoging van de financiën van NMBS verwachten. Maar het tegendeel is waar. De spreker overloopt de voornaamste begrotingsposten:

1. de basisexploitatietoelage: de toelage voor de exploitatie van de NMBS neemt niet toe. Integendeel,

l'indexation du contrat de base sera gelée à partir de 2021. On procédera dès lors à quatre sauts d'index successifs pour la SNCB, soit une économie structurelle de plus de 50 millions d'euros sur la législature. Par souci de clarté, l'intervenant indique que cette économie ne tient pas compte des répercussions de la diminution du financement résultant de la réforme de la redevance d'infrastructure.

2. la dotation variable: son montant sera aussi réduit. Cela représente une économie supplémentaire de 66 à 80 millions par an, soit plus de 270 millions sur l'ensemble de la législature. Mais si l'on tenait compte du coût des sauts d'index, l'économie serait encore plus importante. (poste 33 51 10 312218).

3. la dotation d'investissement: elle sera également gelée à partir de 2021. La dotation nette augmentera, mais seulement parce que les coûts d'investissement liés à l'ETCS disparaîtront. Ici encore, il s'agit *de facto* d'une économie de plusieurs dizaines de millions d'euros par an.

4. s'il est vrai que le montant des subsides en capitale augmente, l'ampleur de cette augmentation est toutefois nettement plus faible que l'ampleur des économies réalisées sur la dotation d'exploitation, sur la dotation variable et sur la dotation d'investissement.

Le ministre fait des promesses sans précédent pour la SNCB, mais le financement prévu dans le budget ne suit pas. Il indique vouloir réinvestir dans la SNCB, mais les dotations publiques cruciales dont la SNCB est financièrement dépendante diminuent toutes, sauf une, ce qui est également confirmé par la Cour des comptes. Les postes d'économie prévus par le gouvernement Michel, qui avaient été tellement décriés par les écologistes, ne diminuent pas.

Où sont les moyens supplémentaires que le ministre promet à la SNCB? Quelle est la différence nette dans le financement?

Et surtout, une question que se posait l'ancien ministre Etienne Schouppe la semaine dernière dans les colonnes du quotidien *Nieuwsblad*: "Qui va payer tout ça?". Comment le ministre entend-t-il financer une telle expansion du service ferroviaire avec un financement stagnant?

Ce conte de fées particulièrement onéreux ne sera dès lors pas payé par l'État. Il ne sera pas non plus financé par des gains de productivité au sein de l'entreprise, ce qui est à peu près la seule amélioration que le ministre ne promet pas. De tels gains de productivité seraient par ailleurs quasiment incompatibles avec la prodigalité qui

de indexering van het basiscontract wordt vanaf 2021 bevroren. 4 opeenvolgende indexsprongen op spoorvervoer, equivalent aan een structurele besparing van meer dan 50 miljoen over de zittingsperiode. Voor alle duidelijkheid, dit is buiten de impact van lagere financiering door hervorming van de infrastructuurvergoeding.

2. variabele toelage: vermindert ook. Dit is een besparing van nog eens 66 tot 80 miljoen per jaar, of meer dan 270 miljoen besparing over de zittingsperiode exclusief de kosten van de gederfde indexering, dan zou het nog meer zijn. (post 33 51 10 312218).

3. de investeringstoelage: ook die wordt bevroren vanaf 2021. De nettotoelage neemt toe, maar enkel omdat de investeringskosten m.b.t. ETCS wegvallen. Ook hier is er *de facto* besparing van tientallen miljoenen euro per jaar.

4. er is wel groei op de kapitaalsubsidies, maar aanzienlijk minder dan de besparingen op de exploitatie-toeslag, op variabele toelage en op investeringstoelage.

De minister maakt hier nooit geziene beloftes voor de NMBS, maar in de begroting volgt de financiering niet. Hij zegt dat hij opnieuw wil investeren in de NMBS, maar de cruciale overheidstoelages waarvan de NMBS financieel afhankelijk is, dalen allemaal, op één na, wat ook wordt bevestigd door het Rekenhof. De door de groenen zo verguisde besparingsposten ingeschreven door de regering Michel dalen niet.

Waar zijn de bijkomende middelen die de minister de NMBS belooft? Wat is het nettoverschil in de financiering?

En vooral, vraag die voormalig minister Etienne Schouppe zich vorige week stelde in het Nieuwsblad: "wie gaat dat allemaal betalen?" Hoe wil de minister zo'n enorme uitbouw van de dienst betalen met een stagnerende financiering?

Het bijzonder dure sprookje wordt dus niet betaald door de Staat. Het wordt ook niet gefinancierd door productiviteitswinsten binnen het bedrijf, wat ongeveer de enige verbetering is die de minister niet belooft. Dat zou ook nogal onverzoenbaar zijn met de bestedingszucht die de beleidsverklaring kenmerkt. De vraag is: als het

caractérise l'exposé d'orientation politique à l'examen. La question qui se pose est la suivante: si l'argent ne provient pas de l'État ou de gains d'efficacité, qui payera la facture? Deux possibilités sont envisageables:

Soit la SNCB souscrira des emprunts. Combien de millions d'euros la SNCB empruntera-t-elle durant cette législature?

Soit le voyageur paiera, au travers d'une augmentation du prix des billets. Il y a quelques semaines, dans sa réponse à une question orale, le ministre n'était pas en mesure d'exclure une augmentation significative du prix des billets. Il se pourrait dès lors qu'au moins une partie de la facture de ces promesses soit présentée aux voyageurs. Une troisième possibilité serait de parier sur des gains au "Casino de l'Europe", le robinet des subventions européennes.

Ainsi, la moitié de la première tranche de 200 millions d'euros de l'aide européenne dont la Belgique pourrait bénéficier dans le cadre du fonds de relance *Next Generation* UE sera consacrée aux investissements ferroviaires. Et pas à tous ces prestataires de soins, à tous ces travailleurs au chômage technique qui sont obligés de rester chez eux, à tous ces commerçants et entrepreneurs qui en sont déjà à leur deuxième confinement successif. Pour le reste du financement, le flou est total. Mais, à cet égard, le ministre compte déjà sur les prochaines tranches du fonds de relance ou des moyens qui seront encore octroyés dans le cadre du Pacte vert pour l'Europe.

Un autre point préoccupant est le gel de plusieurs postes de plus faibles montants qui ont des répercussions pour les voyageurs: l'allocation de base 33 51 10 312216 "Contribution à la couverture des coûts liés à la sécurité et au gardiennage au profit de la SNCB" est également gelée et ne sera pas indexée. Est-il réellement judicieux de geler les budgets alloués à la sécurité?

Le conte de fées ferroviaire du ministre Gilkinet semble buter sur la question du financement. Le ministre promet monts et merveilles, sans présenter un plan financier clair. Pour qu'un tel conte de fées devienne une réalité, une bonne dose de miracles et de magie sera nécessaire.

Quiconque examine avec plus de pondération les plans pour la SNCB ne peut qu'en conclure que de nombreuses promesses ne se concrétiseront pas.

Alors qu'aucun chiffre ne vient étayer la faisabilité des grandes promesses d'expansion des services ferroviaires, l'intervenant a tout de même trouvé une promesse financée. Il s'agit de l'augmentation de la dotation accordée à Infrabel pour l'entretien du réseau

geld niet komt van de Staat of van efficiëntiewinsten, wie draait er dan wel voor op? Dan zijn er 2 mogelijkheden:

Ofwel door leningen. Hoeveel miljoenen euro zal NMBS deze legislatuur bijlenen?

Ofwel betaalt de reiziger, door een stijging van de ticketprijs. Enkele weken geleden kon de minister in een antwoord op een mondelinge vraag niet garanderen dat ticketprijzen niet drastisch zouden stijgen. Minstens een deel van de factuur voor deze beloftes kan dus bij de reiziger belanden. Een derde optie is gokken op winst in "Casino Europa", de Europese subsidiekraan.

Van de eerste schijf Europese steun ten belope van 200 miljoen euro die België zou kunnen genieten van het *Next Generation* EU-herstelfonds, zal dus de helft gaan naar spoorinvesteringen. Niet naar al die zorgverstrekkers, al die technisch werklozen die noodgedwongen thuis zitten, al die handelaars en ondernemers die nu al de tweede lockdown op rij moeten doormaken. De verdere financiering is koffiedik kijken. Daar rekent de minister zich al rijk in volgende schijven van dat fonds of steunmiddelen die er nog zouden komen in het kader van de *Green Deal*.

Zorgwekkend is ook de bevroering van diverse kleinere posten die een belangrijke impact hebben op de reiziger: B.A. 33 51 10 312216 "Bijdrage tot dekking van de kosten voor veiligheid en toezicht" ten gunste van de NMBS worden eveneens bevroren en niet geïndexeerd. Veiligheidsbudgetten bevroren, is dit wel goed idee?

Het sprookje van minister Gilkinet lijkt te struikelen over de financiering. Men belooft de hemel, zonder duidelijk financieel plan. Zo'n sprookje vereist een stevige portie mirakels en tovenarij.

Wie iets nuchterder tegen de plannen voor de NMBS aankijkt, kan niet anders dan concluderen dat heel veel beloftes ongerealiseerd zullen blijven.

Terwijl er geen enkel cijfer te vinden is dat de torenhoge beloftes voor de uitbouw van de dienstverlening ondersteunt, werd zowaar een belofte gevonden waar wel financiering tegenover staat. Het betreft namelijk de verhoging van de toelage aan Infrabel voor de

ferroviaire. Il est étonnant que le ministre alloue des moyens supplémentaires pour ce poste budgétaire dès lors que, juste avant de quitter son poste de PDG d'Infrabel, M. Luc Lallemand avait tenu, il y a un an, des propos étonnants à ce sujet lors d'une réunion en commission: "J'estime que le train n'est pas fait pour transporter quinze personnes entre deux villages, où vous entretenez une ligne à double voie électrifiée. Je ne connais pas de meilleur cas de figure de deniers publics gaspillés".

M. Lallemand ne connaissait pas de meilleur exemple de gaspillage d'argent public que l'entretien des petites liaisons ferroviaires. Or, il s'agit du seul poste budgétaire pour lequel le ministre prévoit explicitement de dépenser davantage! Quelle est la réponse apportée par le ministre pour éliminer la principale source de gaspillage d'argent au sein des chemins de fer? Dépenser encore plus d'argent public! Plus d'argent pour l'entretien du réseau ferroviaire. Il aurait été logique de chercher à identifier les liaisons ferroviaires les moins fréquentées qu'il serait préférable de remplacer par d'autres moyens de transport permettant de desservir plus facilement les navetteurs, d'une manière correspondant mieux à leur trajet. Afin de pouvoir utiliser les budgets pour améliorer les lignes les plus fréquentées et d'aider un maximum de voyageurs avec des moyens limités. Mais ce n'est pas ce que fera le ministre.

Et, en attendant, Infrabel doit contracter de nouveaux emprunts d'un montant de 231 millions d'euros pour finaliser le chantier du RER, dont la mise en service est effectivement attendue par des dizaines de milliers de navetteurs. Cela en dit long sur les priorités de ce gouvernement.

Et tout cela pour faire en sorte qu'à terme, un train puisse partir de chaque gare toutes les demi-heures. Pour toute une liste de gares, cela signifie qu'il y aura plus de départs de train que de passagers à l'embarquement. À en croire le conte de fées ferroviaire du ministre, chaque voyageur devra, dans des dizaines de gares, disposer d'un train personnel, une sorte de limousine sur rail avec chauffeur privé.

Une entreprise qui investit tout son argent dans ses produits qui sont les plus déficitaires et avec lesquels elle touche le moins de clients organise sa propre faillite. C'est incompréhensible pour un économiste.

À court terme, cette stratégie posera des problèmes. La situation s'améliorera-t-elle à long terme?

La société civile souhaite une offre cadencée. Il s'agit d'une belle ambition. Tout le monde le demande: TTB, Agoria, Navetteurs.be.

instandhouding van het spoor netwerk. Het is opvallend dat de minister uitgerekend daar geld voor uittrekt, want daarover deed Luc Lallemand bij zijn afscheid als CEO van Infrabel een jaar geleden een opvallende uitspraak tijdens een hoorzitting in de commissie: *"J'estime que le train n'est pas fait pour transporter quinze personnes entre deux villages, où vous entretenez une ligne à double voie électrifiée. Je ne connais pas de meilleur cas de figure de deniers publics gaspillés."*

De heer Lallemand kende geen beter voorbeeld van verspilling van overheids geld dan de instandhouding van kleine spoorverbindingen. Wel, laat dat nu in de begroting de enige post zijn waar er nadrukkelijk meer geld voor uitgetrokken wordt! Wat is het antwoord op het grootste probleem van geldverspilling binnen het spoorwezen? Meer overheids geld ertegenaan! Meer geld voor instandhouding van het spoor net. Het had een logische keuze geweest om na te gaan welke van de minst gebruikte spoorverbindingen beter vervangen zouden kunnen worden door andere vervoersmodi waarmee je pendelaars makkelijker kan bedienen op een manier die beter aanleunt bij hun traject. Zodat je budgetten kan gebruiken voor verbetering van de drukste trajecten, zodat je met beperkte middelen zo veel mogelijk mensen kan vooruit helpen. Maar dat doen we dus niet.

En intussen moet Infrabel voor 231 miljoen euro nieuwe leningen aangaan om de voltooiing van het GEN rond te krijgen, waar effectief tienduizenden pendelaars op zitten te wachten. Dit zegt iets over de prioriteiten van deze regering.

En dat allemaal om toe te laten dat er op termijn in elk station een trein kan vertrekken per half uur. Voor een hele waslijst aan stations betekent dit dat er meer treinen zouden vertrekken dan er opstappende reizigers zijn. In tientallen stations moet elke reiziger volgens het sprookje van de minister een trein voor zichzelf krijgen, al was het een spoorlimousine met privé chauffeur.

Dit valt voor een econoom niet te begrijpen, maar een bedrijf dat al zijn geld investeert in de meest verlieslatende producten waarmee het de minste mensen bereikt, dat bedrijf organiseert zijn eigen faillissement.

Op korte termijn zal dat problemen geven. Wordt het dan beter op lange termijn?

Het middenveld wil graag een gecadenceerd aanbod. Dit is een mooie ambitie. Iedereen vraagt dat: TTB, Agoria, Navetteurs.be.

Mais pourquoi faudra-t-il attendre 20 ans? Pourquoi un horizon aussi lointain? Vingt ans à réaliser des études, alors que les entreprises ferroviaires réalisent des études et des plans à ce sujet depuis déjà des années. Pourquoi un tel manque d'ambitions?

La prolongation de dix ans du monopole de la SNCB est compréhensible dès lors qu'il n'y a guère d'autre choix. Mais ce qui est moins compréhensible, c'est que rien n'accompagne cette prolongation. La libéralisation du rail sera la plus grande réforme ferroviaire depuis la nationalisation des chemins de fer et la création de la SNCB en 1926. Il s'agira d'une opération titanesque. Pour rappel, la scission entre la SNCB et Infrabel a duré huit ans. Mais cette libéralisation sera une opération beaucoup plus grande, qui devra être finalisée fin 2032.

Cela représente une formidable opportunité. Cette opération devra jeter les bases du trafic ferroviaire pour les cent prochaines années. Depuis 1945, aucun ministre n'a eu une telle occasion de réformer fondamentalement le rail et de le préparer pour l'avenir. C'est le rêve de tout décideur politique! Mais que fait le ministre: rien. Il laisse passer cette occasion comme si de rien n'était. Non seulement il ne se sert pas de son mandat pour marquer la politique ferroviaire de son empreinte, mais pire encore, il refuse de préparer les réformes nécessaires de notre système ferroviaire.

L'accord de gouvernement indique que des projets-pilotes seront lancés, tandis que la note de politique générale à l'examen indique que des projets-pilotes sont possibles. Pourquoi avoir revu cette ambition à la baisse?

L'accord de gouvernement comporte aussi un passage sur l'exploration de la piste de l'intégration de davantage d'expertise privée au sein de la SNCB, mais la note de politique générale ne mentionne rien à ce sujet. Pourquoi ce passage a-t-il été supprimé? Le ministre bafoue-t-il les accords conclus avec les partenaires de la coalition dans le cadre de l'accord de gouvernement?

Une étude est en cours sur les libéralisations menées à l'étranger, mais cette étude dure depuis déjà dix ans et toutes les informations sont disponibles. On sait déjà ce qui s'est passé à l'étranger. Il est temps d'examiner les pistes envisageables pour le réseau ferroviaire belge sur le plan national. Le SPF ne pourrait-il pas être mobilisé à cette fin? La SNCB ne demande pas mieux qu'une vision d'avenir à long terme. Pourquoi le ministre refuse-t-il de procéder à des préparatifs aussi essentiels? C'est de la pure négligence: "celui qui échoue à se préparer se prépare à échouer". (Benjamin Franklin).

Maar waarom moet dat 20 jaar duren? Waarom zo'n buitensporig lange horizon? 20 jaar op studeren, terwijl de spoorbedrijven daar al sinds jaren onderzoeken en plannen over gemaakt hebben. Waarom zo weinig ambitie?

De verlenging van het monopolie van de NMBS met 10 jaar is begrijpelijk, een andere keuze is er nauwelijks. Maar minder begrijpelijk is dat er niet met de verlenging wordt aangevangen. De liberalisering van het spoor wordt de grootste spoorhervorming sinds de nationalisering van de spoorwegen en de oprichting van de NMBS in 1926. Dat wordt een enorme operatie. Ter herinnering, de splitsing van NMBS en Infrabel heeft 8 jaar geduurd. Hier betreft het een veel grotere operatie die operationeel moet zijn eind 2032.

Dit betekent een geweldige opportuniteit. Er moeten fundamentele worden gelegd voor het spoorwezen voor de volgende 100 jaar. Geen enkele minister heeft sinds 1945 zo'n kans gehad om het spoorwezen fundamenteel te hervormen en voor te bereiden op de toekomst. Dat is de droom van elke beleidsmaker! Maar wat doet de minister: niets. Hij laat dat passeren alsof het niets is. Hij laat na om niet alleen zijn stempel te drukken met zijn bestuursperiode, maar erger, hij weigert om voorbereidingen te nemen voor noodzakelijke hervormingen van het spoorwezen.

In het regeerakkoord stond te lezen dat er proefprojecten komen, terwijl in de beleidsnota staat dat proefprojecten mogelijk zijn. Waarom deze afzwakking?

In het regeerakkoord stond ook passage over het onderzoeken van het inbrengen van méér private expertise in de NMBS. In de beleidsnota staat daar geen woord meer over. Waarom werd dat geschrapt? Verbreekt de minister de afspraken met de coalitiepartners gesloten hebt in regeerakkoord?

Er wordt wel een studie gedaan naar liberalisering in het buitenland, maar dat gebeurt al tien jaar en alle informatie is voorhanden. Wat er gebeurd is in buitenland, is reeds bekend. Het wordt tijd om te onderzoeken welke opties er zijn voor het binnenland voor het Belgische spoornet. Kan de FOD daar niet voor worden ingezet? De NMBS vraagt niet liever dan toekomstvisie op lange termijn. Waarom weigert de minister zo'n essentiële voorbereidingen te treffen? Dit is pure nalatigheid: *by failing to prepare, you are preparing to fail*. (Benjamin Franklin).

Comment le ministre peut-il aujourd'hui parler de vision à long terme et d'horizon 2040 sans évoquer la libéralisation du rail, qui devra être prête en 2033?

Le ministre fait en revanche de grandes promesses et sert un conte de fées ferroviaires dans tout le pays. Il s'agit d'une politique court-termiste où les effets d'annonce sont légions. Mais il n'y a absolument aucune vision à long terme. Si, en 2033, la SNCB n'est pas en mesure de faire face à la concurrence et fait faillite, ce sera de la faute du ministre. Ce plan stratégique du ministre, qui masque l'inertie totale de l'organisation du paysage ferroviaire à l'aide d'une profusion de promesses concernant l'offre ferroviaire, pourrait constituer, dans quinze ans, le dernier clou sur le cercueil des chemins de fer belges.

Il s'agit d'un conte de fées sans fin heureuse.

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) considère que la mobilité est un enjeu central pour réussir la transition écologique de la société. Les chiffres sont impressionnants:

— la pollution de l'air est responsable de 12 000 décès prématurés par an en Belgique. Et les personnes précarisées sont les premières victimes de ce chiffre affolant;

— le secteur du transport représente 22,6 % des émissions totales de CO₂. Et ces émissions ont augmenté de 28 % en 25 ans;

— chaque année 3 jours sont perdus dans les embouteillages qui représente un coût économique de 8 milliards.

Santé, environnement, justice sociale, coût économique... le modèle de mobilité construit autour des moyens de transports les plus polluantes par route ou par air a conduit la société où elle en est.

Trois constats s'imposent. Il faut être lucide sur le passé: l'erreur est collective et il faut rectifier cela. Il faut agir aujourd'hui et avec une vision à long terme ambitieuse, à 20 ans, qui implique un basculement complet en matière de mobilité, un *shift modal*, qui permettra de réduire de 70 % les émissions de CO₂ dans le transport d'ici 2050.

Il est demandé au ministre d'agir aujourd'hui pour corriger le passé, anticiper et modifier le futur. Mais il y a un chemin pour relever les défis qui se présentent à la présente génération et auxquels il convient de répondre collectivement et il se trouve résumer de manière assez complète dans la note de politique générale et d'orientation.

Hoe kan de minister nu spreken over langetermijnvisie en horizon 2040 zonder het te hebben over de liberalisering van de spoorwegen met uiterste deadline in 2033?

Enorme beloftes en spoorspreekjes in heel het land, dat wel. De aankondigingspolitiek op de korte termijn is er bij de vleet. Maar nul komma nul langetermijnvisie. Als de NMBS in 2033 geen concurrentie aankan en failliet gaat, zal dat op rekening van de minister komen te staan. Het beleidsplan, dat de totale inertie van de organisatie van het spoorlandschap maskeert met een stortvloed van beloftes over het spooraanbod, kan binnen anderhalf decennium de nagel aan de doods-kist worden voor de Belgische spoorwegen.

Dit is een sprookje zonder *happy end*.

De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) is van oordeel dat mobiliteit een centrale uitdaging vormt voor een succesvolle ecologische transitie van de samenleving. De cijfers zijn ontstellend:

— de luchtvervuiling leidt tot 12 000 vroegtijdige overlijdens per jaar in België. De meest kwetsbaren zijn de eerste slachtoffers van dit verbijsterende cijfer;

— de transportsector vertegenwoordigt 22,6 % van de totale CO₂-uitstoot, die in 25 jaar met 28 % is gestegen;

— elk jaar gaan 3 dagen verloren in files, wat de economie 8 miljard kost.

Gezondheid, milieu, sociale rechtvaardigheid, economische kosten enzovoort: het rond de meest vervuulende middelen voor weg- of luchtvervoer opgebouwde mobiliteitsmodel heeft de samenleving tot dit punt gebracht.

Daar horen drie vaststellingen bij. Over het verleden moeten we duidelijk zijn: de fout werd collectief gemaakt en moet thans worden rechtgezet. Er moet onverwijld worden opgetreden en met een ambitieuze langetermijnvisie, 20 jaar vooruit, die een volledige verschuiving qua mobiliteit inhoudt, een *modal shift*, teneinde de CO₂-uitstoot door het vervoer tegen 2050 met 70 % te verminderen.

De minister wordt verzocht om vandaag te handelen, teneinde de fouten uit het verleden recht te zetten, te anticiperen en de toekomst te wijzigen. Er is een pad om de collectief aan te pakken uitdagingen van de huidige generatie het hoofd te bieden, en dat pad wordt vrij volledig in de beleidsnota en in de beleidsverklaring samengevat.

Il ne fait aucun doute qu'elle a suscité un intérêt certain au-delà de cette commission même et qu'elle sera abondamment commentée et questionnée. C'est une note de début d'une législature qui, comme la société, fait face à une crise historique, à des questions, remises en question, inédites, des incertitudes. Inconfort oui, mais aussi momentum pour amorcer les changements et des transformations majeurs nécessaires en matière de mobilité.

Le membre commencera l'analyse des deux notes par cette réflexion.

Bouger autrement et permettre aux citoyens n'est pas un objectif simple. Il implique la mise à d'alternatives suffisamment fortes pour permettre des changements de paradigmes au niveau individuel, de comportements, d'organisation parfois. Pour que la mobilité alternative soit de plus en plus synonyme de liberté, plaisir, facilité.

Le ministre dispose, pour y arriver, de leviers forts, en particulier la tutelle sur les chemins de fer, mais d'autres se situent ailleurs: dans les régions, dans les communes, dans les entreprises. Il faut une stratégie complète, nationale de mobilité pour atteindre les objectifs. Pour l'établir, il faudra de la coopération, de la capacité à mettre en réseau, de la co-construction.

C'est une question de cohérence et maximalisation des politiques. On peut rendre le réseau ferroviaire plus attractif mais on doit simultanément travailler sur la manière dont on rejoint les gares, ce qui implique un travail fondamental avec les acteurs régionaux.

Combien de fois de la bouche d'un étudiant ou d'un travailleur, n'a-t-on pas entendu une phrase de type: "le bus que je devrais prendre démarre 5 minutes avant l'arrivée du train."

C'est un constat largement partagé bien sur qui force la dépendance à la voiture individuelle. Il faut travailler sur une meilleure concordance entre les horaires de train et de bus, c'est une évidence.

Le membre salue à ce sujet l'étude annoncée concernant cet enjeu dès 2021. Il faudra veiller à ce qu'elle conduise à des changements effectifs à court terme.

Het lijkt geen twijfel dat ook buiten deze commissie een bepaalde belangstelling in de beleidsnota wordt gesteld en dat er uitgebreid commentaar op zal worden geleverd en vragen over zullen worden gesteld. Het betreft een nota aan het begin van een zittingsperiode die, net zoals de samenleving, een antwoord moet bieden op een historische crisis, vragen, twijfels, een volkomen nieuwe situatie en onzekerheden. Dat is een onbehaaglijke situatie, zoveel is zeker, maar ook het momentum om de nodige grote veranderingen en transformaties qua mobiliteit aan te vatten.

Met die bedenking vat het lid de analyse van de twee nota's aan.

Zich anders verplaatsen en de burgers de mogelijkheid bieden dat te doen, is geen eenvoudige doelstelling. Ze impliceert dat voldoende stevige alternatieven worden opgezet om paradigmaveranderingen op individueel, gedrags- en soms zelfs organisatieniveau teweeg te brengen. Aldus moet worden bewerkstelligd dat de alternatieve mobiliteit steeds meer gaat staan voor vrijheid, plezier en gebruiksgemak.

Daartoe beschikt de minister over sterke hefboomen, met name het toezicht op de spoorwegen, maar andere hefboomen zitten elders: in de gewesten, in de gemeenten, in de bedrijven. Om de doelen te bereiken is een alomvattende, nationale mobiliteitsstrategie nodig. Een en ander vereist samenwerking, het vermogen om te netwerken en coconstructie.

Het is een kwestie van samenhang en van maximalisering van het beleid. Het spoor kan aantrekkelijker worden gemaakt, maar er moet tegelijkertijd ook worden bekeken hoe men zich naar de stations begeeft; daaraan moet samenwerking met de gewestelijke spelers ten grondslag liggen.

Hoe vaak hoort men een student of een werknemer niet zeggen: "De bus die ik zou moeten nemen vertrekt 5 minuten vóór mijn trein aankomt"?

Dat is natuurlijk een in brede kring gedeelde vaststelling die mensen gedwongen afhankelijk maakt van een privéauto. Het ligt voor de hand dat moet worden gewerkt aan een betere onderlinge afstemming tussen de trein- en de busdienstregelingen.

Dienaangaande is het lid verheugd over de studie die vanaf 2021 wordt aangekondigd. Er zal voor moeten worden gezorgd dat die op korte termijn tot daadwerkelijke veranderingen leidt.

Concernant le vélo aussi, on doit avoir une vision intégrale. On peut faire et on doit faire des parkings sécurisés dans les gares mais il faut aussi des infrastructures sûres qui y amènent les cyclistes. Il faut donc que les investissements de la commune, ou de la région soient ciblés dans cet objectif d'intermodalité, notamment quand ils sont soutenus par la région.

La connexion des solutions de mobilité passe aussi par un dialogue avec les différents acteurs actifs: publics, semi publics, privés; opérateurs de transports publics, acteurs de la mobilité partagée. Si on veut développer le concept du MAAS, *mobility as a service*, offrir via un site et un support unique, si on veut développer la capacité de voyager simplement en train, en bus, à vélo ou voiture partagée, on doit mettre tout le monde autour de la table et réussir cette intégration et cette construction d'une offre commune.

La question est donc simple: le ministre va-t-il travailler dans cette perspective d'une vision intégrée et est-ce un élément dont il a déjà pu discuter avec ses collègues régionaux?

À propos du plat de résistance, le chemin de fer, il y a lieu de saluer les femmes et les hommes qui s'investissent au quotidien pour assurer le service de transport sur le réseau ferroviaire particulièrement dans les circonstances de coronavirus. C'est une mission essentielle.

Cheminots, machinistes, contrôleurs, techniciens, ils sont les premiers concernés par les changements qui vont s'opérer au niveau du rail. Et ces changements ne sont possibles qu'avec l'expertise du personnel de nos entreprises ferroviaires. Il sera dès lors crucial d'associer les travailleurs au débat et aux perspectives d'évolution du rail et des missions des entreprises ferroviaires. Il sera également nécessaire de garantir et un cadre d'emploi à la hauteur des missions des opérateurs.

À ce sujet, le ministre peut-il préciser la manière dont il va travailler avec les travailleurs et leurs représentants? Quelles sont par ailleurs les perspectives en matière de ressources humaines? A-t-il pu s'entretenir avec les responsables de la SNCB et d'Infrabel à ce niveau?

Un autre enjeu majeur est la lutte contre les externalisations abusives et le dumping social dont peut user des entreprises privées qui répondent à des marchés

Ook met betrekking tot de fiets is een totaalvisie vereist. Men kan en moet in de stations beveiligde parkeerruimten aanleggen, maar er zijn eveneens veilige infrastructures nodig die de fietsers daarheen brengen. De investeringen van de gemeente of het gewest moeten dus gericht zijn op die doelstelling van intermodaliteit, vooral wanneer ze door het gewest worden ondersteund.

Het verbinden van de mobiliteitsoplossingen vereist tevens een dialoog met de verschillende actieve betrokkenen, met name de overheids-, semi-overheids- en privéactoren, de openbaarvervoersoperatoren en de spelers in de gedeelde mobiliteit. Indien men het concept van *mobility as a service* (afgekort MAAS) wil uitbouwen om een en ander via één enkele site en één enkele ondersteuning aan te bieden, en indien men de mogelijkheid wil ontwikkelen om op eenvoudige wijze met de trein, de bus, de fiets of een deelauto te reizen, dan moet iedereen rond de tafel worden gebracht en moet men die integratie en de opbouw van een gemeenschappelijk aanbod tot een goed einde brengen.

De vraag is dus eenvoudig: gaat de minister vanuit die geïntegreerde visie werken en heeft hij dat aspect al kunnen bespreken met zijn gewestcollega's?

Vervolgens gaat het lid in op de hoofdbrok, met name de spoorwegen. In dat verband moeten de vrouwen en mannen worden toegejuicht die zich elke dag inzetten om de vervoersdienst op het spoorwegnet te verzekeren, meer bepaald in de omstandigheden van het coronavirus. Dat is een essentiële opdracht.

De spoorwegpersoneelsleden, machinisten, controleurs en technici krijgen als eersten te maken met de veranderingen die op het spoor zullen plaatsvinden. Die zijn alleen mogelijk met de deskundigheid van het personeel van onze spoorwegondernemingen. Het wordt daarom van cruciaal belang de werknemers te betrekken bij het debat, bij de vooruitzichten inzake de evolutie van de spoorwegen en bij de opdrachten van de spoorwegondernemingen. Voorts zal een personeelscapaciteit moeten worden gegarandeerd die de mogelijkheid biedt de opdrachten van de operatoren waar te maken.

Kan de minister ter zake preciseren hoe hij met de werknemers en hun vertegenwoordigers gaat samenwerken? Wat zijn voorts de vooruitzichten op het stuk van personele middelen? Heeft hij daarover met de verantwoordelijken van de NMBS en Infrabel kunnen praten?

Een andere belangrijke uitdaging is de strijd tegen de onrechtmatige uitbestedingen en sociale dumping waarvan gebruik kan worden gemaakt door de

publics attribués par les entreprises ferroviaires. Là aussi, il est impératif de consulter les représentants des travailleurs sur cet enjeu. Est-ce effectivement une des intentions du ministre?

Comme le dit le ministre concernant le transport routier: “La fraude et le dumping social exercent une influence négative sur la santé économique du secteur, le respect des conditions de travail et la sécurité”

On peut supposer que cela s’applique également au rail.

Les entreprises ferroviaires elles-mêmes seront évidemment des interlocuteurs clefs pour la réussite de la stratégie mobilité. A ce sujet, les perspectives de stabilité données à travers la désignation de la SNCB comme opérateur de transport du pays pour les 10 prochaines années sont réjouissantes. C’est une donnée importante pour poser les jalons de la politique de mobilité.

Concernant les objectifs ferroviaires, il convient de les saluer. Meilleure offre, ponctualité, accessibilité, intermodalité. Le tout orientant l’affectation des dotations et inscrit dans les contrats de gestion avec des indicateurs de performance, qui remplaceront les actuels qui datent d’il y a 12 ans. C’est la logique même. La voie est tracée et doit permettre de rendre le rail plus compétitif et attractif tant pour le transport de personnes que de marchandises et tant à l’intérieur de nos frontières qu’au niveau européen.

Au-delà des l’avancée des travaux attendus sur le RER, une des mesures phare est la volonté d’assurer à terme une offre à raison de 2 trains par heure sur toutes les lignes et un train toutes les 10 minutes dans les zones urbaines.

Il s’agit d’une stratégie ambitieuse et conquérante. Et qui annonce un renforcement de l’offre tant dans les zones rurales – pas de Belgique à 2 vitesses – que dans les zones urbaines.

Une stratégie qui nécessitera des moyens financiers, humains, logiques et une orientation des moyens pour assurer la fiabilité de ce nouveau réseau. Si elle est appelée à se déployer sur plusieurs années, il est annoncé qu’elle s’inscrive notamment dans les outils permettant de baliser l’action à court terme dont les plans de transport et les contrats de gestion.

privéondernemingen die ingaan op de door spoorweg-bedrijven gegunde overheidsopdrachten. Ook over die uitdaging is het absoluut noodzakelijk de werknemers-vertegenwoordigers te raadplegen. Is dat daadwerkelijk een van de intenties van de minister?

Het is zoals de minister stelt: “Wat het wegvervoer betreft, hebben fraude en sociale dumping een negatieve invloed op de economische gezondheid van de sector, het respect voor de arbeidsomstandigheden en de verkeersveiligheid.” (zie DOC 55 1580/024, blz. 23).

Verondersteld mag worden dat dit ook voor het spoor geldt.

De spoorwegondernemingen zelf zullen uiteraard cruciale gesprekspartners zijn voor het welslagen van de mobiliteitsstrategie. Verheugend zijn in dat opzicht de geboden vooruitzichten op stabiliteit dankzij de aanwijzing van de NMBS als vervoersoperator van het land voor de komende tien jaar. Dat is een belangrijk gegeven bij het uitzetten van de bakens van het mobiliteitsbeleid.

De doelstellingen voor het spoor moeten worden toegejuicht. Een beter aanbod, een grotere stiptheid, een vlottere toegankelijkheid en intermodaliteit. Dat alles dient als leidraad voor de bestemming van de dotaties en wordt in de beheerscontracten vastgelegd met behulp van prestatie-indicatoren die de huidige, van twaalf jaar geleden daterende indicatoren zullen vervangen. Dat is de logica zelf. De weg is uitgestippeld en moet het mogelijk maken om zowel binnen onze grenzen als op Europees vlak het spoor concurrerender en aantrekkelijker te maken voor het personen- én goederenvervoer.

Afgezien van de verwachte vooruitgang op het GEN is een van de hoofdmaatregelen het streven om op lange termijn te zorgen voor een aanbod van twee treinen per uur op alle lijnen en een trein om de tien minuten in de stedelijke gebieden.

Dat is een ambitieuze en wervende strategie. Bovendien luidt ze zowel in de landelijke als in de stedelijke gebieden (géén België met twee snelheden) een versterking van het aanbod in.

Die strategie zal financiële, personele en logistieke middelen vergen, evenals een oriëntatie van middelen teneinde de betrouwbaarheid van dat nieuwe netwerk te waarborgen. Hoewel het bedoeld is om over verscheidene jaren te worden uitgerold, wordt aangekondigd dat het deel zal uitmaken van de instrumenten die worden aangewend voor de afbakening van het kortetermijnoptreden, waaronder de vervoersplannen en de beheerscontracten.

Infrabel a un rôle crucial dans cette optique. Pour renforcer les fréquences, il sera nécessaire d'optimiser l'utilisation du réseau et la planification entre transports de passagers, fret, trains internationaux. Infrabel devra notamment à cet effet doper ses capacités digitales.

Il y aura également des investissements à réaliser. Ce n'est pas aux passagers de la ligne 130 Charleroi-Tamames qu'il faut le rappeler, eux qui subissent le passage de la ligne sur une voie, avec de nombreuses désagréments, faute d'investissement. Pour le Luxembourg, l'essentiel sera d'accélérer et finaliser les travaux d'infrastructure sur l'axe 3 (ligne 161-162) avec une demande de meilleure coordination entre Infrabel et SNCB. Il est temps que la vitesse commerciale passée Namur dépasse les 70 km/h.

Le membre se réjouit de la priorité qui est faite à ce sujet aux pans du réseau qui souffrent d'un retard d'investissement. Les attentes sont nombreuses, dès lors comment aller vous organiser ce travail avec Infrabel et dans quel calendrier?

Les plans de transport sont un autre levier. Il y a eu de très nombreux progrès dans le dernier plan, mais également de nombreuses attentes non rencontrées aussi avec, notamment, le weekend une offre qui reste famélique pour les gares petites et moyennes, à tout hasard celles de Huy et Waremme, par exemple, très mal connectées à Bruxelles.

Concernant l'offre urbaine, la volonté de poursuivre les différents projets de réseau express qui permettent de rendre le rail plus attractif comme moyen de transport au niveau des agglomérations urbaines est saluée.

Quelques points d'attention par rapport à cela: la fréquence est une chose, il y a également la nécessité de rouvrir ou améliorer certains points d'arrêts pour assurer une meilleure desserte, comme le REL, ou une meilleure intermodalité, comme à la gare de Mont-sur-Marchienne.

Dans les différents cas, la concertation et la collaboration avec les acteurs locaux est impérative. Quelles sont les ambitions du ministre sur cette question?

Concernant ces offres urbaines, il est également important que l'offre tarifaire soit cohérente en matière de couverture de territoire. Le membre salue par ailleurs l'objectif de proposer systématiquement le tarif les plus avantageux.

Infrabel speelt daarbij een cruciale rol. Om de frequenties op te drijven, zal het nodig zijn het gebruik van het netwerk en de onderlinge planning tussen het personenvervoer, het goederenvervoer en de internationale treinen te optimaliseren. Daartoe zal Infrabel zijn digitale capaciteiten moeten opvoeren.

Voorts zullen investeringen moeten worden gedaan. Dat is niet iets waaraan de reizigers van lijn 130 Charleroi-Tamames hoeven te worden herinnerd. Zij moeten immers vele ongemakken doorstaan omdat daar wegens ontoereikende investeringen over één spoor dient te worden gereden. Voor Luxemburg komt het er vooral op aan de infrastructuurwerken op as 3 (lijn 161-162) te versnellen en af te ronden, met een verzoek om een betere coördinatie tussen Infrabel en de NMBS. Het is tijd dat de commerciële snelheid voorbij Namen boven 70 km/u uitkomt.

Het lid is verheugd over de prioriteit die in dat verband gaat naar de delen van het netwerk die van een investeringsachterstand te lijden hebben. De verwachtingen zijn legio; hoe zal de minister derhalve dat werk met Infrabel organiseren en binnen welk tijdsbestek zal dat gebeuren?

De vervoersplannen zijn een andere hefboom. Er is heel veel vooruitgang geboekt bij het laatste plan, maar er zijn ook veel onvervulde verwachtingen, met name het weekendaanbod, dat schamel blijft voor de kleine en middelgrote stations. Als willekeurige voorbeelden daarvan kunnen die van Hoei en Borgworm gelden, die zeer slecht verbonden zijn met Brussel.

Aangaande het stadsaanbod moet de beoogde voortzetting worden toegejuicht van de verschillende projecten voor het expresnet, die het spoor als vervoermiddel in de stedelijke agglomeraties aantrekkelijker kunnen maken.

Enkele aandachtspunten in verband daarmee: frequentie is één ding, er is ook de noodzaak om bepaalde stopplaatsen te heropenen of te verbeteren via een betere bediening, zoals het REL (*Réseau Express Liégeois*), of via een betere intermodaliteit, zoals in het station van Mont-sur-Marchienne.

In de verschillende gevallen is overleg en samenwerking met de plaatselijke spelers noodzakelijk. Wat zijn de ambities van de minister ter zake?

De tarieven van dit stedelijke aanbod moeten ook zijn afgestemd op de dekking van het grondgebied. Het lid is voorts ingenomen met de doelstelling om systematisch het meest voordelige tarief voor te stellen.

Pour les passagers non réguliers, le choix des titres de transport sur les distributeurs est une aventure dont on se passerait bien. Au-delà du billet, la politique de tarification doit inclure le coût du stationnement pour l'automobiliste. A ce sujet, il est contre-productif voire dissuasif de développer le stationnement payant alors que les alternatives tant en matière de modes actifs ou de bus ne sont pas opérationnelles. C'est le cas en particulier pour les petites et moyennes gares moins bien desservies. Il faut espérer que le ministre pourra avoir un échange avec la SNCB sur ce sujet.

Le membre se réjouit encore de la volonté de rendre les trains et les quais plus accessibles. Le membre espère à ce niveau que le travail parlementaire prévu permettra d'alimenter le plan d'action échelonné que le ministre envisage. C'est un travail très attendu et une question de respect des droits humains. Il doit être prioritaire sous cette législature avec un calendrier précis et strict.

Des lieux accessibles, véritables pôles de mobilité, cela renforce la logique également avancer pour faire des gares des pôles de service adaptés aux réalités de leur territoire.

Toujours en matière de transport de voyageurs, il y a également le transport international évoqué dans la note tout comme le souhait d'une plus grande harmonisation dans ce dossier.

L'on espère que la Belgique sera moteur à ce sujet.

C'est un enjeu fondamental, sachant que le concurrent, l'avion est souvent moins cher, grâce à un soutien massif d'argent public, pas nécessairement plus rapide mais surtout beaucoup plus polluant. Il est indispensable dans cette logique de transition de développer les connexions ferroviaires internationales.

Le positionnement de Bruxelles lui donne l'opportunité de devenir un véritable hub ferroviaire au niveau européen, auquel pourrait être mieux connectées les lignes TGV des pays voisins mais également des très trains de nuit.

Ceux-ci représente une alternative idéale à l'avion entre 800 et 1500 km. Soit, au sein d'un rayon qui concerne 81 % des vols dans l'espace européen.

Mais ce n'est rien de le dire, les problèmes pour rendre ce type de service plus concurrentiel et développer l'offre sont nombreux:

Voor de niet-regelmatige treingebruikers ligt de keuze van het geschikte vervoersbewijs aan de ticketautomaten allesbehalve voor de hand. Naast het treinticket moet het prijsbeleid ook de parkeerkosten voor de automobilist omvatten. Tegen die achtergrond werkt het contraproductief of zelfs ontradend wanneer men betalend parkeren invoert en er tegelijk geen alternatieve actieve modi of bussen beschikbaar zijn. Dat is met name het geval bij de kleine en middelgrote stations met minder goede verbindingen. Er valt te hopen dat de minister dit met de NMBS zal kunnen bespreken.

Het lid is eveneens ingenomen met het voornemen om de treinen en de perrons toegankelijker te maken. Het lid hoopt dat de geplande parlementaire werkzaamheden het door de minister beoogde, gespreide actieplan zullen kunnen verrijken. Naar die werkzaamheden wordt erg uitgekeken en het is een kwestie van respect voor de mensenrechten. Tijdens deze zittingsperiode moet dit voorrang krijgen, met een nauwkeurig en strikt tijdspad.

Toegankelijke stations, opgevat als ware mobiliteitspolen, zijn daarna makkelijker om te vormen tot dienstpolen die beantwoorden aan de noden van het omliggende gebied.

In de nota wordt aangegeven dat zal worden gestreefd naar een betere afstemming op het internationaal personenvervoer.

Het valt te hopen dat België op dat vlak een drijvende kracht zal zijn.

Het betreft een essentiële uitdaging, daar het luchtverkeer als concurrerende vervoersmodus vaak goedkoper is dankzij de massale overheidssteun. Toch is het niet noodzakelijk sneller en bovenal is het veel vervuiler. Volgens de transitie logica komt het er aldus op aan de internationale spoorverbindingen uit te werken.

Door zijn ligging kan Brussel een waar Europees spoorwegknooppunt worden, waarop de hst-lijnen van de buurlanden maar ook de nachttreinen beter zouden kunnen worden aangesloten.

Zij vormen een ideaal alternatief voor een vliegreis tussen de 800 km en de 1500 km. 81 % van de vluchten in het Europese luchtruim valt binnen die straal.

Maar met woorden alleen verandert er niets; om dergelijke diensten concurrerder te maken en het aanbod te verruimen, moeten eerst veel problemen worden weggevoerd:

— adaptation du matériel entre les différentes compagnies;

— coût logistique qui se reporte sur le coût du billet;

— fiabilité horaire;

— une information claire et des dispositifs de réservation simple pour les passagers.

La Belgique et ses entités ferroviaires ne pourront répondre seules à ces défis. D'où une série de questions.

Comment la coordination avec les autres pays européens est-elle envisagée? Des contacts ont-ils eu lieu, notamment avec l'Autriche reliée par le train de nuit? Y a-t-il des synergies avec les autres pays du Benelux, notamment en termes d'achat de matériel ou d'autres types de plateforme structurelle de coordination. Quel est le calendrier dans ce dossier?

Cette coordination Benelux amène à questionner les liens directs avec les pays voisins. La nécessité d'avoir du matériel adapté. Par exemple du matériel adapté bitempion pour éviter la rupture de charge à Arlon. Ou la nécessité d'un train direct entre Virton et Luxembourg, comme préconisé par le Schéma de mobilité transfrontalière Luxembourg-Wallonie. Les connexions vers les Pays-Bas ne manquent pas non plus d'enjeux notamment au sein de l'Euregio.

Concernant le transport des marchandises, vous rappelez la volonté d'augmenter de doubler la part du fret d'ici 2030. C'est un enjeu indispensable sachant qu'on s'attend à une hausse importante du transport des marchandises qu'il faudra d'abord absorber puis dépasser.

Comme rappeler concernant les passagers, Infrabel a une responsabilité essentielle dans ce débat et développer une stratégie d'investissement structurelle est nécessaire alors que sur certaines lignes, on a assisté ces dernières années à du désinvestissement structurel. Ici aussi, les enjeux digitaux et de meilleure gestion des lignes sont cruciaux.

Quelques questions dès lors. Le ministre a-t-il déjà discuté des enjeux avec Infrabel et comment renforcer le rôle de facilitateur d'Infrabel pour l'utilisation de son réseau? Quelles seront les prochaines échéances à ce

— het materieel van de verschillende spoorwegmaatschappijen moet op elkaar worden afgestemd;

— de weerslag van de logistieke kosten op de ticketprijs moet beperkt blijven;

— de uurregeling moet betrouwbaar zijn;

— de passagiers moeten duidelijke informatie krijgen en moeten kunnen gebruikmaken van eenvoudige reserveringssystemen.

België en zijn spoorwegentiteiten kunnen die uitdagingen niet in hun eentje het hoofd bieden. Vandaar meerdere vragen.

Hoe denkt men aan de coördinatie met de andere Europese landen vorm te geven? Hebben er al contacten plaatsgevonden - met name met Oostenrijk, dat een nachttreinverbinding met België heeft? Werden synergieën tot stand gebracht met de andere Benelux-landen, met name qua aankoop van materieel, of worden andere platforms voor structurele coördinatie beoogd? Wat is het tijdpad ter zake?

Inzake die Benelux-coördinatie worden vraagtekens geplaatst bij de rechtstreekse verbindingen met de buurlanden. Men dient over aangepast materieel te beschikken. Men denke aan de nodige dubbelspanningsapparatuur om in Aarlen een spanningsonderbreking te voorkomen. Of de noodzaak van een rechtstreekse trein tussen Virton en Luxemburg, zoals wordt aanbevolen door het Schema voor grensoverschrijdende mobiliteit tussen Luxemburg en Wallonië. Er zijn ook heel wat uitdagingen betreffende de verbindingen met Nederland, met name binnen de Euregio.

Inzake het goederenvervoer wordt gewezen op het voornemen om het aandeel van het vrachtvervoer tegen 2030 te verdubbelen. Dat is een essentiële uitdaging daar een aanzienlijke toename van het goederenvervoer wordt verwacht; die moet eerst worden opgevangen, waarna men nog verder zal moeten gaan.

Inzake het personenvervoer wordt erop gewezen dat Infrabel een essentiële verantwoordelijkheid heeft; er moet een structurele investeringsstrategie worden uitgewerkt, terwijl de jongste jaren op bepaalde lijnen net sprake is geweest van een structurele desinvestering. Ook hier zijn de digitale uitdagingen en een beter beheer van de lijnen cruciaal.

Enkele vragen hierover. Heeft de minister de uitdagingen al met Infrabel besproken en hoe kan de rol van Infrabel als facilitator voor het gebruik van diens netwerk worden aangescherpt? Wat zijn dienaangaande de

niveau sachant que le respect de l'agenda sera crucial pour atteindre les objectifs?

Dans un contexte de concurrence déloyale par rapport à d'autres modes de transport, qui ont des externalités négatives, le ministre compte-t-il mieux soutenir les opérateurs en charge du fret, et des services de transport combiné?

Quelle est son ambition par rapport au coût du transbordement?

En matière d'intermodalité, la place du vélo ne saurait être ignorée, notamment dans ce shift modal. D'abord, pour faire le lien, dans son rapport avec le rail. Les ambitions dégagées dans cette note pour favoriser l'arrivée du vélo en gare et offrir des facilités aux cyclistes dans les gares et dans les trains doit être saluée.

En matière de stationnement, la question est la suivante: les points d'arrêts, petites et moyennes gares seront-elles bien au cœur de cette stratégie et particulièrement en matière de stationnement sécurisé? C'est un enjeu central tant pour les déplacements quotidiens que de loisirs, qui doit être abordé avec les pouvoirs locaux tout comme la possibilité de renforcer l'offre de vélos partagés pour sortir des gares.

Par rapport aux déplacements dans les trains, quelles sont les ambitions en matière de tarification et places réservés aux vélos dans les nouveaux et dans les anciens trains?

Bravo en tout cas de mettre au cœur de la politique à ce sujet le dialogue entre la SNCB et les associations d'utilisateurs.

Concernant la sécurité routière, le membre salue les ambitions concernant le Code de la route qui doit mieux tenir compte et protéger les modes actifs qui représentent, rappelons-le, 27 % des tués sur les routes. C'est un chantier majeur de cette législature et au-delà celui de la sécurité routière au sens large.

Là aussi, il faut être cohérent face aux chiffres et statistiques de surmortalité sur les routes. On doit se doter de tous les moyens nécessaires pour faire baisser ces chiffres, sans tabou. Les mesures dans la note permettent d'avancer en la matière avec en premier lieu la nécessité d'être efficient en matière de renforcement

eerstvolgende deadlines, wetende dat de inachtneming van het tijdspad essentieel zal zijn om de doelstellingen te bereiken?

Beoogt de minister, tegen de achtergrond van de oneerlijke concurrentie ten voordele van andere vervoersmodi met negatieve externe effecten, de operatoren van het goederenvervoer en het gecombineerd spoorvervoer beter te ondersteunen?

Wat is de ambitie betreffende de overslagkosten?

Inzake intermodaliteit mag de fiets niet over het hoofd worden gezien, met name in de hier besproken *modal shift*. Allereerst als middel om zich naar het spoorwegstation te begeven. Deze nota ambieert dat men vaker de fiets neemt naar het station en dat in de stations en op de treinen voorzieningen voor fietsers komen: een goede zaak.

Qua fietsenstallingen wil de spreker weten of in deze strategie ook aandacht wordt besteed aan de stopplaatsen en aan de kleine en middelgrote stations, met name wat de beveiliging betreft? Dat is voor zowel de dagelijkse pendelaar als de occasionele treingebruiker (vrijtijdsbesteding) een kernvraag, evenals een uitbreiding van het aanbod van deelfietsen bij het verlaten van de stations; dat alles moet met de plaatselijke overheden worden besproken.

Wat zijn voor de treinreizen zelf de ambities qua tarieven en gereserveerde plaatsen voor fietsen in de nieuwe en in de oude treinstellen?

Het verdient in elk geval alle lof dat de dialoog tussen de NMBS en de gebruikersverenigingen centraal staat in het beleid.

Wat de verkeersveiligheid betreft, heeft het lid lof voor de ambities met betrekking tot de Wegcode, die meer rekening moet houden met en bescherming bieden aan actieve vervoerswijzen, die – laten we dat niet vergeten – 27 % van de verkeersdoden voor hun rekening nemen. Verkeersveiligheid in ruime zin is een zeer belangrijke uitdaging voor deze regeerperiode en zelfs daarna.

Ook op dat vlak moet men een samenhangend beleid voeren in het licht van de cijfers en statistieken die wijzen op een oversterfte in het verkeer. Men moet zonder taboes alle mogelijke middelen aanwenden om die cijfers te doen dalen. De maatregelen in de nota maken het mogelijk om vooruitgang te boeken, in de eerste plaats

des contrôles et le travail sur la récidive qui doit intégrer les réflexions faites sur le type de sanctions.

Concernant le survol de Bruxelles, on sait que ce ne sont pas les effets d'annonce qui permettront de démêler ce dossier. La concertation du terrain et le recul par rapport à l'historique du dossier ne sont pas des leviers spectaculaires mais sont sans doute plus porteurs de résultats possibles.

Le membre insiste à ce sujet sur la nécessité d'une stratégie globale qui tienne compte des externalités négatives sur l'environnement et la santé de l'avion et qui soutiennent le développement des alternatives ferroviaires.

Avant de conclure, la question du genre et des droits des femmes. Ce prisme doit, en effet, s'intégrer dans la question de la diversité au sein de l'entreprise avec une lutte permanente contre les mécanismes qui favorisent le plafond de verre.

D'autre part, il faut également une approche spécifique tenant compte des utilisatrices des transports publics. Rappelons-le, les transports en commun sont malheureusement des lieux propices au harcèlement sexiste. 95 % de femmes déclarent avoir été la cible de sexisme dans l'espace public. Il est essentiel d'agir et de combattre cette problématique de manière transversale pour que les transports publics soient accessibles et attractifs de la même manière pour les hommes que pour les femmes. Le membre attend de la SNCB une action volontariste en la matière que ce soit en matière de lutte contre les comportements harcelants ou concernant l'image des femmes véhiculées à travers les publicités présentes dans les gares.

En conclusion, la mobilité est assurément un enjeu central dans le cadre du redéploiement de la Belgique. On se rappellera que le développement du transport ferroviaire a joué un rôle majeur dans l'histoire de Belgique, et particulièrement son volet économique. Aujourd'hui, la mobilité peut à nouveau permettre à la Belgique de relever des défis historiques. Ces défis sont environnementaux, sociaux et économiques et appellent au volontarisme et à l'unité.

Vaste programme qui attend le ministre. Le membre soutiendra le ministre avec d'autres afin d'avancer et de mettre la Belgique sur les bons rails de la transition.

door te erkennen dat efficiënt moet worden opgetreden bij de versterking van de controles en de maatregelen rond recidive; in dat verband moet worden nagedacht over het geschikte type van sanctie.

Wat het overvliegen van Brussel betreft, weten we dat boude aankondigingen geen soelaas brengen. Overleg op het terrein en het afstand nemen van wat in het verleden met dit dossier is gebeurd, zijn in dezen misschien geen verbluffende hefbomen maar zullen misschien wel tot resultaten leiden.

Het lid benadrukt in dit verband de nood aan een omvattende strategie die rekening houdt met de negatieve externe impact van de luchtvaart op milieu en gezondheid, en die de ontwikkeling van vervoersalternatieven over het spoor ondersteunt.

Alvorens af te ronden, wil het lid het nog over gender en vrouwenrechten hebben. De diversiteit binnen het bedrijf moet immers vanuit dat gezichtspunt worden bekeken en worden geschraagd door een niet-aflattende strijd tegen de mechanismen die het glazen plafond in stand houden.

Overigens hebben ook de gebruiksters van het openbaar vervoer nood aan een specifieke aanpak. Hoeft het nog te worden herhaald dat er op het openbaar vervoer helaas veel ongepast seksueel gedrag voorkomt? Niet minder dan 95 % van de vrouwen beschouwt zichzelf slachtoffer van seksisme in de openbare ruimte. Het komt erop aan deze problematiek bevoegdheidsoverschrijdend aan te pakken en te bestrijden, om het openbaar vervoer op dezelfde manier toegankelijk en aantrekkelijk te maken voor vrouwen als voor mannen. Het lid verwacht rond dit thema voluntarisme bij de NMBS, zowel in de strijd tegen ongepast seksueel gedrag als met betrekking tot het beeld dat van vrouwen in de reclameboodschappen in de stations wordt opgehangen.

Ten slotte kan worden gesteld dat mobiliteit zeker één van de belangrijkste uitdagingen vormt in het kader van de relance van België. Laten we niet vergeten dat de uitbouw van het spoorvervoer een doorslaggevende rol heeft gespeeld in de geschiedenis van België, en dan vooral voor de economie van ons land. Vandaag kan mobiliteit er weer voor zorgen dat België historische uitdagingen kan aangaan. Die uitdagingen op het vlak van milieu, maatschappij en economie nopen tot voluntarisme en eenheid.

De minister staat voor een grote opdracht. Samen met anderen zal het lid de minister daarin ondersteunen om vooruit te gaan en België op het goede spoor richting transitie te zetten.

Mme Mélissa Hanus (PS) exprime son enthousiasme pour la note de politique générale et l'exposé d'orientation politique. Ils sont denses et témoignent de la volonté du ministre d'embrasser de façon cohérente l'ensemble de la matière. Mais surtout, à l'image de l'accord du gouvernement, ils sont très ambitieux. Certains pourraient même dire trop ambitieux. Mais ce n'est pas l'avis de l'intervenante. Les objectifs fixés sont à la hauteur du défi sociétal. Car aujourd'hui plus que jamais, un vrai shift modal s'impose. L'urgence climatique ne cesse de croître et s'ajoute aux impératifs économiques et de santé publique qui plaident pour une mobilité durable.

Ce ne sont donc pas des petites adaptations qui sont attendues mais bien un changement radical dans les habitudes de déplacement des concitoyens qui est nécessaire. Ce gouvernement l'a compris, l'ampleur du travail est tel qu'il doit s'inscrire dans le moyen et même le long terme. Et c'est peut-être là la première rupture avec le précédent gouvernement: s'en est terminé du court-termisme et des plans d'investissements sur 3 années. Le freinage appuyé par les œillères régionalistes est abandonné, désormais le développement d'une vision globale, durable et cohérente de la mobilité en Belgique et même en Europe devient possible.

Pour ce qui est de l'Europe, le parlement a voté il y a quelques mois la résolution du groupe PS sur les trains de nuit. Il est bon que l'accord de gouvernement en ait pleinement tenu compte. Car il ne s'agit pas seulement de soutenir les trains de nuit, mais bien de créer une alternative durable et abordable au transport aérien. Ce n'est pas une politique punitive contre un secteur, mais une plus grande liberté de choix offerte aux citoyens.

Même si les initiatives privées doivent aussi être soutenues, l'expertise de la SNCB est incontournable compte-tenu des obstacles techniques. Et on a bien senti qu'il fallait parfois pousser l'entreprise publique à se lancer dans de nouveaux projets. L'attitude volontariste du gouvernement n'est donc pas de trop. À cet égard, le membre pose une première question: plusieurs gouvernements européens ont annoncé des initiatives en faveur du transport ferroviaire international. On pense ici aux gouvernements suédois et allemands. Le ministre a-t-il déjà eu l'occasion d'en prendre connaissance et même d'y répondre?

En ce qui concerne la mobilité interne, le cœur de votre politique. L'intention annoncée est de faire du rail l'axe

Mevrouw Mélissa Hanus (PS) is enthousiast over de beleidsnota en de beleidsverklaring. Ze bevatten veel informatie en getuigen van de wil van de minister om alle aspecten van zijn bevoegdheid op een samenhangende manier aan te pakken. Maar ze zijn voor alles, net zoals het regeerakkoord, zeer ambitieus. Sommigen zouden zelfs zeggen dat ze te ambitieus zijn. Maar de sprekerster denkt daar anders over. De erin vervatte doelstellingen sporen immers met de maatschappelijke uitdagingen, want meer dan ooit hebben we nood aan een echte *modal shift*. De klimaaturgentie wordt almaar prangender en komt bovenop de noden op het vlak van economie en gezondheid, die alle om duurzame mobiliteit schreeuwen.

Kleine aanpassingen volstaan dus niet. In plaats daarvan is er een radicale verandering in het reisgedrag van onze medeburgers nodig. Deze regering heeft dit goed begrepen. De omvang van het werk is echter van dien aard dat het slechts op middellange en zelfs lange termijn zal kunnen worden uitgevoerd. En daarin ligt misschien de eerste stijlbreuk met de vorige regering: weg zijn het kortetermijndenken en de investeringsplannen op drie jaar. Nu de regionalistische oogkleppen zijn afgeworpen en men niet langer op de handrem gaat staan, wordt het mogelijk een algemene, duurzame en coherente mobiliteitsvisie voor België en zelfs voor Europa te ontwikkelen.

Wat Europa betreft, heeft het Parlement enige maanden geleden de resolutie van de PS-fractie met betrekking tot de nachttreinen aangenomen. Het is goed dat het regeerakkoord er terdege mee rekening heeft gehouden. Het gaat immers niet enkel om steun voor de nachttreinen maar ook en vooral om het zoeken naar een duurzaam en betaalbaar alternatief voor het luchtvervoer. Het is niet de bedoeling van het beleid om een sector te straffen, maar wel om de burger een grotere keuzevrijheid te geven.

Hoewel privéinitiatieven in dezen ook moeten worden ondersteund, kan men, gezien de technische pijnpunten, niet om de expertise van de NMBS heen. En men heeft goed gemerkt dat dit openbaar bedrijf soms een duwtje nodig heeft vooraleer het nieuwe projecten omarmt. De voluntaristische houding van de regering is dus uiterst gepast. Het lid stelt daarover een eerste vraag: verscheidene regeringen in Europa hebben initiatieven aangekondigd ten voordele van het internationale treinvervoer. We denken dan in het bijzonder aan de Zweedse en Duitse regering. Heeft de minister al de gelegenheid gehad om deze initiatieven te bekijken en zich er met zijn buitenlandse collega's over te onderhouden?

Wat vervolgens de binnenlandse mobiliteit – de kern van het beleid van de minister – betreft, is er het plan

autour duquel doit désormais se développer la mobilité en Belgique. Pour y arriver, l'offre de train doit être réfléchi de façon dynamique et toujours plus adaptées aux besoins des citoyens. Par exemple, ajouter des trains plus tôt le matin et plus tard le soir comme annoncé est fondamental. L'amplitude horaire offre une sécurité aux navetteurs qui craignent d'être coincés à Bruxelles en cas d'imprévu. Un dernier train n'est pas fait pour être rempli. Ce travail sur l'amplitude horaire ne devra donc pas être évalué en fonction du taux de remplissage du dernier train mais bien de l'avant-dernier train.

De façon générale, le voyageur est au cœur de la politique du gouvernement. Voyager en train est de plus en plus un acte responsable qui doit être soutenu par la ponctualité et le confort du service. Se déplacer en train ne doit pas être un sacrifice pour soulager les automobilistes. Il est temps d'inverser la logique. Dans ce cadre, l'annonce d'une première enveloppe d'investissement de 100 millions d'euros pour des travaux notamment aux points faibles du réseau ferroviaire est une excellente nouvelle. Le ministre peut-il communiquer la liste de ces travaux?

Pour le groupe socialiste, la mobilité est un droit. Cela signifie que chacun, quel que soit son niveau de revenu ou ses capacités physiques, doit pouvoir se déplacer sur tout le territoire. Pour les personnes à mobilité réduite, cela signifie des infrastructures (comme les quais ou les trains) qui leur offrent un maximum d'autonomie. Pour ceux qui n'ont pas de voiture, cela signifie des transports publics accessibles et de qualité.

La voie à suivre que vous développez est claire à défaut d'être aisée. Inutile de mettre en garde quant retard accumulé ces dernières années faute de décision politique et dont le ministre semble avoir bien conscience. On pense évidemment à l'absence de contrat de gestion, mais également de vision pour les investissements. S'ajoute à cela la libéralisation du rail auquel la Belgique n'est pas préparée. Tant au niveau de l'administration que de la SNCB.

D'ailleurs, l'attribution directe à la SNCB pendant les 10 prochaines années du marché public n'est pas un luxe ni un choix idéologique. A moins de vouloir la disparition de la SNCB. Le choix de l'attribution directe est donc le celui de la confiance et de l'investissement dans l'entreprise publique. Ce qui lui a franchement manqué ces dernières années.

om van het spoor de as te maken waarrond de mobiliteit binnen België zich in de toekomst moet ontwikkelen. Om dat te verwezenlijken, moet het treinaanbod op een dynamische wijze worden uitgedacht, zodat het steeds beter aan de noden van de burgers tegemoetkomt. Extra treinen 's ochtends vroeg en 's avonds laat bijvoorbeeld, zoals wordt aangekondigd, zijn daarvoor fundamenteel. Een uitgebreide dienstregeling biedt zekerheid aan de pendelaars, die anders bij onvoorziene omstandigheden in Brussel vast komen te zitten. Het is niet de bedoeling dat een laatste trein vol zit. De uitbreiding van de dienstregeling mag dus niet worden gebaseerd op de bezetting van de laatste trein maar wel op die van de voorlaatste.

Alles welbeschouwd, staat de reiziger centraal in het regeringsbeleid. Zich met de trein verplaatsen getuigt meer en meer van het opnemen van verantwoordelijkheid, wat door stiptheid en comfort moet worden ondersteund. De trein nemen mag niet als een opoffering worden gezien om de files te verminderen. Het wordt tijd de logica om te draaien. De aankondiging van een eerste investeringsenveloppe van 100 miljoen euro voor werken aan de pijnpunten in het spoorwegnet is dan ook uitstekend nieuws. Kan de minister de lijst met deze werken bezorgen?

Voor de PS-fractie is mobiliteit een recht. Dat wil zeggen dat eenieder, ongeacht zijn inkomen of fysieke mogelijkheden, over het grondgebied moet kunnen reizen. Voor mensen met een verminderde mobiliteit betekent dat infrastructuur (zoals perrons of treinen) die hun een maximum aan autonomie biedt. Voor wie geen auto heeft, moet er toegankelijk en kwaliteitsvol openbaar vervoer zijn.

De minister slaat een duidelijke – doch niet makkelijke – weg in. Het heeft geen zin om te wijzen op de vertraging die de afgelopen jaren bij gebrek aan politieke beslissingen werd opgelopen, iets waar de minister zich blijkbaar goed van bewust is. Denken we maar aan het uitblijven van een beheersovereenkomst maar ook van een visie op de nodige investeringen; of nog aan de liberalisering van het spoor, waarop België niet voorbereid is – noch de administratie, noch de NMBS.

Voorts is de rechtstreekse gunning van de overheidsopdracht aan de NMBS voor de komende tien jaar noch een luxe, noch een ideologische keuze, tenzij de verdwijning van de NMBS wordt beoogd. De keuze voor de rechtstreekse gunning staat dus symbool voor het vertrouwen en voor de wil om te investeren in het overheidsbedrijf. Dat alles heeft het bedrijf de afgelopen jaren eerlijk gezegd moeten ontberen.

Quant aux projets pilotes d'attribution par appel d'offres de marché public pour un bassin de mobilité, il est pleinement assumé. C'est l'occasion aussi de dénoncer la lecture démagogique de cette mesure par certains. Soyons clairs: en aucun cas, il s'agit d'une privatisation. Pour quatre raisons au moins: 1) l'infrastructure du réseau reste la propriété pleine et entière de l'État. 2) c'est l'état qui pourra déterminer quel service public y sera exactement assumé, jusqu'au prix même des billets, 3) la SNCB elle-même pourra souscrire à cet appel d'offre qui n'est absolument pas réservé à un opérateur privé et 4) il n'est pas question d'exiger un service autonome financièrement.

Par contre, ce qui inéluctable, c'est que la SNCB doit se préparer à faire face à cette libéralisation. Face à cela, deux attitudes sont possibles. Comme certains, on peut rêver que la législation européenne changera dans les 10 prochaines années et se croiser les bras jusque-là. Ou alors on peut se préparer et garantir un avenir à la SNCB comme entreprise publique. C'est le choix de ce gouvernement que soutient le groupe socialiste. A cet égard, le ministre confirme-t-il que la SNCB pourra souscrire à l'appel d'offre dans le cadre des éventuels projets pilotes?

À propos d'avenir, la SNCB et Infrabel réclamaient ces dernières années et à chaque présentation devant le parlement que le politique fixe un cap. La nouvelle majorité a entendu cet appel et, directement inspirée de l'initiative "integrato" développée par la société civile et présentée dans cette commission, a inscrit la vision 2040 dans son accord de gouvernement. Un objectif ambitieux qui, à terme, permettra l'arrivée simultanée des trains dans les gares à heures fixe. Cela offrira aux voyageurs un réseau de correspondance efficace et prévisible, quelle que soit la destination finale. Désormais, Infrabel et la SNCB savent ce qui est attendu et peuvent planifier à moyen et même à long termes leurs investissements.

Quant aux contrats de gestion, aucun doute que le ministre arrivera le plus rapidement possible à sa conclusion. Désormais, autour de la table sont réunies toutes les bonnes volontés. A cet égard, la difficulté supplémentaire d'intégrer d'une façon ou d'une autre la vision 2040 dans ces contrats est assez évidente.

Impossible de ne pas conclure ce chapitre sur le rail sans s'arrêter sur ceux qui ont permis, malgré l'austérité imposées, de maintenir un service public fort et même

De proefprojecten betreffende de gunning, via een offerteaanvraag, van overheidsopdrachten per vervoersregio zijn weloverwogen. De spreekster maakt van de gelegenheid gebruik om de demagogische manier aan de kaak te stellen waarop sommigen die maatregel interpreteren. Laten we duidelijk zijn: in geen geval gaat het om een privatisering, en wel om ten minste vier redenen: 1) de infrastructuur van het netwerk blijft de volledige eigendom van de Staat; 2) de Staat zal kunnen bepalen welke openbare dienst er precies zal worden verleend, zelfs wat de prijs van de tickets betreft; 3) de NMBS zelf zal kunnen inschrijven op die offerteaanvraag, die volstrekt niet is voorbehouden aan een privéoperator; en 4) er is geen sprake van dat een financieel autonome dienst zou worden geëist.

Wél onvermijdelijk is dat de NMBS zich moet voorbereiden om die liberalisering het hoofd te bieden. Daartegenover zijn twee houdingen mogelijk. Ofwel koestert men, net als sommigen, de droom dat de Europese wetgeving de komende tien jaar zal veranderen en leunt men tot dan werkeloos achterover. Ofwel bereidt men zich voor en garandeert men de NMBS een toekomst als overheidsbedrijf. Dat is de door deze regering gemaakte keuze, die de steun heeft van de socialistische fractie. Bevestigt de minister ter zake dat de NMBS op de offerteaanvraag in het kader van de eventuele proefprojecten zal kunnen inschrijven?

In verband met de toekomst hebben de NMBS en Infrabel de afgelopen jaren bij elke presentatie voor het Parlement geëist dat de politiek een koers uitzet. De nieuwe meerderheid heeft aan die oproep gehoor gegeven en de Visie 2040 in haar regeerakkoord opgenomen, daarbij rechtstreeks geïnspireerd door het door het middenveld ontwikkelde en in deze commissie voorgestelde "Integrato"-initiatief. Het betreft een ambitieuze doelstelling die op termijn de gelijktijdige aankomst van de treinen op vaste tijdstippen in de stations mogelijk zal maken. Dat zal de passagiers een doeltreffend en voorspelbaar netwerk van aansluitingen bieden, ongeacht de eindbestemming. Voortaan weten Infrabel en de NMBS wat van hen verwacht wordt, en kunnen zij hun investeringen op middellange en zelfs lange termijn plannen.

Aangaande de beheerscontracten lijdt het geen twijfel dat de minister zo spoedig mogelijk zijn conclusie zal trekken. Alle mensen met goede voornemens zijn nu rond de tafel bijeengebracht. In dat opzicht is de bijkomende moeilijkheid om de Visie 2040 op een of andere manier in die contracten te integreren, behoorlijk vanzelfsprekend.

Het is onmogelijk dit hoofdstuk over het spoor af te sluiten zonder stil te staan bij degenen die het, ondanks de opgelegde bezuinigingen, mogelijk hebben gemaakt

accru ces dernières années. Il s'agit évidemment des cheminots. L'augmentation de la productivité cumulée à la diminution du nombre de travailleurs n'a pas rendu le métier plus facile. Aujourd'hui, environ 30 000 personnes permettent à cette activité de type quasi industrielle de transporter plus de 250 millions de voyageurs par an. Un chiffre, hors année 2020 évidemment, en constante croissance.

L'évolution nécessaire de ces entreprises ne peut se faire qu'avec les travailleurs. Ce fut le cas pour bpost et Proximus, ce le sera aussi pour la SNCB et Infrabel. La qualité de l'emploi est aussi une responsabilité des entreprises publiques. Les cheminots ne sont pas des lignes d'ajustement comptable et budgétaires. Aujourd'hui, le personnel attend aussi des réponses et des chiffres concrets de la part de la direction. Ce gouvernement devra être vigilant face à la tentation du nivellement par le bas de la qualité de l'emploi qui, *in fine*, ne servira personne: ni les usagers, ni les cheminots, ni la mobilité en Belgique dans son ensemble. La gestion saine des ressources humaines, d'autant plus dans un secteur de plus en plus spécialisé et technique, est la seule voie possible du changement.

À cet égard, il est bon de lire que les représentants des travailleurs seront systématiquement consultés et associés aux différents plans d'avenir. Mais ne nous faisons pas d'illusion: les cheminots attendent une rupture avec la politique d'austérité. Leurs efforts doivent être reconnus. Les perspectives doivent pour eux, aussi être meilleurs.

Le membre se félicite encore de la part accordée à la mobilité douce. Il semble toutefois important de rappeler que, pour le groupe socialiste, la marche, le vélo et les transports en commun sont des modes de déplacements complémentaires et parallèles. Ces trois modes de déplacements répondent à des besoins différents liés à de nombreux facteurs. Autrement dit, investir dans l'un ne permet de délaissier les deux autres. Ils doivent tous les trois progresser ensemble.

À propos de la politique de circulation routière, la position du parti socialiste est constante: est soutenu ce qui fonctionne. Et ce qui fonctionne, c'est avant tout la prévention, la présence sur le terrain et la fin de l'impunité. On peut prévoir les sanctions les plus idéales et les mieux réfléchies, mais si elles ne sont pas exécutées, elles ne servent à rien. Avec son groupe, l'oratrice soutiendra les mesures qui ont démontré qu'elles réduiront le nombre d'accidents, de blessés et de tués sur les

om de afgelopen jaren een sterke en zelfs opgevoerde openbare dienst te handhaven. We hebben het daarbij natuurlijk over het spoorwegpersoneel. De verhoging van de productiviteit, in combinatie met de vermindering van het aantal werknemers, heeft het vak er niet makkelijker op gemaakt. Vandaag maken ongeveer 30 000 mensen die vrijwel industriële activiteit mogelijk, die erin bestaat jaarlijks meer dan 250 miljoen passagiers te vervoeren. Behalve – vanzelfsprekend – in 2020, neemt dat cijfer voortdurend toe.

De noodzakelijke evolutie van die ondernemingen is alleen mogelijk met de werknemers. Zulks was het geval voor bpost en Proximus, en zal ook het geval zijn voor de NMBS en Infrabel. De kwaliteit van de werkgelegenheid is eveneens een verantwoordelijkheid van de overheidsbedrijven. Het spoorwegpersoneel is geen budgettaire noch boekhoudkundige pasmunt. Thans verwacht het personeel ook antwoorden en concrete cijfers van de directie. Deze regering zal zich moeten hoeden voor de verleiding om de werkgelegenheidskwaliteit te verlagen, hetgeen uiteindelijk niemand ten goede zal komen: noch de gebruikers, noch het spoorwegpersoneel, noch de mobiliteit in België als geheel. Een gezond HR-beheer in een bovendien almaar sterker gespecialiseerde en technische sector, is de enig mogelijke weg naar verandering.

In dat verband is het een goede zaak te kunnen lezen dat de werknemersvertegenwoordigers stelselmatig zullen worden geraadpleegd en betrokken bij de verschillende toekomstplannen. Laten we ons echter geen illusies maken: de spoorwegpersoneelsleden verwachten een breuk met het bezuinigingsbeleid. Hun inspanningen moeten worden erkend. De vooruitzichten moeten er ook voor hen beter uitzien.

Voorts is het lid ingenomen met het aandeel dat de zachte mobiliteit toebedeeld krijgt. Niettemin lijkt het belangrijk eraan te herinneren dat te voet gaan, fietsen en het openbaar vervoer nemen voor de socialistische fractie aanvullende en parallelle vervoerswijzen zijn. Deze drie vervoerswijzen komen tegemoet aan verschillende, met veel factoren verband houdende behoeften. Anders gesteld: in de ene investeren, betekent niet dat de andere twee mogen worden veronachtzaamd. Alle drie moeten ze worden bevorderd.

Over het verkeershandhavingsbeleid neemt de *Parti Socialiste* een onveranderlijk standpunt in: wat werkt, wordt ondersteund. En wat werkt, zijn vooral preventie, aanwezigheid in het veld en een beëindiging van de straffeloosheid. Er kan in de beste en meest weloverwogen sancties worden voorzien, maar als ze niet worden uitgevoerd, zijn ze nutteloos. Samen met haar fractie zal de spreekster haar steun verlenen aan de maatregelen waarvan is aangetoond dat ze het aantal

routes. Pas les effets d'annonces qui ne durent qu'un temps ou l'éparpillement des moyens.

Le ministre parle collaboration avec le ministre de la Justice. Il est invité aussi à travailler avec le ministre de l'Intérieur, afin que la police ait les moyens de faire respecter la loi.

L'intervenante salue en tout cas la volonté du ministre de développer les sanctions alternatives. Sauf pour répondre à des problèmes spécifiques, la surenchère pénale n'a, *in fine*, souvent servi que les auteurs des propositions de loi.

Enfin, le membre conclura son intervention en souhaitant au ministre bien du courage sur le dossier du survol de Bruxelles. Nul doute que le ministre aura à cœur de trouver la solution la plus juste, qui satisfera le plus grand nombre. Peut-être que la crise d'aujourd'hui est une occasion de mieux redémarrer dans ce dossier si complexe.

M. Frank Troosters (VB) commence par indiquer que l'exposé d'orientation politique à l'examen comporte des éléments positifs (même s'il faut les chercher un peu plus longtemps) et des éléments moins positifs. Il estime que certains éléments (parfois surprenants) en sont absents.

Selon l'intervenant, le ministre a évoqué à juste titre, dans son exposé introductif, le coût élevé des embouteillages, estimés à 2,3 milliards d'euros par an à la Belgique.

L'intervenant souligne que les automobilistes coincés dans ces embouteillages ne sont pas les responsables de ce coût, mais plutôt les victimes d'un État qui n'a pas réussi à entretenir ses infrastructures routières et, par extension, ses infrastructures de mobilité.

Le ministre a aussi renvoyé à la surmortalité due à l'insécurité routière. La Belgique serait mal classée dans le classement des pays comptant le moins de victimes de la route. L'intervenant nuance ces propos en indiquant qu'avec 30 décès par million d'habitants, notre pays se situe plutôt dans le ventre mou du classement des pays européens. Mais l'intervenant ne souhaite pas minimiser ces chiffres. Si chaque décès est un décès de trop, il serait erroné de prétendre que les automobilistes belges font de notre pays une sorte de Far West mortel de la mobilité.

verkeersongevallen, -gewonden en -doden verminderen. Die steun zal daarentegen niet gaan naar aankondigingen die slechts enige tijd effect hebben, en al evenmin naar een versnippering van middelen.

De minister heeft het over samenwerking met de minister van Justitie. Hij zou ook moeten samenwerken met de minister van Binnenlandse Zaken, opdat de politie over de middelen beschikt om de wet te handhaven.

In ieder geval is de spreekster opgetogen over de bereidheid van de minister om de alternatieve sancties uit te bouwen. Behalve om aan specifieke knelpunten tegemoet te komen, is het opbod aan strafrechtelijke maatregelen uiteindelijk vaak alleen de indieners van bepaalde wetsvoorstellen ten goede gekomen.

Tot besluit van haar betoog wenst het lid de minister flink wat moed toe in het dossier betreffende de vluchten over Brussel. Het staat buiten kijf dat de minister graag de rechtvaardigste oplossing zal willen vinden die het grootste aantal mensen voldoening schenkt. Misschien is de crisis van vandaag een kans om in dit complexe dossier een betere herstart te maken.

De heer Frank Troosters (VB) zegt om te beginnen in de beleidsverklaring goede (al moet hij daar wat harder naar zoeken) en minder goede dingen te vinden. Sommige (soms opvallende) zaken vindt hij er niet in terug.

Volgens de spreker haalt de minister in zijn inleiding terecht de hoge kost van het in de file staan aan. Die kost wordt voor België op 2,3 miljard euro per jaar geschat.

De spreker onderstreept dat mensen die in de files staan niet de schuldigen zijn van die kost, maar wel de slachtoffers van een overheid die er niet in geslaagd is om de wegen- en bij uitbreiding mobiliteitsinfrastructuur op peil te houden.

De minister verwijst ook naar de oversterfte als gevolg van de onveiligheid op de weg. België zou slecht scoren in de rangschikking van de landen met de minste verkeersslachtoffers. De spreker nuanceert dit. Hij stelt dat België met 30 doden per miljoen inwoners eerder tot de middenmoot van de EU-landen behoort. De spreker wil de cijfers niet minimaliseren. Elke dode is er één te veel, maar het zou fout zijn te beweren dat de automobilisten van ons land een soort dodelijke mobiliteits-Far West maken.

L'intervenant souscrit toutefois au fait que des efforts supplémentaires doivent être faits pour réduire le nombre d'accidents de la route et de victimes. Et ce, en opérant au moins des choix politiques adéquats et équilibrés.

M. Troosters est également heureux de lire que le ministre est préoccupé par l'impact budgétaire de ces accidents et de ces victimes. En effet, le *Vlaams Belang* partage ces préoccupations.

En ce qui concerne la partie relative aux chemins de fer, l'intervenant note qu'une efficacité maximale est "recherchée" dans l'allocation des ressources. À l'avenir, il préférerait lire qu'elle sera "garantie". À cette fin, il préconise l'introduction de mécanismes de contrôle et de sanction à tous les niveaux (contrats de gestion, contrats de service public, accords au niveau des projets, etc.). À l'avenir, des situations telles que celles de la gare de Mons, de Gand Saint-Pierre, de la filiale immobilière eurogare, etc., ne devraient plus se produire. L'intervenant regrette que, nulle part dans l'exposition d'orientation politique, le ministre n'explique comment il entend empêcher que cela arrive.

En ce qui concerne le contrat de service public entre l'État fédéral et la SNCB, le ministre indique qu'il faudra mettre davantage l'accent sur la disponibilité du matériel roulant et du personnel, en particulier en dehors des heures de pointe, surtout en soirée et durant le week-end. L'intervenant confirme que la SNCB se trouve aujourd'hui dans une situation où elle doit se rabattre sur du matériel très ancien. Cela se traduit par des problèmes en termes de déployabilité, de fiabilité, de confort, etc. Il faut y ajouter un retard important dans la livraison des 445 rames M7 nouvellement commandées. Quelles mesures le ministre prendra-t-il pour garantir une disponibilité suffisante du matériel roulant dans un avenir proche et lointain? Quel sera le coût de ces mesures?

En ce qui concerne la disponibilité du personnel, l'intervenant se demande comment le ministre la conçoit concrètement. Qu'attend-on du personnel et comment sera-t-il organisé et rémunéré? Cela entraînera-t-il une augmentation de la charge salariale? Si oui, dans quelle mesure? Faudra-t-il en faire plus avec le même nombre d'employés ou le ministre envisage-t-il des recrutements supplémentaires? Si oui, combien et dans quel délai? Quand ces recrutements supplémentaires éventuels seront-ils opérationnels?

Selon l'intervenant, le développement du transport ferroviaire (exemple: un train toutes les demi-heures dans chaque gare) entraînerait la création d'emplois directs et indirects stables et non délocalisables. Le ministre a-t-il une idée du nombre de personnes dont il aura besoin pour tenir ses promesses et concrétiser

Hij is het er wel mee eens dat er verdere inspanningen moeten gedaan worden om het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers naar beneden te halen. Dit, ten minste, mits het maken van juiste en evenwichtige beleidskeuzes.

De heer Troosters is ook verheugd te lezen dat de minister bezorgd is over het effect van die ongevallen en slachtoffers op de begroting. Vlaams Belang deelt immers die bezorgdheid.

Over het onderdeel dat betrekking heeft op het spoor merkt de spreker op dat er wordt "gestreefd" naar maximale efficiëntie bij het toewijzen van middelen. Hij zou in de toekomst liever lezen dat dat wordt "gegarandeerd". Hij pleit in dat kader voor het invoeren van controle- en sanctiemechanismen op alle niveaus (beheerscontracten, openbaredienstcontracten, overeenkomsten op projectniveau,...). Er kan en mag in de toekomst geen sprake meer zijn van toestanden zoals bij het station van Bergen, van Gent-Sint-Pieters, het vastgoedfiliaal Eurogare enzovoort. De spreker betreurt het nergens in de beleidsverklaring te lezen hoe de minister hier paal en perk aan zal stellen.

Over het openbaredienstcontract van de Federale Staat met de NMBS geeft de minister aan meer nadruk te zullen moeten leggen op de beschikbaarheid van rollend materieel en personeel, met name buiten de spitsuren, vooral 's avonds en in het weekend. De spreker bevestigt dat de NMBS in een situatie is beland waarbij het moet terugvallen op sterk verouderd materiaal. Dat vertaalt zich in problemen inzake inzetbaarheid, betrouwbaarheid, comfort, enz. Bovendien is er een grote vertraging in de levering van de 445 nieuw bestelde M7 rytuigen. Welke maatregelen zal de minister nemen om voldoende beschikbaarheid van rollend materieel in de nabije en verre toekomst te garanderen? Wat zullen die maatregelen kosten?

Wat de beschikbaarheid van het personeel betreft, vraagt de spreker zich af hoe de minister dit concreet ziet. Wat zal er verwacht worden van het personeel en hoe zal dit georganiseerd en vergoed worden? Creëert dit een verhoging van de loonlast? Zo ja, in welke mate? Zal men meer moeten doen met hetzelfde personeelsbestand of denkt de minister aan bijkomende aanwervingen? Zo ja, hoeveel en op welke termijn? Op welke termijn zullen die eventuele bijkomende aanwervingen operationeel zijn?

De ontwikkeling van het spoorvervoer (bijvoorbeeld in ieder station een trein om het half uur) gaat gepaard met het creëren van directe en indirecte stabiele en niet-verplaatsbare banen, oordeelt de spreker. Heeft de minister een idee over hoeveel personeel hij zal moeten beschikken om zijn beloften en plannen waar

ses projets? Quels en seront les effets sur la masse salariale des compagnies ferroviaires? En effet, tout dépendra de la disponibilité des ressources financières à court terme comme à long terme. Comment le ministre garantira-t-il la disponibilité des ressources financières nécessaires, à court comme à long terme? Qui fournira ces ressources?

L'intervenant est heureux de lire que le ministre a consacré un paragraphe spécifique à l'amélioration de l'accessibilité. Le Groupe *Vlaams Belang* salue tout effort visant à améliorer l'accessibilité des personnes handicapées, mais souhaite que cette démarche soit ancrée de manière structurelle dans les choix politiques futurs, dans les achats, dans les investissements, etc. L'intervenant soumet donc une recommandation à cet effet.

Le deuxième objectif de la stratégie du ministre est une amélioration structurelle de l'intégration entre les différents services ferroviaires et les autres modes de transport.

L'intervenant observe qu'à l'exception de cette seule phrase, qui peut s'interpréter de différentes manières, le ministre ne fait nulle part référence à l'éventuelle intégration des différentes entités ferroviaires en une seule société ferroviaire. Il évoque même un dialogue permanent et constructif entre Infrabel et la SNCB.

Or, dans le passé, il est apparu que la division en entités ferroviaires distinctes (SNCB, Infrabel et HR Rail) n'a pas été un franc succès. L'intervenant évoque à cet égard la diminution de la ponctualité, la coopération difficile et les difficultés de la communication entre Infrabel et la SNCB. De plus en plus de voix s'élèvent pour réunir ces différentes entités dans une société ferroviaire unifiée. Le groupe sp.a a même soumis une proposition de résolution en ce sens qui est toujours en attente (DOC 55 0600/001).

Le ministre parle également des contrats de gestion ou des contrats de service public avec Infrabel et la SNCB et de la création d'un cadre et d'instruments de coopération efficaces. Peut-on en déduire que la réintégration des trois entités ferroviaires dans une société ferroviaire unifiée n'est pas à l'ordre du jour? Quel est l'avis du ministre à ce sujet?

L'exposé d'orientation politique indique que nos concitoyens et les entreprises qui utilisent les chemins de fer ne demandent pas plus de béton ni plus de rails, mais surtout des trains plus fiables et plus ponctuels. L'intervenant n'est pas d'accord. Selon lui, ils veulent les deux.

te maken? Wat zullen de effecten zijn op de loonmassa van de spoorbedrijven? Alles staat of valt immers met de beschikbaarheid aan financiële middelen, op korte maar ook op lange termijn. Hoe garandeert de minister de beschikbaarheid van de nodige financiële middelen, op korte en op lange termijn? Wie zal voor die middelen zorgen?

De spreker verheugt er zich over te lezen dat de minister een specifieke alinea besteedt aan de verbetering van de toegankelijkheid. De Vlaams Belang-fractie juicht elke inspanning ter verbetering van de toegankelijkheid voor personen met een beperking toe, maar ze zouden dit in de toekomst graag structureel verankerd willen zien in de beleidskeuzes, in de aankopen, in de investeringen, enz. De spreker dient dan ook een aanbeveling in die zin in.

De tweede doelstelling van de strategische planning van de minister is een structurele verbetering van de integratie tussen de verschillende spoorwegdiensten en andere vervoerswijzen.

De spreker merkt op dat buiten dit ene zinnetje, dat ruimte laat voor interpretatie, de minister nergens spreekt over een eventuele integratie van de verschillende spoorwegentiteiten tot één spoorbedrijf. Hij heeft het zelfs over de permanente en constructieve dialoog tussen Infrabel en de NMBS.

In het verleden is nochtans al meermaals gebleken dat de opdeling in aparte spoorentiteiten (NMBS, Infrabel en HR Rail) geen groot succes was. De spreker verwijst hierbij naar de daling van de stiptheid, de moeilijke samenwerking en de stoeve onderlinge communicatie tussen Infrabel en de NMBS. Steeds meer stemmen gaan op om de verschillende entiteiten terug te integreren in een ééngemaakt spoorbedrijf. De sp.a-fractie heeft hierover zelfs een voorstel van resolutie ingediend dat nog hangende is (DOC 55 0600/001).

De minister heeft het ook over beheersovereenkomsten of openbaredienstcontracten voor Infrabel en de NMBS en over het creëren van een doeltreffend kader en instrumenten voor de samenwerking. Mag daaruit afgeleid worden dat het terug integreren van de drie spoorentiteiten in een ééngemaakt spoorbedrijf niet aan de orde is? Wat is de visie van minister hierover?

In de beleidsverklaring staat dat onze medeburgers en de bedrijven die gebruik maken van het spoor niet om meer beton of meer rails vragen, maar dat ze vooral betrouwbaardere en stiptere treinen willen. De spreker is het hier niet mee eens. Ze willen, volgens hem, beide.

Le ministre indique également la direction dans laquelle il souhaite aller avec, d'une part, un contrat de gestion avec Infrabel et, d'autre part, un contrat de service public avec la SNCB. L'intervenant partage la préférence du ministre pour un contrat solide élaboré avec toutes les parties prenantes, plutôt que pour un contrat rapide. Selon le *Vlaams Belang*, la discussion sur le contenu de ces contrats requiert une discussion séparée. Par exemple, des critères d'évaluation clairs mais réalistes et des mécanismes de sanction y afférents devraient être inscrits dans les différents contrats de gestion. Or, il n'en est nullement question dans l'exposé d'orientation politique. C'est pourquoi il soumet une recommandation visant à d'abord soumettre les projets de ces contrats respectifs au Parlement avant de les formaliser.

En ce qui concerne l'exploitation ferroviaire, le ministre attribue à la SNCB le statut d'opérateur unique pour une durée de dix ans. Cela donne à la SNCB l'avantage de la clarté, mais ne change rien au fait que, dans le passé, il a été négligé, sur le plan politique, de préparer la libéralisation imminente des chemins de fer.

En outre, l'exposé d'orientation politique mentionne un projet pilote qui "pourrait être mis en place" (et non "sera mis en place", contrairement à ce qui a été annoncé au cours des discussions sur la formation) en concertation avec la Flandre et la Wallonie. Y aura-t-il un projet pilote dans le cadre duquel un seul opérateur pour le réseau central et le réseau complémentaire sera désigné par voie d'appel d'offres en fonction de la demande? Si oui: où et quand? Si non: pourquoi? Quelles mesures le ministre prendra-t-il pour préparer la libéralisation des chemins de fer? Le ministre est-il conscient que ses projets pourraient échouer?

Le ministre entend encourager la SNCB et Infrabel à envisager une modification de la politique du personnel en concertation avec les partenaires sociaux et dans le respect du dialogue social. Concernant ce projet, l'intervenant attire l'attention sur les conclusions du rapport annuel de la Commission permanente de contrôle linguistique affirmant que l'absence de cadres linguistiques (comme ceux d'Infrabel et de la SNCB) constitue une infraction grave. Le ministre va-t-il y remédier? Si oui: quand? L'intervenant soumet une recommandation à cette fin.

L'intervenant regrette que, concernant la question de la sécurité, le ministre n'évoque que la sécurité opérationnelle. En effet, depuis un certain temps déjà, les chemins de fer sont confrontés à des niveaux d'agression croissants au détriment des passagers et du personnel. Or, le ministre n'en parle pas du tout. L'intervenant estime que c'est d'autant plus regrettable que le ministre s'inquiète en revanche de l'augmentation possible de

De minister geeft ook aan welke richting hij uit wil met enerzijds een beheersovereenkomst met Infrabel, en anderzijds met een openbaardienstcontract met de NMBS. De spreker deelt alvast de voorkeur van de minister om te komen tot een sterk en met iedereen uitgewerkt contract, in plaats van een snel contract. De inhoudelijke discussie over deze af te sluiten overeenkomsten behoeven, volgens het Vlaams Belang, een aparte discussie. Zo zouden er duidelijke maar realistische evaluatiecriteria en daaraan gekoppelde sanctiemechanismen in de verschillende beheersovereenkomsten moeten worden opgenomen. Dat leest hij echter nergens in de beleidsverklaring. Daarom dient hij een aanbeveling in om het ontwerp van de respectievelijke overeenkomsten eerst voor te leggen aan het parlement alvorens die overeenkomsten te officialiseren.

Met betrekking tot de spoorexploitatie wijst de minister het uniek operatorschap voor 10 jaar toe aan de NMBS. Dat geeft aan de NMBS het voordeel van de duidelijkheid maar neemt niet weg dat er in het verleden beleidsmatig werd nagelaten om de naderende liberalisering van het spoorweggebeuren voor te bereiden.

Bijkomend is er in de beleidsverklaring sprake van een pilootproject dat in overleg met Vlaanderen en Wallonië "kan" (niet "zal", zoals tijdens de formatiegesprekken werd aangekondigd) worden opgezet. Komt er een pilootproject waar via *tendering* één operator voor het vraaggestuurd kern- en aanvullend net wordt aangeduid? Zo ja, waar en wanneer? Zo neen, waarom niet? Welke stappen zal de minister zetten om de liberalisering van het spoor voor te bereiden? Is de minister er zich van bewust dat zijn plannen zouden kunnen mislukken?

De minister is van plan om de NMBS en Infrabel aan te moedigen om, in overleg met de sociale partners en met respect voor de sociale dialoog, na te denken over een wijziging van het personeelsbeleid. De spreker wijst in dat kader op de conclusies van het jaarverslag van de Vaste Commissie van Taaltoezicht. Zij stellen dat het ontbreken van taalkaders (zoals o.a. bij Infrabel en de NMBS) "een zware overtreding is". Zal de minister deze overtreding uit de wereld helpen? Zo ja, wanneer? De spreker dient dienaangaande een aanbeveling in.

De spreker betreurt dat de minister het inzake veiligheid enkel heeft over de operationele veiligheid. Het spoorgebeuren kampt reeds een hele periode met toenemende agressiecijfers waarvan zowel de reizigers als het personeel het slachtoffer zijn. Daar spreekt de minister nergens over. De spreker vindt dit des te pijnlijker dat de minister zich wel zorgen maakt over de mogelijke toename van agressiviteit in het verkeer jegens fietsers

l'agressivité à l'égard des cyclistes ou des piétons dans la circulation. L'intervenant soumet dès lors également une recommandation à ce sujet.

M. Troosters aborde ensuite la question du "trafic routier". Il partage le souci du ministre de rendre la circulation aussi sûre que possible, mais n'adhère pas à la solution retenue à cette fin. En prévoyant une réduction de 50 % du nombre de tués sur les routes d'ici 2030 par rapport à 2020, le ministre se rallie aux objectifs de la Commission européenne et des Nations unies. Il reste à voir si cet objectif est réaliste.

Le ministre a l'intention de convoquer des États généraux de la Sécurité routière dans lequel il se concertera avec les différentes parties prenantes. L'intervenant espère qu'il invitera le CEO ou un autre représentant du secteur horeca de la Flandre (et éventuellement d'autres acteurs économiques intéressés) à cette réunion. En effet, ce CEO a également proposé de convoquer des États généraux au cours d'une audition devant cette commission.

Le ministre a également exprimé l'ambition de contrôler annuellement un automobiliste sur trois: excès de vitesse, consommation d'alcool et de drogue, port de la ceinture de sécurité et utilisation de téléphones portables au volant. En outre, il examinera les types de sanction en mettant l'accent sur le problème de la récidive.

L'intervenant n'est pas opposé à ce projet. En effet, il s'agit d'infractions graves. Le *Vlaams Belang* a toujours été (et est resté) favorable à l'augmentation des probabilités de verbalisation et à des sanctions plus strictes pour les usagers incorrigibles et les récidivistes qui se moquent de toutes les réglementations et représentent un risque pour les autres usagers de la route.

L'intervenant souligne qu'une approche intégrée en coopération avec les ministres de l'Intérieur et de la justice sera nécessaire à cet effet. Il demande toutefois au ministre de veiller à ce que l'on n'aille pas trop loin en menant une chasse aux sorcières qui pénaliserait financièrement les automobilistes honnêtes et responsables.

Il évoque ensuite les travaux de révision du Code de la route menés au cours de la législature précédente, observant que la concertation avec les régions, en particulier avec la Région flamande, ne s'est pas déroulée sans heurts. Le ministre souhaite ardemment proposer de nouvelles règles de circulation au profit de tous les modes de transport actifs. Quelles mesures concrètes le ministre a-t-il en tête, et dans quel délai?

of voetgangers. Daarom dient de spreker ook hierover een aanbeveling in.

De heer Troosters snijdt vervolgens het thema "wegverkeer" aan. Hij deelt de zorg van de minister om het verkeer zo veilig mogelijk te maken, maar niet de wijze waarop dit gerealiseerd zou moeten worden. Met een vermindering van 50 % van het aantal verkeersdoden in 2030 tegenover 2020 sluit de minister zich aan bij de doelen van Europese Commissie en de Verenigde Naties. Of dit een realistisch doel is, zal moeten blijken.

De minister is van plan om een Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid bijeen te roepen waarin hij met diverse stakeholders in overleg zal gaan. De spreker hoopt dat hij de CEO of een andere vertegenwoordiger van Horeca Vlaanderen (en eventuele andere belanghebbende economische spelers) daarbij zal uitnodigen. Die CEO heeft immers tijdens een hoorzitting in deze commissie datzelfde idee van een Staten-Generaal voorgesteld.

De minister ambieert ook om jaarlijks één op de drie automobilisten te controleren op snelheidsovertredingen, alcohol- en drugsgebruik, het dragen van de veiligheidsgordel en het gebruik van mobiele telefoons achter het stuur. Bijkomend zal hij de manier van bestraffen bekijken met een focus op het probleem van de recidive.

De spreker is niet gekant tegen deze plannen. Het gaat immers om ernstige vergrijpen. Vlaams Belang was altijd (en is) voorstander voor het verhogen van de pakkans en de strengere bestraffing van hardnekkige overtreeders en recidivisten die lak hebben aan elke regelgeving en die een risico vormen voor andere verkeersdeelnemers.

De spreker wijst erop dat een integrale aanpak in samenwerking met de minister van Binnenlandse Zaken en Justitie hiervoor nodig zal zijn. Hij vraagt de minister er evenwel over te waken dat de slinger niet in de andere richting doorslaat, waarbij de brave en verantwoorde automobilist middels een heksenjacht als financiële melkkoe wordt gebruikt.

Daarna geeft hij aan dat er tijdens de vorige legislatuur werd gewerkt aan de herziening van de wegcode. Het overleg met de gewesten, meer bepaald met het Vlaamse Gewest, verliep echter niet van een leien dakje. Het is de vurige wens van de minister om nieuwe verkeersregels voor te stellen ten gunste van alle actieve vervoerswijzen. Aan welke concrete maatregelen denkt de minister en binnen welke timing?

Dans son exposé d'orientation politique, le ministre indique qu'il va demander au Service public fédéral Mobilité et Transports d'informer les citoyens sur les objectifs et les motivations de sa politique en matière de mobilité (ou de les convaincre?), un rôle central étant accordé aux cyclistes et aux piétons. L'intervenant espère (mais doute) que les informations fournies seront équilibrées et nuancées.

L'intervenant rappelle l'importance accordée à la bicyclette dans l'exposé d'orientation politique et renvoie aux objectifs fixés par le ministre à cet égard (DOC 55 1610/023, p. 23-24).

Dans son exposé d'orientation politique, le ministre renvoie également aux voitures. Selon lui, il est essentiel de réduire le nombre de voitures sur les routes et leur impact individuel sur l'environnement. Pour atteindre ces objectifs, le ministre propose, entre autres, l'élimination progressive de la vente de véhicules qui ne répondent pas à la norme de zéro émission. Qu'est-ce que le ministre entend exactement par là? Quand la vente de véhicules ne répondant pas à la norme de zéro émission sera-t-elle effectivement interdite? Y a-t-il des accords spécifiques à ce sujet au sein du nouveau gouvernement? Une concertation a-t-elle eu lieu avec le secteur automobile?

L'intervenant aborde ensuite la question de la navigation aérienne. D'une part, le ministre souligne la grande importance économique de notre aéroport national de Zaventem. Il reconnaît également qu'un grand nombre d'emplois sont directement ou indirectement liés à l'aéroport et décrit la situation économique difficile dans laquelle se trouve cet aéroport et, par extension, le secteur de l'aviation, en raison de la crise COVID-19. D'autre part, il préconise toutefois une taxe sur le kérosène. L'intervenant estime que c'est contradictoire. Selon lui, le véritable objectif est l'interdiction des vols courts-courriers.

En ce qui concerne le dossier des nuisances sonores, l'intervenant regrette l'absence de solutions. Le ministre prône la compréhension mutuelle, la concertation, le bon sens, certaines études anciennes et nouvelles ... et souhaite examiner toutes ces questions avec les parties prenantes sur une plate-forme de discussion. L'intervenant évoque des "États généraux aéroportuaires".

Cependant, il n'est pas surpris qu'il n'y ait pas de solution. Il accuse les amis écologistes bruxellois du ministre de récolter, en l'absence de solutions, des millions d'euros d'astreintes pour les vols qui enfreignent les normes de bruit déraisonnables applicables à Bruxelles. Selon lui, cette situation est diamétralement opposée aux principes de la concertation mutuelle, du respect et du bon sens.

In zijn beleidsverklaring zegt de minister een beroep te zullen doen op de FOD Mobiliteit en Vervoer om de burgers te informeren (of overtuigen?) over het doel en de redenen van zijn mobiliteitsbeleid, waarbij een centrale rol is weggelegd voor fietsers en voetgangers. De spreker hoopt (maar betwijfelt het) dat de verstrekte informatie evenwichtig en genuanceerd zal zijn.

De spreker wijst op het belang dat aan de fiets wordt gegeven in de beleidsverklaring en verwijst hierbij naar de doelstellingen die de minister in dat kader heeft vooropgesteld (DOC 55 1610/023, pp. 23-24).

De minister heeft het in zijn beleidsverklaring ook over auto's. Het is voor hem van fundamenteel belang dat het aantal wagens op de weg en hun individuele impact op het milieu dalen. Om die doelstellingen te realiseren stelt de minister onder meer de geleidelijke stopzetting van de verkoop van niet-zero-emissiewagens voor. Wat bedoelt de minister hier precies mee? Tegen wanneer zal de verkoop van niet-zero-emissiewagens effectief verboden zijn? Bestaan hierover concrete afspraken in de schoot van de nieuwe regering? Werd hierover overleg gepleegd met de automobielsector?

Het volgende thema dat de spreker aansnijdt is de luchtvaart. Enerzijds benadrukt de minister het grote economische belang van onze nationale luchthaven van Zaventem. Hij erkent eveneens dat ontzettend veel jobs direct of indirect verbonden zijn aan de luchthaven en schetst de moeilijke economische situatie waarin de luchthaven en bij uitbreiding de luchtvaartsector zich bevindt door de COVID-19-crisis. Anderzijds pleit hij voor een kerosineheffing. Dat vindt de spreker tegenstrijdig. Volgens hem is het echte doel een verbod op korte afstandsvluchten.

Wat het dossier over de geluidsoverlast betreft, betreurt de spreker het gebrek aan oplossingen. De minister pleit voor wederzijds begrip, overleg, gezond verstand, wat oude en nieuwe studies... en wil dit alles samen met de belanghebbenden onderbrengen in een platform voor discussie. De spreker noemt dit een soort Staten-Generaal voor de Luchthaven.

Het verbaast hem echter niet dat er geen oplossingen zijn. Hij beschuldigt de "Brusselse Ecolo-vrienden" van de minister, bij gebrek aan oplossingen, miljoenen euro's aan dwangsommen op te strijken voor het vliegverkeer dat de onredelijke Brusselse geluidsnormen overtreedt. Dit staat, volgens hem, haaks tegen het vooropgestelde wederzijds overleg, respect en gezond verstand. Het

Il s'agit de moyens fédéraux provenant principalement des contribuables flamands, c'est-à-dire d'un transfert indirect. C'est le cas sur terre (péage urbain), en mer et dans les airs (astreintes)! Enfin, il ne comprend pas pourquoi les autorités publiques fédérales continuent d'allouer volontairement des fonds supplémentaires à Bruxelles dans le cadre de Beliris sans aucune contrepartie ou compensation.

L'intervenant se réjouit qu'il y ait enfin une vision en matière de mobilité. Cependant, l'intervenant qualifie cette vision de rêves écologistes dépourvus de sens des réalités. Il a de sérieux doutes sur la faisabilité et la pertinence des projets du ministre, notamment sur le plan financier. Les projets que le ministre a en tête pour les chemins de fer coûteront énormément d'argent. Il craint que la plus grande partie de ces moyens ne sortent des poches des contribuables flamands. Il doute cependant que les Flamands reçoivent la part qui leur revient.

Le Vlaams Belang préférerait voir les chemins de fer (et par extension la mobilité) entre les mains des Flamands, l'argent flamand pouvant être consacré aux besoins les plus pressants en Flandre. Il pense par exemple à des liaisons ferroviaires supplémentaires, à du meilleur matériel, à un volet sécurité renforcé, aux possibilités pour les ports flamands, à l'électrification complète du réseau ferroviaire et à davantage de liaisons entre la Flandre et les Pays-Bas ainsi qu'à l'arrière-pays allemand, important sur le plan économique. À ce jour, il n'y a en effet aucune liaison depuis l'est de la Flandre et/ou du Limbourg vers les Pays-Bas. Il dépose dès lors également des recommandations en ce sens.

En ce qui concerne la circulation routière, l'intervenant conclut que l'automobiliste sera le dindon de la farce des projets politiques. Il déplore de ne pas y trouver la moindre mesure ou ambition pour améliorer le sort de l'automobiliste dont le véhicule a un moteur à combustion. Il en va de même pour le motocycliste, alors que la Belgique compte un demi-million de motards enregistrés environ.

Enfin, l'intervenant juge l'exposé d'orientation politique à la fois clair et vague – clair, sur le fait qu'Ecolo et Groen saisissent l'occasion d'imposer, en agitant un doigt vert moralisateur, leur vision écologique au reste de la société, une vision pour laquelle les Flamands se sont montrés bien peu enthousiastes le 26 mai 2019, malgré tout le battage orchestré autour d'Anuna De Wever.

Vague lorsqu'il s'agit de problématiques moins profitables à Ecolo et Groen, comme mettre un terme aux positions et aux actes déraisonnables de leurs collègues Ecolo-Groen de Bruxelles.

betreft federaal geld dat in hoofdzaak uit de zak van de Vlaamse belastingbetaler komt, een indirecte transfer dus. Ter land (de stadstol), ter zee en in de lucht (de dwangsommen)! Hij kan het ten slotte niet vatten dat de federale overheid in het kader van Beliris nog steeds gewillig extra geld aan Brussel toeschuift zonder enige tegeneis of compensatie.

De spreker vindt het lovenswaardig dat er eindelijk een visie is inzake mobiliteit. De spreker bestempelt die visie echter als "Groene wensdromen met een gebrek aan realiteitszin". Hij heeft ernstige twijfels over de haalbaarheid en de opportuniteit van de plannen van de minister, niet in het minst op financieel vlak. De plannen die de minister voor het spoor voor ogen heeft, zullen enorm veel geld kosten. Hij vreest dat het grootste gedeelte uit de zakken van de Vlaamse belastingbetaler zal komen. Hij betwijfelt het echter of de Vlaming zijn rechtmatige deel voor zal ontvangen.

Vlaams Belang zou het liefst het spoor (en bij uitbreiding het mobiliteitsgebeuren) in Vlaamse handen willen zien, waarbij Vlaams geld kan besteed worden aan de voor Vlaanderen belangrijkste noden. Zo denkt hij aan bijkomende spoorontsluitingen, beter materiaal, aandacht voor het veiligheidsaspect, mogelijkheden voor de Vlaamse havens, de volledige elektrificatie van het spoornet en de ontsluiting van Vlaanderen naar Nederland en het economisch belangrijke Duitse hinterland. Tot op heden is er geen oostelijke ontsluiting van Vlaanderen en/of Limburg naar Nederland. Ook hiervoor dient hij de nodige aanbevelingen in.

Inzake het wegverkeer besluit de spreker dat de automobilist de pineut van de beleidsplannen zal zijn. Hij betreurt het geen enkele maatregel of ambitie terug te vinden om het lot van de automobilist met een verbrandingsmotor te verbeteren. Hetzelfde geldt voor de motorrijder. België telt nochtans zo'n half miljoen ingeschreven motorrijders.

De spreker noemt ten slotte de beleidsverklaring duidelijk en vaag tegelijk. Duidelijk over het feit dat de Ecolo en Groen hun kans schoon zien om met het vermanende groene vingertje hun ecologische samenlevingsvisie aan de rest van de samenleving op te dringen, een visie waar de Vlaming op 26 mei 2019 alleszins niet warm voor liep ondanks de vooraf uitgebreid gehypte Anuna-gekte.

Vaag wanneer het aankomt op problemen die Ecolo en Groen minder goed uitkomen, zoals het beëindigen van de onredelijke opstelling en acties van hun Ecolo-Groen collega's uit Brussel.

Le Vlaams Belang n'a donc aucune confiance envers les projets politiques en matière de mobilité.

M. Emmanuel Burton (MR) rappelle que la mobilité est une nécessité humaine. Comme le dit l'accord de de gouvernement, "Une mobilité fluide et durable est primordiale pour l'économie, la liberté et la qualité de vie des citoyens. À ce titre le gouvernement misera sur les mobilités douces collectives et multimodales."

Le membre insiste sur la nécessité de veiller à la réalité du quotidien de tous nos concitoyens, y compris du monde rural.

Le membre développe son intervention dans une série de points présentés ci-après.

1. **Le rail**

Vision

La SNCB resterait le seul opérateur ferroviaire pendant les dix prochaines années. Pour se conformer aux exigences européennes, la Belgique devait choisir avant la fin de l'année entre deux options: ouvrir le rail à des opérateurs privés ou bien laisser l'opérateur public seul aux commandes pendant dix ans. C'est donc cette dernière option qui serait retenue par la coalition Vivaldi.

Afin de garantir la continuité du service et l'unité du commandement, la mission de service public d'opérateur du transport de personnes par chemin de fer pour une durée de 10 ans.

Le temps du ferroviaire est long, c'est pourquoi il convient de se projeter à 20 ans, d'avoir ainsi le courage de penser au-delà de l'horizon d'une législature.

L'accord de gouvernement dit: "Les plans d'investissement de la SNCB et d'Infrabel seront établis pour une durée minimale de dix ans, afin de tenir compte des cycles longs qui caractérisent le secteur ferroviaire." Qu'en est-il?

Concernant le fret, la note indique: "l'ambition du gouvernement de doubler le volume transporté par rail d'ici 2030 nécessite l'établissement de conditions cadres favorables au report modal vers le rail. Après avoir écouté l'ensemble des acteurs du secteur, j'établirai un plan d'actions concrètes visant à renforcer la compétitivité du fret ferroviaire."

Het Vlaams Belang heeft dan ook geen vertrouwen in de beleidsplannen inzake mobiliteit die voorgesteld werden.

De heer Emmanuel Burton (MR) wijst erop dat mobiliteit een menselijke noodzaak is. Het regeerakkoord stelt: "Een vlotte en duurzame mobiliteit is van groot belang voor onze economie en de vrijheid en levenskwaliteit van onze burgers. (...) De regering wil daarom (...) inzetten op zachte, collectieve en multimodale mobiliteit."

Het lid benadrukt dat met de dagelijkse werkelijkheid van alle Belgische medeburgers rekening moet worden gehouden, ook met de situatie van wie op het platteland woont.

Het lid zet zijn betoog uiteen aan de hand van meerdere, hieronder toegelichte, punten.

1. **Het spoorvervoer**

Visie

De NMBS zou de komende tien jaar de enige spoorwegoperator blijven. Om aan de Europese eisen te voldoen, moest België voor het einde van het jaar kiezen tussen twee opties: het spoor openstellen voor private spoorwegoperatoren of tien jaar lang alleen de overheidsoperator over het spoor laten beschikken. De Vivaldi-coalitie heeft dus voor de tweede optie gekozen.

Teneinde de continuïteit van de dienstverlening en de eenheid van bevel te waarborgen, loopt de opdracht van openbare dienstverlening van de operator van het personenvervoer per spoor voor een periode van 10 jaar.

Het spoor vergt langetermijndenken, en dus is het gepast om 20 jaar vooruit te kijken en de moed te hebben om over een zittingsperiode heen te denken.

Het regeerakkoord stelt: "De investeringsplannen van NMBS en Infrabel worden opgesteld met een minimale duurtijd van tien jaar, om rekening te houden met de lange cycli die kenmerkend zijn voor de spoorwegsector". Hoe zit dat?

Inzake het goederenvervoer stelt de beleidsnota: "De ambitie van de regering om het getransporteerde volume per spoor tegen 2030 te verdubbelen vereist de vaststelling van gunstige kadervoorwaarden voor de *modal shift* naar het spoor. Na te hebben geluisterd naar alle spelers in de sector zal ik een concreet actieplan opstellen teneinde het concurrentievermogen van het goederenvervoer per spoor te versterken."

L'accord prévoyait effectivement de doubler le volume du transport ferroviaire de marchandise d'ici à 2030, mais qu'en est-il de ces mesures concrètes? Qu'en sera-t-il d'une libéralisation éventuelle du transport ferroviaire?

Contrat de gestion

La note de politique générale prévoit de rebaptiser le contrat de gestion "contrat de service public" au regard du droit européen.

Le fait de rebaptiser les contrats de gestion par "contrats de service public" va-t-il nécessiter une révision de la loi du 21 mars 1991?

Investissements

Le ministre annonce la mise en place, avec Infrabel, d'un plan de remise en état des infrastructures ferroviaire.

Selon l'accord de gouvernement, les investissements dans la construction et l'entretien des infrastructures et de l'offre seront déterminés par la demande et conformes à la vision 2040. Or on apprend dans la note de politique générale que le travail sur la vision 2040 commencera en 2021.

Afin que le plan de remise en état des infrastructures ferroviaire soit conforme à la vision 2040 ne faut-il pas d'abord détailler cette vision?

Bien qu'il soit beaucoup question d'investissement et notamment d'investissement urgent dans la note du ministre, davantage de précisions aurait été bienvenues: l'accord de gouvernement prévoyait une augmentation de la dote d'investissement et la prise en compte des effets négatifs de la crise sanitaire. Comment prioriser ces investissements?

En termes d'innovations, l'accord de gouvernement prévoyait la poursuite de l'électrification du réseau ferroviaire ou le déploiement de trains à batterie et l'étude du potentiel des trains à hydrogène.

Ces points ne sont pas présents dans la note de politique générale, il serait bon de savoir si ces projets sont toujours d'actualité.

Libéralisation

L'idée de l'exploitation de la piste de l'intégration d'une expertise privée au sein de la SNCB pour préparer la

Het akkoord voorzagt inderdaad in een verdubbeling van het volume van het goederenvervoer per spoor tegen 2030, maar hoe zit het met die tastbare maatregelen? Wat gebeurt er met een mogelijke liberalisering van het spoorvervoer?

Beheerscontract

De beleidsnota stelt dat het "beheerscontract" voortaan op basis van Europees recht een "openbaredienstcontract" moet worden genoemd.

Zal het hernoemen van de beheerscontracten tot "openbaredienstcontracten" een herziening van de wet van 21 maart 1991 vereisen?

Investerings

De minister kondigt aan dat hij samen met Infrabel een plan zal opstellen voor het herstel van de spoorweginfrastructuur.

Volgens het regeerakkoord zullen de investeringen in de aanleg en het onderhoud van de infrastructuur en die in het aanbod vraaggestuurd zijn en sporen met de Visie 2040. Uit de beleidsnota blijkt echter dat de werkzaamheden om Visie 2040 te lanceren in 2021 zullen worden aangevat.

Als het plan voor het herstel van de spoorweginfrastructuur overeenkomstig Visie 2040 moet worden uitgewerkt, zou men dan eerst niet moeten weten wat die visie omvat?

Hoewel er in de beleidsnota van de minister veel sprake is van investeringen en met name van dringende investeringen, waren meer details welkom geweest: het regeerakkoord voorziet in een verhoging van de investeringsdotatie en stelt dat rekening zal worden gehouden met de financiële impact van de coronacrisis. Hoe wordt bepaald welke investeringen voorrang krijgen?

Het regeerakkoord voorziet qua innovatie in een traject voor de verdere elektrificatie van het spoornetwerk of de inzet van batterijtreinen; voorts wordt het potentieel van waterstoftreinen onderzocht.

Daar die punten niet in de beleidsnota voorkomen, zou het goed zijn om te weten of die projecten nog aan de orde zijn.

Liberalisering

Het regeerakkoord stelt dat, om de NMBS klaar te maken voor de nakende liberalisering, zal worden onderzocht

libéralisation présente dans l'accord de gouvernement n'a pas été reprise par le ministre.

La libéralisation du transport de passagers constitue l'élément central du quatrième paquet ferroviaire souhaité par la commission européenne. L'Union européenne a prévu une dernière échéance à la libéralisation, pour 2023. Ce sujet n'est-il pas abordé?

Enfin, quelques points positifs à souligner.

La concertation avec les Régions, qui fut parfois difficile. Le dernier exemple est la difficulté de s'accorder avec la Région bruxelloise pour s'accorder sur des tarifs multimodaux. Le membre espère que le ministre arrivera à persuader la région.

La difficulté avec les sociétés de transport régionaux, comme par exemple, dans la commune de Villers-la-Ville, où la TEC ne se laisse pas aisément convaincre du sens d'amener les passagers vers les gares. Pourtant, il existe des accords de coopération entre les régions et l'État fédéral en ce sens.

Le membre rappelle le dialogue permanent entre la SNCB et Infrabel et revient sur le soutien aux démarches de consultations initiées par la SNCB.

Il évoque aussi l'impact environnemental du rail. La SNCB est un consommateur d'énergie. La sécurité d'approvisionnement sera d'ailleurs essentielle, mais aussi la position de la SNCB en tant que producteur d'énergie renouvelable.

Enfin, il y a lieu de porter attention au suivi des recommandations de la commission Buizingen en ce qui concerne la poursuite de la sécurisation du rail.

2. Route et sécurité routière

En 2019 on dénombre 37 699 accidents de la route faisant au total 47 793 victimes dont 43 547 blessés légers, 3 600 graves et 646 personnes ayant perdu la vie dans les 30 jours suivant l'accident. Soit une diminution, par rapport à 2018, du nombre d'accidents (-2,0 %) de blessés légers (-3,5 %) et de blessés graves (-1,0 %).

Alors que nous devons limiter le nombre de vies humaines perdues sur nos routes à 420 personnes cette année, les 646 morts que nous avons dénombrés en 2019 rendent l'atteinte de cet objectif compliqué. Les premières tendances de 2020 sont loin d'être encourageantes malgré la réduction du nombre de déplacements consécutive à la crise du coronavirus.

of er private expertise in de NMBS kan worden ingebracht. De minister heeft dat idee niet overgenomen.

De liberalisering van het personenvervoer is het centrale element van het door de Europese Commissie gewenste vierde spoorwegpakket. De EU heeft een laatste deadline voor de liberalisering vastgelegd, namelijk 2023. Wordt dit onderwerp niet besproken?

Tot slot zijn er enkele positieve punten om te benadrukken.

Het overleg met de gewesten, dat soms moeizaam verliep. De moeilijkheid om met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot overeenstemming te komen over multimodale tarieven is een laatste voorbeeld daarvan. Het lid hoopt dat de minister het gewest zal kunnen overtuigen.

De moeilijkheden met de gewestelijke vervoersbedrijven, zoals in Villers-la-Ville, waar de TEC er niet van kan worden overtuigd dat het zinvol is om passagiers tot bij de stations te rijden. Er bestaan nochtans samenwerkingsovereenkomsten daartoe tussen de gewesten en de Federale Staat.

Het lid wijst op de permanente dialoog tussen de NMBS en Infrabel en komt terug op de ondersteuning van de door de NMBS opgestarte raadgevingsinitiatieven.

Hij stelt ook de milieu-impact van het spoorvervoer aan de orde. De NMBS is een energieverbruiker. De bevoorradingszekerheid zal essentieel zijn, maar ook de positie van de NMBS als producent van hernieuwbare energie.

Tot slot dient aandacht te worden besteed aan de follow-up van de aanbevelingen van de commissie-Buizingen betreffende de verdere beveiliging van het spoor.

2. Wegverkeer en verkeersveiligheid

In 2019 waren er 37 699 verkeersongevallen met in totaal 47 793 slachtoffers, van wie 43 547 lichtgewonden, 3 600 zwaargewonden en 646 doden binnen 30 dagen na het ongeval. In vergelijking met 2018 betekent dat een daling van het aantal ongevallen (-2,0 %), lichtgewonden (-3,5 %) en zwaargewonden (-1,0 %).

Het is de bedoeling dat het aantal doden op onze wegen dit jaar zou dalen tot 420, maar de 646 doden van 2019 doen dat streefdoel veraf lijken. De eerste trends voor 2020 zijn verre van bemoedigend, ondanks de vermindering van het wegverkeer na de coronacrisis.

Le Belgique doit emboîter le pas à l'objectif de l'UE de réduire de moitié le nombre de tués d'ici 2030 et plus aucun mort sur les routes d'ici 2050.

États généraux de la Sécurité Routière

Il s'agira de convoquer l'année prochaine de nouveaux États Généraux de la sécurité Routière qui devront se pencher sur les défis de notre époque: allier la réduction du nombre de morts sur les routes en prenant en compte les objectifs de développement durable de l'ONU (SDG 3.6 et 11.2).

Comment stimuler l'avis des usagers pour les États Généraux de la Sécurité routière? Comment dynamiser la Commission Fédérale Sécurité routière?

Plus important encore: le ministre a-t-il déjà eu des contacts avec les ministres de la Justice et de l'Intérieur qui seront des partenaires essentiels pour améliorer la sécurité routière?

Enfin, chaque région travaille également à ses propres États Généraux... faire le travail au nouveau du niveau fédéral est-ce pertinent?

Et comment augmenter la cohésion des mesures avec les ministres et administrations régionales?

2.2. Le permis à point

Comme l'accord de gouvernement le stipule, la note de politique générale demande que "*Vias Institute, par l'intermédiaire du contrat de gestion, réalise une nouvelle étude sur le permis à points, complémentaire à celle de 2018, afin d'analyser plus en détails ce que ce système donne dans d'autres pays.*"

L'étude de 2018 étant déjà très approfondie, sur quels autres axes cette nouvelle étude va-t-elle se concentrer?

Quand débutera-t-elle?

Un permis à points sera-t-il mis en place en Belgique?

L'élaboration d'autres systèmes pour sanctionner les infractions légères sera de toute façon très complexe, vu l'obligation de créer un système intégrant les régions...

België moet zich houden aan de doelstelling van de EU om het aantal verkeersdoden tegen 2030 te halveren en om er tegen 2050 voor te zorgen dat op onze wegen geen enkele dode meer valt.

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid

Het is de bedoeling volgend jaar een nieuwe Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid bijeen te roepen, die de uitdagingen van deze tijd zal moeten aangaan: de terugdringing van het aantal verkeersdoden combineren met de doelstellingen van de VN inzake duurzame ontwikkeling (SDG's 3.6 en 11.2).

Hoe kan ervoor worden gezorgd dat de weggebruikers meer aandacht krijgen voor de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid? Hoe kan de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid dynamischer worden gemaakt?

Belangrijker nog: heeft de minister al contacten gehad met de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken, die essentiële partners zullen zijn om de verkeersveiligheid te verhogen?

Tot slot werkt elk gewest ook aan zijn eigen Staten-Generaal. Is het dan relevant om het werk op het federale echelon over te doen?

Hoe kan voorts de onderlinge samenhang van de maatregelen in samenwerking met de gewestministers en -administraties worden vergroot?

2.2. Het rijbewijs met punten

Zoals bepaald in het regeerakkoord wordt in de beleidsnota gesteld dat de minister "het Vias Institute [zal] vragen om een nieuwe studie uit te voeren naar het rijbewijs met punten, als aanvulling op de studie van 2018, om meer in detail te analyseren wat dit systeem in andere landen oplevert" (DOC 55 1580/024, blz. 19).

De studie van 2018 is al zeer grondig; op welke andere krachtlijnen zal deze nieuwe studie zich bijgevolg toespitsen?

Wanneer zal ze van start gaan?

Zal in België een rijbewijs met punten worden ingesteld?

De uitwerking van andere systemen ter bestraffing van de lichte overtredingen zal in ieder geval zeer complex zijn, gezien de verplichting om een systeem te creëren dat ook de gewesten behelst.

Code de la route

Le ministre prévoit de consacrer l'année qui vient au dialogue avec les régions afin d'identifier les façons dont il serait possible d'intégrer les nouvelles mobilités au code de la route.

Il convient d'observer qu'un travail conséquent, pratiquement finalisé, sur un nouveau Code de la Route était très attendu au sein de cette commission.

Ce travail est-il abandonné au profit de mesures plus ponctuelles? Quid de l'ambition du ministre Bellot de revoir les erreurs et de moderniser le texte?

La NPG indique également que: *“Le SPF Mobilité et Transports analysera aussi la faisabilité d'intégrer des formations alternatives en remplacement du paiement de l'amende ou à la place des examens de réintégration”*

La formation comme alternative à l'amende est confrontée au problème qu'actuellement l'article 65 de la loi de 1968 n'est pas pleinement opérationnel (il n'y a pas d'AR/MB d'exécution).

Véhicules autonomes et normes “zéro émission”

L'accord de gouvernement précise que l'amélioration de la sécurité routière passera notamment par la mise en circulation de véhicules plus sûrs. De plus en plus, ces véhicules recourront aux nouvelles technologies afin d'assister le conducteur dans ces tâches de conduites. C'est pourquoi ce gouvernement s'engage résolument, en partenariat avec les Régions, à définir et à mettre en œuvre une politique tenant compte de la mise en circulation prochaine de véhicules de plus en plus connectés et automatisés. Pour ce faire, le développement de la 5G est primordial selon l'accord de gouvernement.

Quelle sera la vision stratégique du ministre concernant les véhicules autonomes, qui assurément, seront de plus en plus nombreux ces prochaines années?

Le ministre annonce vouloir supprimer progressivement la vente de véhicules qui ne correspondent pas à la norme “zéro émission”.

L'accord de gouvernement prévoit bien cet objectif mais précise: “à la condition qu'il y ait sur le marché suffisamment de voitures à coût abordable et que des analyses sur le cycle de vie soient disponibles”

Wegcode

De minister is van plan om het komende jaar met de gewesten in dialoog te gaan om de manieren te bepalen waarop het mogelijk zou zijn de nieuwe mobiliteitsvormen in de Wegcode op te nemen.

Opgemerkt moet worden dat in deze commissie reikhalzend werd uitgekeken naar substantieel, praktisch afgerond werk in verband met een nieuwe Wegcode.

Is van dat werk afgestapt en zijn er in de plaats daarvan meer specifieke maatregelen gekomen? Hoe staat het met de ambitie van voormalig minister Bellot om de fouten recht te zetten en de tekst te moderniseren?

Tevens geeft de beleidsnota aan dat “de FOD Mobiliteit en Vervoer ook de haalbaarheid [zal] analyseren van de integratie van alternatieve opleidingen als vervanging voor de betaling van de boete of in plaats van herstel-examens” (DOC 55 1580/024, blz. 19).

Een opleiding als alternatief voor een geldboete stoot op de moeilijkheid dat artikel 65 van de wet van 1968 momenteel niet volledig operationeel is (bij gebrek aan een KB of een MB ter uitvoering ervan).

Zelfrijdende voertuigen en “zero emission”-normen

Het regeerakkoord preciseert het volgende: “Verbetering van de verkeersveiligheid omvat de introductie van veiligere voertuigen. Deze voertuigen zullen in toenemende mate nieuwe technologieën gebruiken om de bestuurder bij het rijden te helpen. Daarom zet deze regering zich resoluut in om, in samenwerking met de gewesten, een beleid uit te stippelen en uit te voeren dat rekening houdt met de aanstaande ingebruikname van steeds meer geconnecteerde en geautomatiseerde voertuigen.” (Regeerakkoord, blz. 67). Volgens het regeerakkoord wordt de uitbouw van het 5G-netwerk daartoe van primordiaal belang.

Wat wordt de strategische visie van de minister aangaande de zelfrijdende voertuigen, die de komende jaren ongetwijfeld almaar talrijker zullen worden?

De minister kondigt aan dat hij “de verkoop van voertuigen die niet voldoen aan de “zero emission”-norm geleidelijk [wenst] af te bouwen” (zie DOC 55 1580/024, blz. 22).

Het regeerakkoord voorziet weliswaar in die doelstelling maar stelt daarbij wel de voorwaarde “dat er voldoende betaalbare wagens op de markt zijn en er analyses over de levenscyclus voorhanden zijn” (Regeerakkoord, blz. 60).

Cette variable sera-t-elle bien prise en considération?

Le membre note encore divers points positifs:

— la mobilité partagée, des communes ont pris des initiatives, seront-elles soutenus?

— l'action contre l'agressivité;

— la poursuite des contrevenants étrangers;

— la poursuite des améliorations en termes de sécurité des véhicules;

— la réduction de l'impact environnemental des véhicules;

— le registre national des vélos. Les communes auront-elles un rôle à jouer dans ce cadre?

L'aérien

Nuisances sonores

La note de politique générale est très vague: *“les nuisances sonores liées au trafic aérien constituent une préoccupation qui perdure depuis plusieurs décennies dans notre pays si densément peuplé. Sa complexité est très grande.”*

En effet, l'aéroport de Bruxelles-National se situe à la frontière des trois régions et un grand nombre de communes bruxelloises, flamandes et wallonnes, souvent concurrentes dans leurs revendications, sont aussi concernées par son impact. L'État fédéral et les régions doivent donc collaborer et la solution globale ne peut s'établir qu'avec l'avis et l'accord des régions.

Le ministre parle de “Quick Wins” dans sa note de politique générale, si ces éléments impliquent des mesures de “noise abatement” à l'atterrissage et au décollage, elles ont déjà été implémentées ces dernières années, quelles autres nouveaux “quick wins” allez-vous développer?

Qu'en sera-t-il d'une autorité indépendante des nuisances sonores rendue obligatoire par un Règlement européen et qui n'est toujours pas une réalité en Belgique?

Le ministre prévoit des concertations avec les régions. Concrètement, quel est l'agenda et quel est le mode de fonctionnement pour ces rencontres à quatre?

Zal die variabele in overweging worden genomen?

Voorts neemt het lid nota van diverse positieve punten:

— gedeelde mobiliteit; gemeenten hebben ter zake initiatieven genomen; zullen die worden ondersteund?;

— het optreden tegen verkeersagressie;

— de vervolging van buitenlandse overtreeders;

— de verdere verbeteringen van de veiligheid van de voertuigen;

— de vermindering van de milieueffecten van de voertuigen;

— het nationale fietsregister. Krijgen de gemeenten daarin een rol te spelen?

Luchtverkeer

Geluidsoverlast

De beleidsnota is zeer vaag: “De geluidshinder veroorzaakt door luchtverkeer is een zorg die in ons dichtbevolkte land al tientallen jaren bestaat. Het is een heel complexe problematiek.” (zie DOC 55 1580/024, blz. 24).

De luchthaven Brussel-Nationaal ligt immers op de grens van de drie gewesten; ook een groot aantal Brusselse, Vlaamse en Waalse gemeenten, die in hun eisen vaak met elkaar wedijveren, hebben te maken met de weerslag ervan. De Federale Staat en de gewesten moeten dus samenwerken en een alomvattende oplossing kan er alleen komen na advies en met de instemming van de gewesten.

De minister heeft het in zijn beleidsnota over *quick wins*. Als het daarbij gaat om *noise abatement*-maatregelen bij het landen en opstijgen, dan dient te worden opgemerkt dat dergelijke maatregelen de afgelopen jaren al werden geïmplementeerd. Welke andere nieuwe *quick wins* zal de minister derhalve ontwikkelen?

Hoever staat het met een onafhankelijke instantie voor geluidshinder die bij een Europese verordening verplicht is geworden en die in België nog steeds geen realiteit is?

De minister plant overleg met de gewesten. Wat is daarvoor concreet de agenda en volgens welk stramien zullen die ontmoetingen met vier belanghebbenden verlopen?

Transformation de skeyes en S.A. de Droit Public

Le ministre prévoit dans sa note de politique générale d'initier une étude sur la transformation de skeyes en S.A. de droit public.

Le ministre parle d'initier une étude, alors que l'accord de gouvernement prévoyait la finalisation de la transformation déjà en cours de skeyes en S.A. de droit public. L'accord précise également que la SFPI sera l'actionnaire majoritaire.

Pourquoi le gouvernement ne donne-t-il pas ces détails dans sa note de politique générale?

Participation des entités fédérées et synergies ministérielles

Le ministre ne parle pas de la mise en place d'une concertation concernant la révision de l'accord de coopération de 1989 ni des modalités de participation des régions aux organes de skeyes.

Il est également omis de mettre en avant l'activité en matière de drones et de synergies avec la Défense. Cela fait partie de l'accord de gouvernement.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) dénonce l'état de la circulation routière et note que le ministre nourrit des projets très ambitieux. La membre évoque plusieurs questions.

Généralités

Le développement des chemins de fer en tant qu'épine dorsale des transports publics nécessite un financement structurel important mais les gouvernements précédents ont fait l'inverse.

Cependant, si la SNCB doit accroître ses services, elle aura besoin de plus de matériel et de personnel.

Combien de trains devront-ils être ajoutés pour atteindre ces objectifs? Combien d'aiguillages?

Les chemins de fer souffrant d'un désinvestissement historique, l'avenir de certaines lignes est menacé. La clé de répartition 60/40 joue également un rôle à cet égard. Un audit indépendant a déjà remis en question cette clé de répartition. La Wallonie serait désavantagée par cette clé. Ne serait-il pas judicieux de renoncer à la clé de répartition et d'investir simplement là où les besoins sont les plus grands, quelle que soit la région où ces lignes sont situées?

Omvorming van Skeyes tot een nv van publiek recht

De minister geeft in zijn beleidsnota aan dat een studie zal worden uitgevoerd over de omvorming van Skeyes tot een nv van publiek recht.

De minister heeft het over de lancering van een studie, terwijl het regeerakkoord voorzag in de voltooiing van de reeds lopende omvorming van Skeyes tot een nv van publiek recht. Het regeerakkoord preciseert ook dat de FPIM de meerderheidsaandeelhouder wordt.

Waarom verstrekt de regering die details niet in haar beleidsnota?

Participatie van de deelstaten en synergie tussen ministers

De minister vermeldt niet dat overleg wordt opgezet over de herziening van het samenwerkingsakkoord van 1989, noch over nadere regels voor de participatie van de gewesten in de Skeyes-organen.

Evenzeer wordt verzuimd te wijzen op de droneactiviteiten en op de synergie met Defensie. Zulks maakt deel uit van het regeerakkoord.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) klaagt de verkeerssituatie aan op de wegen en stelt vast dat de minister zeer ambitieuze plannen koestert. Het lid bespreekt een aantal aspecten.

Algemeen

Het spoor ontwikkelen als de ruggengraat van het openbaar vervoer vraagt echter wel om een stevige structurele financiering. De voorbije regeringen deden het tegenovergestelde.

Maar indien de NMBS meer service gaat leveren, is er meer materiaal nodig en ook meer personeel.

Hoeveel treinen moeten erbij komen om doelstellingen waar te maken? Hoeveel wissels?

De spoorwegen lijden onder een historische desinvestering, waardoor sommige lijnen bedreigd zijn in hun toekomst. Daarin speelt ook de verdeelsleutel van 60/40 een rol. Een onafhankelijke audit zette die verdeelsleutel al eerder op de helling, Wallonië zou hierbij benadeeld worden. Is het geen idee om de verdeelsleutel op te geven en gewoon te investeren waar het meeste nodige is, ongeacht het gewest waarin die sporen zich bevinden?

Commander de nouvelles rames est toujours un processus laborieux. La livraison des rames M7 a déjà été sérieusement retardée. Le fabricant sera-t-il tenu responsable des dommages subis?

Les syndicats ont toujours plaidé en faveur d'un transport public fort avec un service de qualité pour les passagers: confort, ponctualité et sécurité. Mais cette exigence de qualité coûte de l'argent, bien sûr. Or, sous la dernière législature, les dotations ont déjà été fortement réduites (1/5^e de moins qu'il y a 5 ans). De plus, la SNCB doit faire face, cette année, à une perte estimée à 400 millions d'euros qui ne serait toutefois compensée qu'à hauteur de 200 millions d'euros, ce qui serait insuffisant.

Qu'ont obtenu les syndicats en échange de leur engagement et de leur combat pour l'intérêt général? Le service minimum, qui porte atteinte au droit de grève. Les écologistes n'ont-ils pas voté contre le service minimum à la SNCB?

Quelle est la position du ministre à ce sujet?

Il est responsable de la SNCB et d'Infrabel, c'est-à-dire de deux compagnies ferroviaires distinctes, qui sont obligées de collaborer étroitement mais qui ont chacune une structure de management et un CEO qui leur sont propres. C'est une chose que la population ne comprendra jamais: pourquoi ces deux entreprises sont-elles séparées?

M. Joris Vandebroucke estime que la scission de la SNCB a entraîné une augmentation des managers, des directeurs et des administrateurs, tandis que le personnel de terrain a été réduit. Cela n'a pas amélioré le service. Le sp.a. souhaite une seule compagnie ferroviaire, avec un nombre limité de dirigeants, qui se porte garante d'un service public solide. Le PVDA-PTB le souhaite également.

Qu'en pense le ministre?

Il y a presque exactement un an, la commission a organisé une audition de Mme Dutordoir, CEO de la SNCB, et de M. Lallemand, ancien CEO d'Infrabel. Tous deux ont alors fait quelques déclarations étonnantes.

Par exemple, M. Lallemand a indiqué qu'il ne connaissait pas de plus grand gaspillage de moyens publics qu'à la SNCB et à Infrabel, avant de demander immédiatement après 99 millions d'euros supplémentaires pour effectuer des travaux d'entretien en retard.

Nieuwe treinstellen bestellen heeft ook altijd wat voeten in de aarde. De levering van de M7 treinstellen hebben ondertussen reeds serieuze vertraging opgelopen. Gaat de producent aansprakelijk worden gesteld voor de geleden schade?

De vakbonden hebben altijd gepleit voor een sterk openbaar vervoer met een kwaliteitsvolle dienstverlening voor de reiziger. Dat betekent comfort, stiptheid en veiligheid. Maar dit kost geld natuurlijk, en in de voorbije legislatuur is er al ferm geknapt in de dotaties (1/5^e minder dan 5 jaar geleden). Bovendien kampt NMBS dit jaar met een geschat verlies van 400 miljoen euro, het zou echter worden gecompenseerd met 200 miljoen euro, dat is ontoereikend.

Wat kregen de vakbonden in ruil voor hun engagement en strijd in het algemeen belang? De minimale dienstverlening, een aantasting van het stakingsrecht. Hebben de groenen niet tegen de minimale dienstverlening bij de NMBS gestemd?

Hoe staat de minister hiertegenover?

Hij is bevoegd voor de NMBS en Infrabel. Twee aparte spoorbedrijven die verplicht zijn om nauw samen te werken. Maar ze hebben wel elk hun managementstructuur en elk hun ceo. Dat krijg je niet uitgelegd aan de mensen; waarom zijn dat twee bedrijven?

De heer Joris Vandebroucke beschouwt dat de splitsing van de NMBS heeft geleid tot meer managers, directeurs en bestuursleden terwijl het personeel op het terrein is afgebouwd. Dat heeft niet geleid tot een betere dienstverlening. De sp.a wil één spoorbedrijf, met een beperkte top, dat instaat voor een sterke, openbare dienstverlening. Ook PVDA-PTB wil dat.

Hoe kijkt de minister hiernaar?

Bijna precies een jaar geleden hield de commissie hoorzittingen met mevrouw Dutordoir, ceo van de NMBS en toenmalig ceo van Infrabel, de heer Lallemand. Beiden deden toen enkele opmerkelijke uitspraken.

Zo zei de heer Lallemand dat hij geen grotere "verspilling van overheidsgeld" kende dan bij de NMBS en Infrabel, om nadien meteen 99 miljoen euro extra te vragen om achterstallig onderhoud uit te voeren.

Mme Dutordoir a évoqué la “culture de la position assise” chez les Belges, soulignant par là les nombreux sièges vides dans le train et le fait que les Belges veulent toujours pouvoir s’asseoir dans le train.

Quel est le point de vue du ministre en la matière?

L’année 2020 n’est-elle d’ailleurs pas le moment de dire adieu à la distinction entre la première et la deuxième classe dans les trains?

Les députés ont tous accès gratuitement à la première classe, mais pour la plupart des navetteurs, elle ne sert à rien. Elle prend souvent beaucoup de place et reste vide, surtout en dehors des heures de pointe. Le ministre va-t-il supprimer la deuxième classe afin de libérer plus de places pour tout le monde?

Remplir les trains n’est pas évident: pour cela, il faudra rendre le train plus accessible et plus attrayant qu’il ne l’est aujourd’hui.

Y aura-t-il l’internet gratuit dans tous les trains?

De plus en plus de parkings de la SNCB deviennent payants. Cela se fait souvent contre la volonté des autorités locales et surtout contre la volonté des voyageurs. On peut ainsi, par exemple, rendre les billets de train moins chers et regagner l’argent en facturant des frais de stationnement plus élevés avec le même effet. Le membre annonce le dépôt d’une recommandation en vue de prévoir la gratuité des parkings de la SNCB, au moins pour les passagers de la SNCB. Les parkings pour vélos doivent également rester accessibles gratuitement à tout moment. Nous espérons votre coopération à cet effet.

Selon une enquête réalisée par le SPF Mobilité, 50 % des personnes interrogées se sont plaintes que les prix étaient trop élevés et une femme sur trois a évoqué la peur du harcèlement sexuel comme raison de ne pas prendre le train.

Le ministre en tiendra-t-il compte dans sa politique?

Davantage de personnel sera-t-il déployé dans les gares?

Hello Belgium

L’opération *Hello Belgium Pass* est un succès qui montre que des transports en commun gratuits peuvent convaincre. En effet, parmi les personnes qui ont demandé ce pass, nombreuses sont celles qui ne prenaient jamais

Mevrouw Dutordoir verwees naar “de zitcultuur” van de Belgen. Hiermee verwees ze naar de vele lege zitjes op de trein en het feit dat Belgen altijd willen kunnen neerzitten op de trein.

Wat is het standpunt van de minister ter zake?

Is het anno 2020 overigens niet het moment om afscheid te nemen van het klasse-onderscheid op de treinen?

De Kamerleden hebben allemaal gratis toegang tot de eerste klasse, maar voor de meeste pendelaars is die nutteloos. Ze neemt vaak veel plaats in, en blijft leeg, zeker buiten de spitsuren. Gaat de minister de tweede klasse afschaffen om zo meer zitjes vrij te maken voor iedereen?

Treinen volkrijgen gaat niet vanzelf, hiervoor zal men de trein toegankelijker en aantrekkelijker moeten maken dan vandaag.

Komt er gratis internet op alle treinen?

Meer en meer NMBS-parkings worden betalend gemaakt. Dit vaak tegen de wil van de lokale besturen in en al helemaal tegen de wil in van de reizigers. Je kan zo bijvoorbeeld treintickets goedkoper maken en dat terugverdienen door duurdere parkingtarieven te gaan hanteren met hetzelfde effect. Het lid kondigt de indiening van een aanbeveling om de NMBS-parkings gratis uit te baten, op zijn minst voor de reizigers van de NMBS. Ook de fietsenstallingen moeten ten alle tijden gratis toegankelijk blijven, we hopen hiervoor op uw medewerking.

Volgens een enquête uitgevoerd door de FOD Mobiliteit klaagt 50 % van de respondenten de te hoge prijzen aan en een op de drie vrouwen klaagden over angst voor seksuele intimidatie als reden om de trein niet te nemen.

Gaat de minister hiermee rekening houden bij zijn beleid?

Gaat er meer personeel worden ingezet in de stations?

Hello Belgium

De *Hello Belgium Pass* is een succes, dat toont aan dat gratis openbaar vervoer de mensen kan overtuigen, want velen die de pass hebben aangevraagd namen voordien nooit het openbaar vervoer. Wil de minister die

les transports en commun auparavant. Le ministre souhaite-t-il répéter l'opération *Hello Belgium Pass*? A-t-il l'intention d'en faire un droit annuel, par exemple?

Corona

Le gouvernement a récemment approuvé un arrêté royal qui compense l'impact de la pandémie de COVID-19 sur les comptes des missions de service public de la SNCB et d'Infrabel. Cette compensation sera-t-elle toutefois suffisante? Les pertes prévues atteignent 400 millions d'euros rien que pour la SNCB.

Quelles sont ses dernières estimations pour l'évaluation d'avril 2021?

Transport de marchandises

De grandes ambitions ont également été exprimées en ce qui concerne le transport de marchandises. Il est question d'un doublement du tonnage d'ici 2030. Mais est-ce la bonne manière de mesurer? Ne serait-il pas préférable de compter le nombre de camions en moins sur les routes? Dans l'hypothèse d'une forte croissance du transport de marchandises au niveau mondial d'ici 2030, cet objectif pourra être atteint sans effort. Toutefois, dans le même temps, le tonnage du transport routier pourrait aussi augmenter considérablement.

Un redéploiement du transport est donc nécessaire vers le transport fluvial et ferroviaire. Comme le ministre le réalisera-t-il?

Est-il envisageable qu'une entreprise comme Lineas soit reprise par le secteur public afin qu'elle serve l'intérêt général?

En 2003, il a été mis fin à la collaboration entre la Poste et la SNCB et le transport est de nouveau assuré par des camions. Aujourd'hui, les distributeurs de paquets Cubee de bpost situés dans les gares ferroviaires sont remplis par des collaborateurs de bpost qui se déplacent au volant d'une camionnette.

Or, les trains postaux peuvent être une alternative écologique qui pourrait remplacer les nombreux camions qui circulent durant la nuit pour distribuer les colis. Le ministre va-t-il examiner la possibilité de relancer une collaboration entre la SNCB et bpost? Des distributeurs de bpost sont actuellement installés dans les gares de la SNCB. Les colis qui y sont destinés ne pourraient-ils pas arriver à destination par le rail?

Cette solution permettrait aux usagers du train ainsi qu'à d'autres personnes de retirer leurs colis aux guichets ou sur le chemin du travail, de l'école ou du domicile. Le

Hello Belgium Pass herhalen? Wil hij daar een jaarlijks recht van maken, bijvoorbeeld?

Corona

De regering heeft recent een koninklijk besluit goedgekeurd dat de impact van de COVID-19-pandemie op de openbare dienststopdrachten van de NMBS en Infrabel compenseert. Zal die compensatie wel voldoende zijn? De verwachte verliezen voor de NMBS alleen al lopen op tot 400 miljoen euro.

Wat zijn hun laatste inschattingen voor de evaluatie in april 2021?

Goederenvervoer

Ook omtrent het goederenvervoer per spoor zijn er grote ambities. Een verdubbeling tegen 2030 qua tonnage. Maar is dat wel de goede manier om te gaan meten? Meten we niet beter in mate van minder vrachtwagens op de weg? Stel dat het mondiaal goederenvervoer tegen 2030 sterk groeit, kan die doelstelling worden gehaald zonder inspanning. Maar terzelfdertijd kan ook het tonnage op de weg fors zijn toegenomen.

Er is dus een ommezwaai nodig van de weg over het water en per spoor. Hoe gaat de minister dat verwezenlijken?

Is het een optie om een bedrijf zoals Lineas opnieuw in openbare handen over te nemen om voor het algemeen belang op te treden?

In 2003 werd de samenwerking tussen De Post en NMBS stopgezet en werd het vervoer overgenomen door vrachtwagens. Vandaag staan er Cubee-pakjesautomaten van bpost in de treinstations gevuld door bpostmedewerkers met bestelwagens.

Die posttreinen zijn een ecologisch alternatief kunnen voor de massa's aan vrachtwagens die 's nachts over de weg zoeven om pakjes te verdelen. Gaat de minister bekijken om een samenwerking tussen de NMBS en bpost opnieuw op te starten? Vandaag staan er verdeelautomaten van bpost in de NMBS stations, zouden die pakjes ook niet per trein tot hun bestemming kunnen geraken?

Het zou de mogelijkheid kunnen bieden aan treinreizigers en andere natuurlijk om pakjes af te halen aan de loketten, op weg naar het werk, school of thuis. Gaat de

ministre prendra-t-il contact avec la ministre De Sutter? À cet égard, une collaboration ne présenterait que des avantages.

Accessibilité multimodale

L'accessibilité multimodale des gares est-elle une bonne chose? Le transport de marchandises est-il également concerné? Que se passe-t-il aujourd'hui dans la pratique?

Dans la pratique, les anciens hangars de marchandises sont vendus, souvent à des promoteurs immobiliers qui y aménagent des appartements et rentabilisent le terrain. Quelle est la position du ministre à cet égard?

La priorité est actuellement donnée au transport de voyageurs. Le ministre a-t-il l'intention de reconsidérer cette approche? Le transport de marchandises deviendra-t-il prioritaire ou les deux seront-ils à l'avenir traités sur un pied d'égalité?

Aéroport

Il est frappant de constater que la problématique des aéroports est peu évoquée dans l'accord de gouvernement. Comme s'il n'y avait aucun souci et que les vols de nuit étaient le problème le plus important, alors qu'il n'y a pratiquement pas de vols pour le moment et que la crise est totale. Des emplois sont perdus chaque jour et cette tendance va se poursuivre. Il faut espérer que le ministre de la Mobilité accordera beaucoup plus d'attention à cette problématique que ce que les textes laissent supposer.

Accès aux aéroports

Le ministre veut améliorer l'accès aux aéroports par le rail, ce qui est une bonne chose. A-t-il dès lors l'intention de revoir la redevance Diabolo? Cette redevance doit être payée par toute personne qui se rend en train à l'aéroport national. Il s'agit d'une taxe vexatoire qui s'inscrit dans la logique des PPP. Lorsqu'il y a un partenariat public-privé, ce sont toujours les citoyens qui assument les frais. Même les travailleurs qui se rendent en train à l'aéroport paient la redevance Diabolo.

Normes de bruit

Il avait déjà été envisagé par les libéraux, les verts et même lors d'un congrès du CD&V de refédéraliser les normes de bruit. Mais aujourd'hui, on peut seulement lire: "Nous trouverons une solution pour les nuisances sonores et pour l'insécurité juridique avec laquelle l'aéroport de Bruxelles est confronté. Le gouvernement travaillera sur un projet de loi aérienne équilibré." Celui-ci

minister contact opnemen met minister De Sutter? Een samenwerking in deze kan alleen maar voordelen bieden.

Multimodale toegang

Een multimodale toegang tot de spoorwegstations is een goede zaak? Is die ook bedoeld voor het goederen-transport? Maar wat gebeurt er vandaag in de realiteit?

In de realiteit worden oude goederenloodsen verkocht, vaak aan projectontwikkelaars die er dan flats op zetten en de grond ten gelde maken. Hoe ziet de minister dat?

Vandaag krijgt het reizigersvervoer voorrang, gaat de minister dat herbekijken? Gaat het goederenvervoer dan voorrang krijgen of worden die beide als gelijke behandeld in de toekomst?

Luchthaven

Het is opvallend hoe weinig er over de luchthaven-problematiek wordt gesproken in het regeerakkoord. Alsof er niks aan de hand is en het grootste probleem de nachtvluchten zijn. Momenteel zijn er amper vluchten, de crisis is compleet. Elke dag sneuvelen er jobs en het einde is nog niet in zicht. Hopelijk gaat de minister van Mobiliteit hier veel meer aandacht aan besteden dan hetgeen uit de teksten blijkt.

Toegang tot luchthaven

De minister wil de toegang tot de luchthavens via de trein verbeteren, wat het lid goedkeurt. Gaat hij dan ook de Diabolo-toeslag eens herbekijken? Die toeslag moet iedereen betalen die naar de nationale luchthaven spoort. Die toeslag is een echte pestbelasting, een resultaat van de pps-logica. Publiek Private Samenwerkingen zorgen er steeds voor dat de burgers ervoor moeten opdraaien. Zelf de werknemers die naar de luchthaven sporen betalen die Diabolo-toeslag.

Geluidsnormen

Zowel de liberalen, de groenen en zelfs een CD&V-congres hadden al gesteld dat de geluidsnormen opnieuw een federale materie zouden kunnen worden. Maar nu luidt het enkel "We realiseren een oplossing voor de geluidshinder en voor de rechtsonzekerheid waarmee de luchthaven Brussel-Nationaal wordt geconfronteerd. De regering werkt een ontwerp van evenwichtige vliegwet

devra ensuite être négocié avec les Régions. Le ministre est-il prêt à prendre l'initiative dans ce dossier? Y aura-t-il une nouvelle loi aérienne dans les années à venir?

Il semble que ce problème ne pourra pas être résolu sauf s'il est appréhendé exclusivement au niveau fédéral.

skeyes

Cela fait déjà depuis juillet 2020 que, *skeyes* opère sans contrat de gestion. Le précédent gouvernement ne s'en est-il donc pas occupé? Aucun projet de contrat de gestion n'a-t-il été rédigé? Le ministre va-t-il instaurer le service minimum chez *skeyes*?

Le dialogue social est important pour la Vivadi, et c'est précisément à ce niveau que le bât blesse chez *skeyes*. La confiance entre le CEO et le personnel est rompue. Le ministre soutient-il la politique de non-concertation et de prise de décision unilatérale menée jusqu'ici?

skeyes sollicite et obtient une aide supplémentaire de l'État, mais continue à faire des dépenses inutiles. L'entreprise est ainsi en train d'acheter une nouvelle flotte pour les gestionnaires et investit dans des panneaux publicitaires lumineux. Le ministre est-il au courant?

En outre, durant le premier semestre de 2020, *skeyes* a consacré 4,7 millions d'euros à des consultants. Ce montant semble inutilement élevé. Il faut que les choses changent.

Une nouvelle procédure a été prévue pour Courtrai mais est considérée comme dangereuse par les contrôleurs aériens de *skeyes*. Le ministre pourrait-il s'informer et agir en conséquence?

DGTA

Dans l'exposé d'orientation politique, on peut lire que ce soit au niveau de sa structure, de son organisation, du nombre de ressources humaines et des moyens mis en œuvre, la DGTA devra vivre une véritable transformation.

Qu'entend le ministre par là?

La DGTA manque actuellement d'expertise interne et doit donc faire appel à des contractuels, qui vont et viennent. Ce faisant, on ne peut aboutir à un fonctionnement performant. Il faut accroître le personnel pour continuer à garantir un service de qualité.

uit". Die zal dan met de gewesten moeten onderhandeld worden. Is de minister bereidt om in dit dossier het voortouw te nemen? Komt er een nieuwe vliegwet de komende jaren?

Het lijkt erop dat dit probleem onoplosbaar blijft, tenzij men dit enkel en alleen op het federale niveau gaat aanpakken.

skeyes

skeyes werkt nu zonder beheersovereenkomst sinds juli 2020. Heeft de vorige regering daar dan geen werk van gemaakt? Is er geen ontwerp van beheersovereenkomst opgesteld. Gaat de minister de minimale dienstverlening bij *skeyes* invoeren?

Sociale dialoog is belangrijk voor Vivadi, en dat is nu net pijnpunt van *skeyes*. Vertrouwen tussen ceo en personeel en vakbonden is zoek. Steunt de minister het gevoerde beleid van non-overleg en eenzijdige besluitvorming?

skeyes vraagt en krijgt extra staatssteun, maar blijft onnodige uitgaven doen. Zo koopt men momenteel een nieuw wagenpark voor managers, en besteedt men geld aan lichtreclames. Is de minister op de hoogte?

Bovendien spendeerde *skeyes* in eerste 6 maanden van 2020 4,7 miljoen euro aan consultants. Dat lijkt onnodig veel geld, dat moet anders.

Er is een nieuwe procedure voor Kortrijk, maar die is volgens de *skeyes*-verkeersleiders onveilig. Wil de minister daar eens naar informeren en dan optreden?

DGLV

In de beleidsverklaring staat te lezen dat zowel de structuur, de organisatie, het aantal personeelsleden en de ingezette middelen anders worden georganiseerd en dat de DGLV een echte transformatie zal moeten ondergaan.

Wat bedoelt de minister hiermee?

Het DGLV mist momenteel interne expertise, en moet dus een beroep doen op contractuelen, die komen en gaan. Zo kan men geen goede werking opbouwen. Er is meer personeel nodig om een goede dienstverlening te kunnen garanderen.

Sécurité routière

Les objectifs en matière de sécurité routière ne sont pas négligeables. C'est un travail de longue haleine.

Le ministre est favorable à un ralentissement du trafic. Veut-il imposer une zone 30 dans chaque centre-ville?

Permis de conduire à points

Le principe du permis de conduire à points ne date pas d'hier. Il n'était dès lors pas étonnant de le retrouver dans l'accord de gouvernement, ni dans l'exposé d'orientation politique.

Le PTB redoute qu'il ne se transforme en un permis de conduire à points de pénalité, qui creuserait encore plus les inégalités. En effet, le ministre a déclaré dans la presse que les automobilistes coupables d'une infraction pourraient conserver leurs points à condition de suivre un cours payé par leurs soins. En conséquence, ceux qui paieront conserveront leurs points, tandis que ceux qui ne paieront pas ou qui ne seront pas en mesure de payer perdront des points.

Il convient aussi d'empêcher les compagnies d'assurance d'abuser du permis de conduire à points en augmentant les tarifs appliqués aux automobilistes à qui il reste peu de points. C'est au juge de police de fixer le degré de la peine et d'infliger une interdiction de conduire aux récidivistes.

À quelle vitesse le ministre entend-t-il instaurer le permis de conduire à points? Et ne serait-il pas préférable d'élaborer un système où le montant des amendes dépendrait du montant des revenus? Ne s'agirait-il pas du système le plus juste?

LEZ

Les zones de basses émissions relèvent d'une compétence régionale ou locale, mais quel est l'avis du ministre à ce propos?

Taxe sur les SUV

Il existe en France une taxe sur les SUV. Le ministre est-il favorable à une telle taxe?

La membre annonce la présentation d'une série de recommandations.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) commence par souligner que la mobilité est essentielle dans une société. Sans mobilité, pas de rencontre, de commerce, de vision globale du monde, de vivre ensemble. Il juge important

Verkeersveiligheid

Ook de doelstellingen rond verkeersveiligheid zijn niet min. Dit wordt een werk van lange adem.

De minister is voorstander van trager verkeer. Wil hij in elke binnenstad een zone-30?

Rijbewijs met punten

Het principe van het rijbewijs met punten is al langer bekend. Het was dan ook geen verrassing dat het werd opgenomen in het regeerakkoord en de beleidsverklaring.

De PVDA vreest dat het een rijbewijs met strafpunten zal worden, dat de ongelijkheid nog meer zal vergroten. De minister verklaarde namelijk in de pers dat mensen die een overtreding begaan hun punten zouden kunnen behouden mits het volgen van een cursus, betaald door de overtreder. Wie betaalt, houdt zijn punten, wie niet betaalt of kan betalen verliest punten.

Ook dient men te vermijden dat de verzekeringsmaatschappijen het rijbewijs met punten gaan misbruiken om zo hun tarieven te verhogen voor wie nog maar weinig punten heeft. Het moet de politierechter zijn die strafmaat en het rijverbod voor recidivisten bepaalt.

Hoe snel wil de minister dat rijbewijs met punten invoeren? En is het niet beter om een boetesysteem uit te werken waarbij de hoogte van de boetes afhankelijk zijn van het inkomen? Is dat niet de meest eerlijke manier?

LEZ

Lage-emissiezones zijn een regionale of lokale bevoegdheid, maar hoe staat de minister daar tegenover?

SUV-belasting

In Frankrijk bestaat een SUV-belasting. Is de minister voorstander van het concept?

Het lid kondigt de indiening in van een reeks aanbevelingen aan.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) stelt om te beginnen dat mobiliteit essentieel is in een samenleving. Zonder mobiliteit is er geen ontmoeting, geen handel, geen breed wereldbeeld, geen samenleven. Hij vindt

de débiter sur cette note car, de nos jours, il semble parfois que la mobilité soit principalement vue comme un fardeau dont il conviendrait de nous débarrasser, or cela entraînerait l'effondrement de notre société, estime l'intervenant.

Comment organiser au mieux cette mobilité afin que son impact sur notre société soit aussi positif que possible? Voilà la question qui se pose, selon l'intervenant. Notre mobilité, telle que nous la pratiquons collectivement aujourd'hui, n'est pas tenable; l'impact sur le changement climatique de notre mobilité basée sur des énergies fossiles, en particulier, est indéniable, même si l'intervenant doute que tous les usagers de la route en aient déjà conscience.

L'impact est bien direct, pourtant, pour ceux qui sont confrontés à des accidents de la circulation en tant qu'usager de la route ou en tant que membre de la famille. 646 tués, 3 600 blessés graves, 43 547 blessés légers: ce sont près de 48 000 personnes qui sont directement confrontées à l'insécurité routière – et dans au moins 7 cas sur 10, c'est une violation des règles qui en est à l'origine. L'adaptation de ces règles – qui peut avoir son utilité – ne résoudra pas non plus ce problème.

L'impact est bien direct sur la qualité de l'air, avec 10 000 décès prématurés chaque année.

L'impact est bien direct sur le temps: en 2018, ce sont durant près de 2 800 heures que plus de 100 km d'embouteillages ont été recensés sur nos routes.

L'impact est bien direct sur l'espace, les lieux: combien d'espace, déjà rare, devons-nous dédier au stationnement d'un moyen de transport coûteux qui reste immobile les 96 % du temps?

En bref, l'impact de notre mobilité est grand, dans un sens tant positif – pour les contacts sociaux, pour l'économie – que négatif.

La réponse n'est pas "moins de mobilité", mais au contraire "plus de mobilité": davantage de variations, plus de combinaisons de formes de mobilité différentes, plus de modes de transport, de la multimodalité, de la multimobilité!

L'intervenant précise ne pas en appeler à multiplier les déplacements inutiles avec des moyens de transport divers. Au contraire, il préconise d'éviter ou de réduire les déplacements dans la mesure du possible. Il trouve le concept de quartier où tout est à un quart d'heure très inspirant dans ce cadre. La proximité permet de nouer des contacts étroits, de s'impliquer dans son quartier et de n'avoir que des distances limitées à parcourir.

het belangrijk om daarmee te starten omdat het tegenwoordig soms lijkt alsof mobiliteit vooral een last is waar we vanaf moeten. Dat zou onze samenleving kapot maken, meent hij.

De vraag die zich volgens hem stelt, is hoe we die mobiliteit best invullen waardoor de impact op onze samenleving zo positief mogelijk is. Onze mobiliteit zoals we die vandaag collectief invullen, is niet vol te houden. Het effect van vooral onze fossiel aangedreven mobiliteit op de klimaatverandering is ontegensprekelijk. Al heeft de spreker niet het gevoel dat elke weggebruiker de rechtstreekse impact al zo aanvoelt.

Rechtstreekse impact is er zeker wel als je als weggebruiker of als verwant geconfronteerd wordt met verkeersongevallen. 646 doden, 3600 zwaargewonden, 43 547 lichtgewonden. Bijna 48 000 mensen die rechtstreeks geconfronteerd worden met verkeersonveiligheid. In minstens 7 op de 10 gevallen omdat "we" ons niet houden aan de regels. Die regels aanpassen – wat nuttig kan zijn – , zal het probleem ook niet oplossen.

Rechtstreekse impact is er op de luchtkwaliteit. 10 000 vroegtijdige sterfgevallen op een jaar.

Rechtstreekse impact is er op de tijd. Het jaar 2018 telde bijna 2800 uren waarin er meer dan 100 km file op onze wegen stond.

Rechtstreekse impact is er op ruimte en plaats. Hoeveel schaarse ruimte besteden we niet aan het parkeren van een duur vervoermiddel dat 96 % van de tijd stil staat?

Kortom, de impact van onze mobiliteit is groot, in positieve zin – voor de sociale contacten, voor de economie – , maar dus ook in negatieve zin.

Het antwoord is niet minder maar meer mobiliteit. Meer variatie in mobiliteit, meer combinaties van mobiliteitsvormen, meer modi, multimodaliteit, multimobiliteit.

Hij onderstreept er niet voor te pleiten om zomaar wat te gaan rondrijden, met welk vervoersmiddel dan ook. Integendeel, hij pleit voor het vermijden indien mogelijk of verminderen van verplaatsingen. Het concept van de 15-minuten-wijk is hiervoor inspirerend, zegt hij. Nabijheid leidt voor dichte contacten, betrokkenheid in de buurt, en beperkte afstanden om af te leggen.

Par “plus de mobilité”, il entend d’une part encourager les déplacements – sortir à l’extérieur est bénéfique pour chacun, et c’est nécessaire pour le vivre-ensemble; d’autre part, il souhaite favoriser le recours à davantage de formes de mobilité.

Trop souvent, nous avons encore le réflexe de prendre la voiture pour chaque déplacement. Il s’agit en effet d’un moyen de transport confortable, et au fil des décennies, notre société s’est manifestement développée autour de l’automobile. Par ailleurs, les destinations ne sont pas toutes aussi aisément accessibles par un autre moyen de transport. Mais l’impact de ce véhicule si flexible a pourtant fini par nous coincer, petit à petit. Nous comptons trop de véhicules pour une surface trop petite. Leur impact sur l’espace – limité – et sur le cadre de vie s’avère parfois étouffant, au propre comme au figuré.

Il appartient dès lors aux responsables de la politique de mobilité de mettre un terme à ce réflexe automatique des citoyens – cet auto-matisme – et de les encourager à se demander à chaque déplacement comment arriver au mieux à destination.

Il souligne cependant que le “mieux” pour l’un ne sera pas le mieux pour l’autre. Plusieurs facteurs vont en effet jouer: sécurité, impact sur la santé, vitesse, confort, prix, impact sur le climat, accessibilité, expérience de voyage, etc. Les décideurs politiques doivent dès lors rendre les alternatives si attrayantes qu’elles deviennent le plus souvent possible le “meilleur” moyen de se déplacer.

Le principe “STOP” (parfois rebaptisé “STOEP”) demeure le fil conducteur: il convient de privilégier la marche et le vélo sur le transport motorisé, lequel devrait, s’il est nécessaire, être de préférence électrique. Les transports publics – ou formes de mobilité collective – sont également préférables à la voiture particulière.

L’intervenant ajoute que rompre avec l’auto-matisme et encourager la multimobilité n’est pas une révolution, mais une évolution, à laquelle les gouvernements doivent œuvrer ensemble. Leur collaboration ne pourra être fructueuse que si elle s’appuie sur une vision et un objectif communs.

Le centre de gravité de la compétence en matière de mobilité se trouve dans les régions. Comment le ministre envisage-t-il cette collaboration? En sa qualité de ministre fédéral, comment imagine-t-il l’avènement d’une vision interfédérale de la mobilité?

L’intervenant ajoute qu’il existe aujourd’hui de nombreuses opportunités favorisant la multimobilité – de

Met meer mobiliteit wil hij enerzijds meer verplaatsingen aanmoedigen, omdat buiten komen een meerwaarde is voor elke mens en noodzakelijk is voor het samenleven. Anderzijds stuurt hij aan op het gebruik van meer mobiliteitsvormen.

Nog al te vaak is het de reflex van mensen om voor elke verplaatsing de auto te nemen. De auto is immers een comfortabel vervoermiddel, en onze maatschappij is doorheen de decennia erg autogericht ontwikkeld. Bovendien is niet elke bestemming op een andere manier vlot bereikbaar. Maar de impact van dat flexibele voertuig heeft ons stilletjes aan helemaal vastgezet. Er zijn te veel voertuigen voor een te kleine oppervlakte. De impact op de – beperkte – ruimte en op de leefomgeving is soms letterlijk en figuurlijk verstikkend.

Het komt er bijgevolg voor de beleidsmakers inzake mobiliteit op aan om die automatische reflex van mensen, dat auto-matisme, te gaan doorbreken en mensen ertoe aanzetten om zich bij elke verplaatsing af te vragen hoe ze het best op hun bestemming geraken.

Hij wijst er evenwel op dat wat best is voor de ene niet hetzelfde is als voor een ander. Er komen bij die overweging immers verschillende criteria aan te pas: veiligheid, impact op gezondheid, snelheid, comfort, prijs, impact op klimaat, toegankelijkheid, reiservaring, enz. Beleidsmakers moeten de alternatieven dus zo aantrekkelijk maken dat ze de “beste” manier worden voor zoveel mogelijk verplaatsingen.

Het STOP-principe blijft (ook al eens omgedoopt tot STOEP-principe) een leidend en sturend principe. Stappen en trappen moeten de voorkeur krijgen op het gemotoriseerd vervoer, en als dat toch nodig is, moet de voorkeur gaan naar elektrisch gemotoriseerd. Openbaar vervoer – of collectieve mobiliteitsvormen – krijgt ook de voorkeur op de privéwagen.

Het doorbreken van het auto-matisme en het stimuleren van multimobiteit is geen revolutie, maar een evolutie, waar overheden samen werk van moeten maken, voegt hij eraan toe. Samenwerking kan maar succesvol zijn als er een gezamenlijke visie en doel is.

Het zwaartepunt van de bevoegdheid mobiliteit ligt bij de gewesten. Hoe ziet de minister die samenwerking? Hoe ziet hij als federaal minister een interfederale mobiliteitsvisie tot stand komen?

Verder stelt de spreker dat er tegenwoordig heel wat opportuniteiten aandienen voor die multimobiteit. Er

nombreuses nouvelles techniques et applications qui nous permettent de diversifier aisément notre mobilité – et en cite plusieurs exemples.

Toutes ces innovations représentent des opportunités si elles sont utilisées de manière judicieuse. Il invite dès lors les décideurs à y prêter attention, à les encourager si c'est nécessaire et utile, ainsi qu'à mettre en place un cadre.

Le développement de l'idée de la mobilité comme un service, l'essor des applications MaaS ("*Mobility As A Service*") sont particulièrement intéressants pour la mobilité future: ils permettent de confier aux usagers une unique clé qui leur ouvre toute une gamme de mobilité, plutôt que la clé d'un véhicule qui reste immobile les 96 % du temps.

Il y voit une opportunité de convertir en multimobilité de nombreux déplacements domicile-lieu de travail. De plus, le concept MaaS peut devenir le levier par excellence de la mobilité partagée, qui entraînera une réduction du parc automobile – laquelle sera une nécessité pour atteindre les objectifs climatiques de 2030.

Selon l'intervenant, c'est parfaitement possible sans que les citoyens aient à rogner sur leurs options de mobilité. Au contraire, les applications MaaS augmentent les possibilités qui s'offrent à eux. Le gouvernement doit toutefois prendre garde à leurs effets secondaires indésirables.

L'intervenant regrette dès lors de ne rien trouver de ces éléments dans son exposé d'orientation politique. Que pense le ministre du concept "*Mobility as a Service*" et comment va-t-il saisir les opportunités offertes par MaaS?

M. Van den Bergh souligne également l'importance des données. Il est en effet crucial pour le succès des applications MaaS que les transporteurs, en ce compris les sociétés de transport en commun comme la SNCB, leur fournissent des informations précises en temps réel. La SNCB doit dès lors être disposée à collaborer de manière constructive avec les opérateurs MaaS. Une politique claire d'*open data*, assortie des accords requis, est une nécessité absolue pour ce faire, mais la protection des données communiquées par les utilisateurs des applications MaaS mérite tout autant d'attention.

L'intervenant estime par ailleurs que les applications MaaS ne trouveront leur public que si l'offre qui leur est proposée par les acteurs de la mobilité est accessible, disponible et surtout fiable pour tous, ce qui requiert à son tour la mise en place de Points Mob.

bestaan heel wat nieuwe technieken en toepassingen die ervoor zorgen dat we onze mobiliteit veel gemakkelijker kunnen diversifiëren. Hij somt een aantal voorbeelden op.

Al die innovaties bieden opportuniteiten als ze op een goede manier worden ingezet. Hij moedigt de beleidsmaker dan ook aan hier oog voor te hebben, waar nodig en nuttig te stimuleren en een kader te creëren.

Heel interessant voor de toekomstige mobiliteit is de ontwikkeling van de idee van mobiliteit als een dienst en de opgang van MaaS-applicaties (*Mobility As A Service*). Hiermee kan je mensen één sleutel tot een waaier aan mobiliteit aanbieden in plaats van een voertuig dat 96 % van de tijd stil staat.

Hij ziet hierin een opportuniteit om heel wat woon-werkverplaatsingen te transformeren naar multimobiliteit. Bovendien kan MaaS dé hefboom worden voor deelmobiliteit, wat tot de vermindering van het aantal voertuigen zal leiden. Om de klimaatdoelstellingen van 2030 te kunnen halen, moet het aantal voertuigen immers dalen.

Volgens de spreker is dat mogelijk zonder dat mensen moeten inboeten op hun mobiliteitsopties. Integendeel, hun mogelijkheden vergroten dankzij MaaS-toepassingen. De overheid moet zich wel behoeden voor ongewenste neveneffecten.

De spreker betreurt het dan ook daar niets van terug te vinden in zijn. Hoe kijkt de minister naar *Mobility as a Service* en hoe zal hij de opportuniteiten die MaaS biedt aangrijpen?

De heer Van den Bergh beklemtoont verder het belang van data. Het is immers cruciaal voor het succes van de MaaS-apps dat ze over accurate *real-time*-informatie beschikken van de vervoerders, waaronder ook openbaar vervoersmaatschappijen zoals de NMBS. Er is daarom nood aan bereidheid van de NMBS om constructief samen te werken met MaaS-operatoren. Een duidelijk Open Data – beleid, met de nodige afspraken, is daarvoor een absolute noodzaak. Maar er is evenzeer aandacht nodig voor het beschermen van de data die worden "vrijgegeven" door de gebruikers van de MaaS-apps.

De spreker is ook van mening dat MaaS-apps maar succesvol kunnen worden als het aanbod dat hen wordt aangereikt door mobiliteitsspelers voor iedereen bereikbaar, beschikbaar en vooral ook betrouwbaar is. Dat vraagt de uitbouw van mobipunten.

Ces Points Mob relèvent de la compétence des régions, mais l'intervenant pense que les véritables plaques tournantes devront logiquement être liées à l'épine dorsale de la mobilité: le rail. C'est donc dans les gares qu'ils devraient de préférence être installés. Pour ce faire, la SNCB et le ministre devront s'être forgé une vision claire de la multimodalité des gares, qui va bien au-delà de l'installation de parkings pour vélos – même s'ils sont aussi nécessaires.

Il s'agit également de prévoir des espaces pour les voitures partagées, de rendre le stationnement et les bornes de recharge payants ou non, de proposer des vélos partagés (et éventuellement des trottinettes partagées), électriques ou non, d'harmoniser les horaires des trains et des bus – et de l'afficher, de prévoir des places de kiss & ride, d'installer des casiers pour y déposer et collecter des colis afin de réduire le nombre de camionnettes blanches dans nos rues résidentielles...

Des Points Mob bien conçus auront également un impact positif sur l'attractivité du train: ils peuvent vite représenter une différence d'un à 10 kilomètres "d'arrière-pays" pour une gare.

Comment le ministre entend-il faire des centaines de gares de notre pays de véritables nœuds multimodaux?

L'intervenant souligne l'importance de la coopération entre la SNCB/Infrabel et les pouvoirs locaux. La collaboration actuelle peut difficilement être qualifiée de pleine et entière. Les compagnies de chemin de fer ne voient pas encore suffisamment les pouvoirs locaux comme de véritables partenaires.

L'intervenant parle ensuite du train, qu'il considère comme le moyen de transport par excellence pour franchir rapidement et en toute sécurité des distances dans notre pays – à condition d'habiter près d'une gare et de disposer d'une offre complète.

Pour cette première condition, il convient de miser résolument sur une multiplicité de moyens de transport permettant d'accéder aux gares, ce qui améliorera leur attractivité.

Au niveau du stationnement, il convient de tenir compte de l'emplacement de la gare. La SNCB mène actuellement une politique de dissuasion: rendre les parkings payants pour décourager de venir en voiture à la gare. C'est une bonne option pour les gares bénéficiant d'une bonne accessibilité multimodale, mais c'est moins évident pour les autres gares.

Mobipunten vallen onder de bevoegdheid van de gewesten, maar de mobipunten bij uitstek worden, volgens hem, logischerwijze gekoppeld aan de ruggengraat, aan het spoor. Ze worden dus best uitgebouwd aan treinstations. Dit vraagt van de NMBS en de minister een duidelijke visie op de multimodaliteit van de stations, die verder gaat dan enkel de uitbouw van fietsparkings aan stations, hoe noodzakelijk dat ook is.

Het gaat om ruimte voor deelauto's, het al dan niet betalend maken van het autoparkeren, oplaadpalen, het aanbieden van deelfietsen (en eventueel deelsteps), al dan niet elektrisch, het afstemmen van treinen en bussen op elkaar, en dat ook visueel aangeven, kiss- & rideplaatsen, kluisjes om pakjes achter te laten of mee te nemen zodat we het aantal witte camionettes in onze woonstraten kunnen beperken...

Goed uitgebouwde mobipunten zullen ook positieve effecten hebben op de aantrekkelijkheid van de trein. Een goed uitgebouwd mobiliteitspunt aan een station betekent immers al gauw een verschil tussen 1 en 10 kilometer "achterland" van een station.

Hoe is de minister van plan om van de honderden stations in ons land echte multimodale knooppunten te maken?

De spreker onderstreept het belang van de samenwerking tussen de NMBS/Infrabel én de lokale besturen. De huidige samenwerking is niet volwaardig te noemen. De lokale besturen worden door de spoorwegmaatschappijen nog te weinig als partner gezien.

De spreker heeft het vervolgens over de trein. Hij noemt het het vervoermiddel bij uitstek om snel en op een heel veilige manier afstand te overbruggen in ons land, op voorwaarde dat u in de buurt van een station woont en een volwaardig aanbod heeft.

Wat die eerste voorwaarde betreft, is het van groot belang in te zetten in de bereikbaarheid met verschillende vervoermiddelen. Dat zal de aantrekkingskracht van de stations vergroten.

Wat het parkeren betreft, moet er rekening worden gehouden met de locatie van het station. Momenteel voert de NMBS een beleid waarbij men de aantrekkelijkheid om met de auto naar het station te komen vermindert door het parkeren betalend te maken. Dit is, een goede optie voor stations die goed multimodaal bereikbaar zijn. Voor de andere stations is dat minder evident.

L'intervenant met en garde: il ne s'agirait pas que l'automobiliste décide en fin de compte qu'il ou elle pourrait tout aussi bien se rendre à destination en voiture sans coûts supplémentaires.

L'intervenant plaide en faveur de solutions sur mesure pour chaque gare. Là où le rail est susceptible de séduire les automobilistes, le stationnement doit être rendu aussi accessible que possible. Il cite l'exemple de la gare de Noorderkempen, qui illustre le réel potentiel du train à convaincre des navetteurs de laisser leur voiture au garage.

C'est la raison pour laquelle il préconise de superposer les réseaux de chemins de fer et les réseaux autoroutiers afin d'identifier les intersections où il serait judicieux d'installer de nouvelles gares attrayantes pour les navetteurs.

La ministre flamande de la Mobilité, Mme Lydia Peeters, a déjà annoncé qu'elle l'examinerait dans les environs de Halen. L'intervenant espère que la SNCB prendra conscience des opportunités qui se présentent ainsi, et qu'elle collaborera avec enthousiasme.

L'élargissement de l'offre au cours de la précédente législature a montré que les voyageurs suivaient le mouvement: jusqu'en 2019 inclus, le nombre d'usagers du rail n'a cessé d'augmenter. La tendance ne se poursuivra pas en 2020 pour des raisons évidentes, qui ne peuvent toutefois nous détourner du chemin menant vers une nouvelle croissance du nombre de voyageurs.

Cela suppose que la SNCB organise son offre de trains comme un engrenage bien huilé, ce qui requiert à son tour des effectifs suffisants de personnel bien formé, de même que du matériel roulant supplémentaire et un renforcement du sentiment de sécurité chez tous les voyageurs. Comment le ministre compte-t-il améliorer ce sentiment de sécurité qui est crucial, dans les transports publics?

Dès qu'il s'agit de nouveau matériel roulant, il ne devrait plus être question d'accessibilité: elle devrait aller de soi. Pourtant, malgré de nombreux projets et bonnes intentions, il est encore loin d'être possible aujourd'hui de voyager aisément en train sans souci.

L'accord de gouvernement stipule que toute gare accueillant plus de 5 000 passagers par jour sera mieux accessible aux personnes en situation de handicap. L'intervenant regrette l'absence de tels objectifs clairs et chiffrés dans l'exposé d'orientation politique.

L'intervenant estime que l'objectif fixé par le ministre de prévoir deux trains par heure dans chaque gare

De spreker waarschuwt ervoor dat de automobilist niet uiteindelijk besluit dat hij dan al evengoed en zonder meerkosten met de auto naar zijn of haar bestemming kan gaan.

De spreker pleit voor maatwerk per station. En waar de trein het potentieel heeft om automobilisten van de weg te halen, moet het parkeren zo laagdrempelig mogelijk worden gemaakt. De spreker haalt hierbij het voorbeeld van het station Noorderkempen aan, dat aantoont dat er écht een potentieel is om pendelaars van de autosnelweg naar de trein te verleiden.

Daarom pleit hij ervoor om de netwerken van spoorwegen én autosnelwegen eens over elkaar te leggen, en te kijken op welke snijpunten van de twee netwerken er potentie is voor nieuwe aantrekkelijke pendelstations.

Vlaams minister voor Mobiliteit, mevrouw Lydia Peeters, heeft alvast aangekondigd dat ze dit gaat onderzoeken in de buurt van Halen. De spreker rekent erop dat de NMBS hier ook de opportuniteiten in ziet en er enthousiast aan zal meewerken.

De uitbreiding van het aanbod tijdens de vorige legislatuur heeft bewezen dat de reizigers volgen. Tot en met 2019 is het aantal treinreizigers gestaag gegroeid. 2020 zal om de bekende redenen die trend doorbreken, wat niet van het pad naar een verdere reizigersaan groei mag afleiden.

Dat veronderstelt dat de NMBS als een geolied radarwerk haar treinaanbod organiseert. Dat vraagt voldoende kwalitatief personeel. Dat vraagt investeringen in extra rollend materiaal. Dat vraagt een verhoogd veiligheidsgevoel bij alle reizigers. Hoe gaat de minister dat cruciale veiligheidsgevoel voor het openbaar vervoer verbeteren?

Als het over nieuw treinmateriaal gaat, zou het niet meer mogen gaan over toegankelijkheid. Dat zou een evidentie moeten zijn. Ondanks veel goede intenties en plannen is zorgeloos toegankelijk reizen vandaag echter nog lang niet mogelijk.

Het regeerakkoord stelt dat ten minste alle stations met 5000 reizigers of meer toegankelijk zullen gemaakt worden voor reizigers met een beperking. De spreker betreurt het dat dergelijke duidelijke, cijfermatige doelstellingen in de beleidsverklaring ontbreken.

De doelstelling van de minister om in elk station twee treinen per uur te voorzien is voor de spreker niet

manque de clarté. Aujourd'hui, la grande majorité des voyageurs ont déjà au moins deux trains par heure à leur disposition. Et lorsqu'il n'en est pas (encore) ainsi, c'est souvent dû au fait que la gare se trouve sur un tracé à voie unique. Le ministre compte-t-il transformer les liaisons ferroviaires à voie unique en liaisons à double voie? Quels sont ses projets à cet égard?

Faire circuler des trains est une activité coûteuse. L'intervenant regrette que l'exposé d'orientation politique ne précise pas quels sont les investissements auxquels le ministre donnera la priorité. Il encourage le ministre à faire de la liaison transfrontalière Hamont-Weert un projet prioritaire, à l'exemple du gouvernement néerlandais.

L'intervenant salue l'attention accordée par le ministre au transport de marchandises. La part du transport ferroviaire de marchandises stagne depuis des années à un chiffre relativement faible, alors qu'il existe un potentiel important pour l'augmenter. Le niveau d'ambition du secteur - qui est devenu bien plus dynamique au cours de la dernière décennie - est élevé. Il appartient au monde politique de rendre cette ambition possible en invitant Infrabel à mettre en place une gestion plus dynamique du réseau pour les trains de marchandises, en veillant à l'élaboration d'une réglementation adaptée (de préférence européenne, avec un minimum d'obstacles nationaux supplémentaires), mais aussi en concevant un plan d'investissement bien pensé.

L'augmentation de la part du transport ferroviaire de marchandises implique des investissements stratégiques importants. L'intervenant fait ici référence au Rhin de fer (3RX) et aux projets concernant nos ports, mais aussi aux projets transfrontaliers.

L'Europe offre diverses possibilités de subvention - telles que Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, le TEN-T, etc. - visant à soutenir des projets stratégiques. Comment le ministre compte-t-il utiliser pleinement ce financement européen? Comment celui-ci peut-il/va-t-il être intégré dans un plan pluriannuel?

L'intervenant estime que la politique ferroviaire requiert par définition des perspectives à long terme. Les plans d'investissement doivent en tenir compte. L'intervenant se félicite que l'accord de gouvernement prévoit explicitement des plans d'investissement pour une durée de 10 ans, car il s'agit d'un élément indispensable. Il exhorte le ministre à élaborer à relativement court terme une trajectoire d'investissement claire et un plan pluriannuel prévoyant les budgets nécessaires.

L'attribution de la mission de service public à la SNCB pour une période de 10 ans s'inscrit également dans

clairement. Veruit de meeste treinreizigers kunnen vandaag al beroep doen op minstens twee treinen per uur. En waar dat niet kan – of nog niet kan – is dat dikwijls te wijten aan het feit dat het station langs een enkelsporig tracé ligt. Zal de minister de spoorverbindingen met enkelspoor upgraden naar dubbelspoor? Welke planning voorziet hij daarvoor?

Treinen laten rijden is kostenintensief. De spreker betreurt het in de beleidsverklaring niet te kunnen achterhalen welke investeringen voor de minister de prioriteit krijgen. Hij moedigt de minister aan om, naar het voorbeeld van de Nederlandse regering, van de grensoverschrijdende verbinding Hamont-Weert een prioritaire project te maken.

De spreker is tevreden met de aandacht die de minister besteedt aan het goederenvervoer. Het aandeel van het goederenvervoer via het spoor blijft al jaren haperen op een relatief beperkt percentage, terwijl er heel wat potentieel is om dat aandeel te verhogen. Vanuit de sector – die het jongste decennium sterk aan dynamiek heeft gewonnen – is het ambitieniveau hoog. Het is aan het beleid om die ambitie mogelijk te maken met een dynamischer netbeheer voor goederentreinen door Infrabel, met aangepaste regelgeving (bij voorkeur Europees met zo weinig mogelijk extra nationale belemmeringen), maar ook met een doordacht investeringsplan.

Voor het verhogen van het aandeel van goederen-transport via het spoor zijn er belangrijke strategische investeringen nodig. De spreker verwijst hierbij naar de IJzeren Rijn (3RX) en projecten in onze havens, maar ook grensoverschrijdende projecten.

Europa beschikt verschillende subsidiemogelijkheden zoals *Connecting Europe Facility*, TEN-T en andere om strategische projecten mee te ondersteunen, voegt de spreker eraan toe. Hoe denkt de minister volop gebruik te maken van deze Europese financiering? Hoe kan/zal dit ingepast worden in een meerjarenplan?

De spreker is van mening dat het spoorbeleid per definitie een langetermijnperspectief vraagt. Investeringsplannen moeten daarmee rekening houden. In die zin vindt de spreker het positief – want noodzakelijk – dat het regeerakkoord expliciet investeringsplannen voor een periode van 10 jaar in het vooruitzicht stelt. Hij moedigt de minister aan om relatief snel een duidelijk investeringstraject, een meerjarenplan met de noodzakelijke budgetten uit te werken.

Ook de toekenning van de openbare dienststopdracht aan de NMBS voor een periode van 10 jaar past in

cette nécessité d'une perspective à long terme et d'un cadre politique et d'investissement stable. Il est vital pour la santé de la SNCB d'élaborer une perspective à long terme permettant à celle-ci de se reconstruire, en particulier au vu de l'impact négatif de la crise du coronavirus sur sa situation financière.

L'intervenant se félicite que la perspective soit étendue à l'horizon 2040. Cela ne doit toutefois pas être une excuse pour retarder l'élaboration des contrats de gestion. L'intervenant est inquiet à ce sujet. Il demande au ministre d'établir un calendrier.

Ces contrats de gestion devront également développer et préciser la collaboration entre Infrabel et la SNCB (et d'autres opérateurs ferroviaires). Il conviendra d'accorder une attention particulière à l'organisation des projets d'infrastructures, tant pour le transport de passagers que pour le transport de marchandises.

Les travaux entraînent inévitablement des désagréments, mais ceux-ci doivent être aussi limités que possible et ils doivent surtout être prévisibles – cela vaut également pour le transport de marchandises. L'intervenant songe aux travaux d'entretien, de modernisation et d'extension nécessaires de l'infrastructure ferroviaire, mais aussi aux travaux visant à améliorer la sécurité. L'exposé d'orientation politique mentionne uniquement à cet égard que le déploiement de l'ETCS se poursuivra. L'intervenant souhaiterait avoir dans les prochains mois une vision plus concrète de l'état d'avancement de ce dossier.

L'intervenant évoque ensuite le *Hello Belgium Pass*. L'idée de renforcer l'attractivité du train et de soutenir les loisirs en Belgique après la première vague de coronavirus était intéressante. Ce *Pass* a du reste eu beaucoup de succès. L'intervenant se demande toutefois s'il ne serait pas plus judicieux de se concentrer sur les usagers fidèles des chemins de fer avant de lancer un nouveau *Hello Belgium Pass*.

En effet, nombre d'abonnements ont continué à courir alors que leur titulaire n'était pas autorisé à prendre le train parce qu'il était interdit de se déplacer. Lorsqu'on perd des clients, la première chose à faire pour assurer la relance est de reconquérir les clients fidèles, c'est-à-dire ces abonnés. L'intervenant reconnaît qu'ils avaient la possibilité d'annuler leur abonnement, mais une telle annulation entraîne des frais importants et des formalités administratives. Il s'indiquerait dès lors de prolonger l'abonnement d'une période égale à la durée du confinement.

die nood aan langetermijnperspectief en een stabiel beleids- en investeringskader, voegt de spreker eraan toe. Zeker met de negatieve gevolgen van de coronacrisis op de financiële situatie van de NMBS is een langetermijnperspectief om zich terug te kunnen opbouwen levensnoodzakelijk voor de gezondheid van onze spoorwegmaatschappij.

De spreker vindt het een goede zaak dat het perspectief wordt verruimd naar 2040, maar dit mag geen reden zijn om te dralen met het uitwerken van de beheerscontracten. De spreker is er niet gerust in en vraagt dat de minister een tijdslijn opstelt.

Met die beheersovereenkomsten zal ook de samenwerking tussen Infrabel en de NMBS (en andere spooroperatoren) verder uitgebouwd en afgelijnd moeten worden. Een concreet aandachtspunt, zowel voor het reizigers- als voor het goederenvervoer, is de organisatie van de infrastructuurprojecten, meent de heer Van den Bergh.

Werken brengen onvermijdelijk hinder met zich mee, maar dit moet zo beperkt mogelijk zijn én – vooral – ook voor het goederenvervoer – voorspelbaar zijn. Er zijn de noodzakelijke onderhoudswerken, modernisering en uitbreidingen van de spoorweginfrastructuur, maar ook werken om de veiligheid te verbeteren. De beleidsverklaring vermeldt in dat kader enkel dat de uitrol van ETCS verder zal worden uitgevoerd. De spreker vraagt om de komende maanden concreter zicht te krijgen over de stand van zaken in dat dossier.

De spreker maakt daarna een bedenking over de *Hello Belgium Pass*. Hij vond het op zich een goed idee om na de eerste coronagolf de aantrekkelijkheid van de trein in het licht stellen én binnenlandse recreatie te ondersteunen. De interesse was ook groot. Hij vraagt zich echter af of het niet zinvoller zou zijn om in te zetten op de trouwe treingebruikers vooraleer een nieuwe *Hello Belgium Pass* te lanceren.

Heel wat trouwe treingebruikers hebben immers hun abonnement zien doorlopen hoewel ze de trein niet mochten nemen omdat het verboden was om zich te verplaatsen. Bij een verlies aan klanten is de eerste stap naar heropstanding het opnieuw aantrekken van de oude trouwe klanten, die abonnees. Hij geeft toe dat ze hun abonnement konden opzeggen, maar daar komen heel wat administratie en kosten bij kijken. Een verlenging van het abonnement met de periode van de lockdown is hier raadzaam.

L'intervenant comprend qu'eu égard à sa situation financière difficile, la SNCB ne soit pas favorable à ce système et qu'elle ne souhaite pas accorder de compensations qui ne soient pas financées dans le cadre du soutien de crise par l'autorité fédérale, par exemple. Il estime dès lors qu'il faudrait élaborer une telle compensation au lieu de financer une deuxième opération *Hello Belgium*.

M. Van den Bergh aborde ensuite le thème de la sécurité routière. Les défis restent importants en la matière. L'intervenant ne comprend pas les déclarations qui relativisent le nombre de victimes de la route. Il renvoie à cet égard aux chiffres qu'il a cités au début de son intervention. Au cours des dix dernières années, on a pris des initiatives visant à réduire de façon drastique le nombre de victimes de la route. Toutefois, l'objectif visant à réduire ce chiffre de moitié n'a pas été réalisé. La baisse n'a pas dépassé 24 %; il y a donc encore beaucoup à faire.

Les gains faciles ont sans doute déjà été engrangés dans le processus visant à réduire le nombre de victimes de la route. L'intervenant estime qu'il faut à présent prendre des mesures qui demandent plus de courage politique.

Les principales causes de la mortalité routière sont bien connues: excès de vitesse, conduite sous influence, fatigue, utilisation de *smartphones* et autres formes de distraction. Si chacun respectait les limitations de vitesse, cela permettrait d'éviter 190 décès. Si plus personne ne prenait le volant en état d'ivresse ou en étant sous influence, cela permettrait d'éviter 160 décès. Si plus personne n'était distrait à la suite de l'utilisation d'un *smartphone* au volant, par exemple, cela permettrait d'éviter jusqu'à 100 décès. Si plus personne ne conduisait en état de fatigue, cela permettrait d'éviter 140 décès.

M. Van den Bergh en conclut que le problème réside souvent non dans les règles, mais dans leur application et dans la sanction. Les objectifs de l'accord de gouvernement visant à relever le niveau de contrôle (avec des techniques modernes et du personnel supplémentaire) sont donc louables et hautement nécessaires. L'intervenant se réjouit que ces points soient explicitement réitérés dans la note de politique générale.

Le ministre a par ailleurs évoqué l'organisation d'États généraux de la sécurité routière, au cours desquels les chiffres pourront être réexaminés et des recommandations pourront être formulées. La lutte contre la récidive et l'impunité devrait constituer un objectif important dans ce cadre.

De spreker begrijpt dat dat de NMBS, gezien de moeilijke financiële situatie, daarvoor wat op de rem staat en niet zomaar compensaties wil geven zonder dat die gecompenseerd worden vanuit bijvoorbeeld de crisisondersteuning van de federale overheid. Daarom pleit de spreker ervoor om eerder een dergelijke compensatie uit te werken dan een tweede ronde van *Hello Belgium* te financieren.

De heer Van den Bergh gaat vervolgens in op het thema verkeersveiligheid, waarvoor de uitdagingen groot blijven. De spreker heeft geen begrip voor uitspraken die het aantal verkeersslachtoffers relativiseren en verwijst daarbij naar de cijfers die hij in het begin van zijn tussenkomst opsomde. De voorbije tien jaar werd getracht het aantal verkeersdoden drastisch te verminderen. De vooropgestelde halvering werd echter niet gehaald. Het feit dat de daling bleef steken op 24 % doet de spreker besluiten dat er nog een hele weg is af te leggen.

Het laaghangende fruit dat het aantal verkeersslachtoffers kan verminderen, is ondertussen wellicht geplukt. De spreker vermoedt dat er maatregelen nodig zijn die meer politieke moed vereisen.

De grote killers in het verkeer zijn welbekend: overdreven snelheid, rijden onder invloed, vermoeidheid, smartphonegebruik en andere vormen van afleiding. Als iedereen zich aan de snelheidslimieten zou houden, zouden er 190 doden minder vallen. Indien niemand nog dronken of onder invloed zou rijden, zouden er 160 doden minder te betreuren zijn. Als niemand verstrooid of afgeleid door onder andere de smartphone achter het stuur zou zitten, zou dit tot 100 slachtoffers minder betekenen. Indien niemand nog vermoeid achter het stuur zit, zouden er 140 doden minder vallen.

De heer Van den Bergh besluit hieruit dat het probleem vaak niet bij de regels ligt, maar wel bij de handhaving en de bestraffing. De doelstellingen uit het regeerakkoord inzake het optrekken van het handhavingsniveau (met zowel moderne technieken als extra mankracht) zijn daarom lovenswaardig en hoogst noodzakelijk. Hij is verheugd dat deze punten expliciet herhaald worden in de beleidsnota.

De minister had het voorts over de organisatie van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, die alle cijfers opnieuw onder de loep kan nemen en aanbevelingen zal formuleren. In deze context dient de bestrijding van recidive en straffeloosheid een belangrijke doelstelling te zijn.

Que pense le ministre du permis de conduire à points? On constate du côté flamand une volonté unanime de lutter contre la récidive de manière plus efficace et plus sévère tout en veillant à sensibiliser le public. L'intervenant observe en revanche une certaine hésitation du côté francophone, en raison des lacunes de l'exemple français. Or, une vingtaine de pays européens ont mis en place un tel système, chacun à sa manière. Le membre se félicite que Vias soit chargé d'étudier quelle est la meilleure façon d'appliquer un permis de conduire à points.

L'idée de mieux appréhender le phénomène des mini-récidivistes a par ailleurs été lancée au cours de la législature précédente. Le parquet devrait avoir une vue d'ensemble du phénomène afin de pouvoir traduire en justice les contrevenants qui font régulièrement l'objet de perceptions immédiates et de transactions. Le ministre a-t-il l'intention de poursuivre ce projet? Il est essentiel à cet égard que toutes les banques de données soient au point.

Des mesures importantes doivent aussi encore être prises dans le domaine du suivi et de la répression des conducteurs. La numérisation et l'automatisation pourraient se poursuivre grâce à une coopération avec la Justice et l'Intérieur. On pourrait par exemple assurer un meilleur suivi de la conduite sans permis en reliant la banque de données Mercurius (Justice) aux caméras ANPR (Intérieur).

Le ministre a également commenté les sanctions alternatives. Il s'agit d'une piste intéressante. Il sera nécessaire à cet effet d'organiser une concertation efficace avec les Régions.

L'intervenant estime par ailleurs qu'il est possible de réaliser des avancées en ce qui concerne le lien entre les nouvelles technologies automobiles et la sécurité routière. Il évoque par exemple un *data event recorder* ou le placement obligatoire d'un éthylotest antidémarrage dans toutes les voitures européennes.

Un autre thème à appréhender au niveau européen est la nécessité de maintenir les efforts déployés pour poursuivre les contrevenants transfrontaliers.

M. Van den Bergh se penche ensuite sur la promotion des modes de déplacement actifs et sur le transfert modal. Il souligne que la part des usagers vulnérables dans le nombre total de morts et de blessés graves sur les routes a augmenté ces dernières années. Il est donc très important que les statistiques relatives à la circulation routière accordent une attention particulière à ces usagers de la route les plus vulnérables.

Wat is de visie van de minister op het rijbewijs met punten? Er is aan Vlaamse kant duidelijk eensgezindheid om recidive op een betere, striktere manier aan te pakken en tegelijk te zorgen voor bewustwording. De spreker stelt aan Franstalige kant enige aarzeling vast, omwille van de gebreken van het Franse voorbeeld. Er zijn echter een twintigtal Europese landen die een dergelijk systeem kennen en dit elk op hun eigen manier invullen. Het lid is verheugd dat Vias zal onderzoeken op welke manier een rijbewijs met punten het best kan toegepast worden.

Daarnaast werd tijdens de vorige legislatuur het idee gelanceerd om mini-recidivisten beter aan te pakken. Het parket zou dan een volledig beeld moeten hebben en in het geval van aanhoudende onmiddellijke inningen en minnelijke schikkingen een overtreder voor de rechtbank kunnen brengen. Heeft de minister nog plannen om dit project verder te zetten? Het is belangrijk dat alle databanken daarvoor op punt staan.

Ook op het vlak van opvolging en bestraffing van bestuurders zijn er nog belangrijke stappen te zetten. Door middel van samenwerking met Justitie en Binnenlandse Zaken kunnen digitalisering en automatisering verdergezet worden. Zo kan het rijden zonder rijbewijs bijvoorbeeld beter opgevolgd worden door de Mercurius-databank (Justitie) te koppelen met ANPR-camera's (Binnenlandse Zaken).

De minister lichtte daarnaast de alternatieve sancties toe, wat de heer Van den Bergh een goed plan lijkt. Een goede samenwerking met de Gewesten is daarvoor noodzakelijk.

De spreker is verder van mening dat er winst mogelijk is op het vlak van nieuwe autotechnologieën en verkeersveiligheid. Mogelijkheden zijn bijvoorbeeld een *data event recorder* of een verplicht alcoholslot in alle Europese wagens.

Een ander thema op Europees niveau is de noodzaak om verder in te zetten op de vervolging van grensoverschrijdende overtreeders.

De heer Van den Bergh gaat vervolgens in op het bevorderen van actieve vervoerswijzen en een *modal shift*. Hij wijst erop dat het aandeel zwakke weggebruikers in het totaal aantal verkeersdoden en zwaargewonden de afgelopen jaren gestegen is. Specifieke aandacht voor deze zwakke weggebruikers in de verkeersstatistiek is bijgevolg erg belangrijk, aldus de spreker.

En ce qui concerne la révision du Code de la route, le ministre a choisi de se concentrer principalement sur ces usagers vulnérables. M. Van den Bergh souligne, ici aussi, que cette révision traîne en longueur depuis 2006. Ce dossier s'est heurté à des conflits de compétences au cours de la législature précédente. L'intervenant espère qu'il sera possible de surmonter ces conflits afin d'atteindre l'objectif d'un Code de la route simplifié. Si cela s'avère impossible, il vaudra peut-être mieux tout reprendre à zéro. L'intervenant souligne par ailleurs qu'il faut également éviter un excès de réglementation en la matière.

L'intervenant indique ensuite qu'il est favorable à l'idée de soutenir l'utilisation du vélo. Il rappelle qu'il a déposé une proposition de résolution visant à généraliser l'indemnité vélo (DOC 55 685/006). Il est important que les partenaires sociaux prennent des mesures pour que cette indemnité ne reste pas limitée à un groupe spécifique de travailleurs. Les pouvoirs publics pourront jouer un rôle d'exemple en la matière. L'intervenant regrette que la SNCB n'ait pas prévu d'indemnité vélo pour son propre personnel. Le ministre pourrait prendre les initiatives nécessaires à cet effet.

En ce qui concerne le transport routier de marchandises, l'intervenant reconnaît qu'il est temps de réviser le plan pour une concurrence loyale dans le secteur du transport, qui date de 2016. Il serait préférable que cette révision ait lieu en concertation avec le secteur.

M. Van den Bergh ne comprend pas très bien le passage suivant de l'exposé d'orientation politique: "Au plan européen, je plaiderai pour une révision des législations existantes, au profit des travailleurs détachés comme de notre économie intérieure."

Les règles de détachement ont été remaniées récemment. Le transport en est toutefois explicitement exclu. Il est renvoyé au paquet mobilité de l'UE, qui contient des règles de détachement pour le secteur des transports. Ces règles ont également été fixées et elles entreront en vigueur dans un avenir proche. M. Van den Bergh se demande dans quelle mesure il est encore nécessaire de revoir la législation. Le ministre pourrait-il clarifier ce point?

L'intervenant aborde enfin l'e-CMR, qui lui semble être un projet intéressant pour introduire la numérisation des lettres de voiture plus rapidement que par le biais du règlement eFTI (*Electronic Freight and Transport Information*) de l'Union européenne, qui vise l'horizon 2024. En outre, contrairement au règlement eFTI, le protocole e-CMR a été ratifié par le Royaume-Uni, ce qui n'est pas sans importance dans le contexte du

Wat de herziening van de wegcode betreft, focust de minister vooral op deze zwakke weggebruikers. De heer Van den Bergh wijst er in dit verband opnieuw op dat de herziening al aansleept sinds 2006. Tijdens de vorige legislatuur botste dit dossier op bevoegdheidsconflicten. De spreker hoopt dat dergelijke conflicten overstegen kunnen worden om het doel van een vereenvoudigde wegcode te bereiken. Lukt dit niet, dan kan er misschien beter met een blanco blad gestart worden. Een bijkomende overweging is dat overregulering van het verkeer evenmin een goede zaak is.

De spreker laat vervolgens weten achter de ondersteuning van het gebruik van de fiets te staan. Hij herinnert aan zijn voorstel van resolutie tot veralgemening van de fietsvergoeding (DOC 55 685/006). Het is belangrijk dat de sociale partners daar werk van maken, opdat deze vergoeding niet beperkt blijft tot een specifieke groep werknemers. De overheid kan een voorbeeldrol spelen. Het feit dat de NMBS geen fietsvergoeding voor haar eigen personeel voorziet lijkt in dat opzicht niet meteen een goed voorbeeld. De minister kan de nodige initiatieven nemen.

Wat het goederenvervoer over de weg betreft, beaamt de spreker dat het plan voor eerlijke concurrentie in de transportsector, dat dateert van 2016, aan herziening toe is. Dit dient bij voorkeur in overleg met de sector te gebeuren.

Verder is het de heer Van den Bergh niet helemaal duidelijk wat de minister bedoelt met de volgende passage in de beleidsverklaring: "Op Europees niveau zal ik pleiten voor een herziening van de bestaande wetgeving, ten behoeve van de gedetacheerde werknemers alsook onze interne economie."

De detacheringsregels werden onlangs herwerkt. Transport is daarvan echter uitdrukkelijk uitgesloten, waarbij wordt verwezen naar het Mobiliteitspakket van de EU, dat detacheringsregels voor de transportsector bevat. Ook die regels zijn inmiddels vastgelegd, en zullen in de nabije toekomst in werking treden. De heer Van den Bergh vraagt zich af welke herziening van de wetgeving er nog nodig is. Kan de minister dit verduidelijken?

De spreker gaat ten slotte in op e-CMR, wat hem een interessant project lijkt om de digitalisering van de vrachtbrieven sneller in te voeren dan via de eFTI-verordening (*Electronic Freight and Transport Information*) van de Europese Unie, waarvoor op 2024 gemikt wordt. Bovendien werd het e-CMR-protocol, in tegenstelling tot de eFTI-regeling, door het Verenigd Koninkrijk geratificeerd, wat in het kader van de Brexit niet onbelangrijk is.

Brexit. Il faut donc mettre tout en œuvre pour instaurer rapidement cette lettre de voiture numérique.

M. Van den Bergh aborde ensuite le domaine de l'aviation.

Les normes de bruit et les routes de vol sont depuis longtemps un problème épineux qui suscite les passions. Aucune solution n'a encore été trouvée en la matière. Il appartient aux élus et aux différents gouvernements compétents et non aux cours et tribunaux de trancher cette question.

Le ministre évoque des plateformes de concertation, des études et des analyses. Tout cela peut effectivement être utile, mais l'intervenant estime qu'il manque un calendrier. Quand pourra-t-on prendre des mesures offrant la stabilité et la sécurité juridique à toutes les parties concernées? Il est nécessaire d'élaborer une solution durable et équilibrée pour la gestion des nuisances sonores autour de l'aéroport.

M. Van den Bergh indique que l'on pourrait réfléchir à la mise en place d'un meilleur cadre institutionnel pour les nuisances sonores dues aux avions, afin qu'une seule autorité belge soit compétente en la matière. Qu'en pense le ministre? Quelles sont les initiatives qu'il compte prendre pour faire avancer ce dossier?

L'intervenant souligne que la loi sur les procédures de vol n'est pas mentionnée dans l'exposé d'orientation politique, alors que l'accord de gouvernement fait état de la volonté d'élaborer un projet de loi équilibré en la matière.

En ce qui concerne le contrôle du trafic aérien, M. Van den Bergh voudrait savoir dans quels domaines une coopération et une synergie accrues seront mises en place avec le contrôle du trafic aérien de la Défense au cours de cette législature.

L'intervenant pointe ensuite l'absence dans l'exposé d'orientation politique du ministre de deux éléments relatifs au contrôle du trafic aérien qui figurent dans l'accord de gouvernement:

— l'apport structurel des partenaires dans le capital de Skeyes;

— la concertation avec les Régions en vue de la révision de l'accord de coopération.

Le membre demande ensuite ce qu'il en est de l'élaboration d'un nouveau cadre législatif pour les drones. Le ministre peut-il confirmer que ce processus a été retardé en raison de la crise du coronavirus? Il demande par

Alles dient dus in het werk gesteld te worden om deze digitale vrachtbrief snel te realiseren.

De heer Van den Bergh behandelt vervolgens het thema luchtvaart.

Geluidsnormen en vliegroutes vormen sinds lang een gordiaanse knoop die de emoties hoog doet opblazen en waarvoor nog geen oplossing werd bereikt. Het is aan de verkozenen en de verschillende bevoegde regeringen om deze knoop door te hakken. Dit is niet de taak van hoven en rechtbanken.

De minister verwijst naar overlegplatforms, studies en analyses. Dit lijkt de spreker wel nuttig, maar er ontbreekt volgens hem een tijdslijn. Wanneer zullen er stappen vooruit gezet kunnen worden die stabiliteit en juridische zekerheid bieden voor alle betrokkenen? Een duurzame en evenwichtige oplossing voor het beheer van de geluidshinder rond de luchthaven is noodzakelijk.

De heer Van den Bergh oppert de mogelijkheid om na te denken over een verbeterd institutioneel kader met betrekking tot vliegtuiglawaai, zodat slechts één Belgische overheid bevoegd wordt. Wat is de visie van de minister hierover? Op welke manier zal de minister dit dossier proberen vlot te trekken?

De spreker merkt op dat de vliegwet niet vermeld wordt in de beleidsverklaring, terwijl in het regeerakkoord sprake is van plannen om tot een evenwichtig wetsontwerp te komen.

Wat de luchtverkeersleiding betreft, verneemt de heer Van den Bergh graag op welke vlakken er tijdens deze legislatuur meer samenwerking en synergie zal gerealiseerd worden met de luchtverkeersleiding van Defensie.

Verder merkt de spreker op dat twee elementen uit het regeerakkoord inzake luchtverkeersleiding niet in de beleidsverklaring van de minister staan:

— de structurele inbreng van partners in het kapitaal van Skeyes;

— het overleg met de Gewesten met het oog op de herziening van het samenwerkingsakkoord.

Voort vraagt het commissielid naar de stand van zaken met betrekking tot een nieuw wetgevend kader voor drones. Kan de minister bevestigen dat dit vertraging oplep omwille van de coronacrisis? Een andere vraag in

ailleurs si les certificats délivrés à l'étranger et les formations suivies à l'étranger seront reconnus en Belgique.

M. Van den Bergh aborde enfin l'avenir de l'aviation et en particulier l'interdiction des trajets aériens pour les courtes distances, à laquelle le ministre est favorable. Il souligne que des alternatives doivent être disponibles. Il faut accorder une attention particulière à la connexion de *Brussels Airport* au réseau TGV. Il s'agit d'un élément important pour promouvoir le passage au rail. Quelles sont les mesures envisagées pour que l'aéroport national puisse être connecté à des liaisons à grande vitesse plus nombreuses et plus fréquentes?

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) souligne tout d'abord l'importance de la mobilité. Pour notre climat, pour notre santé, mais aussi pour la sécurité routière et notre portefeuille, un transfert modal (*modal shift*) vers des modes de transport plus durables est nécessaire.

Selon l'intervenante, il est de plus en plus évident que la voiture n'est plus la solution miracle pour tous nos besoins de déplacement. Nous devons passer d'un modèle "*one size fits all*" à des solutions sur mesure pour chaque déplacement et chaque utilisateur.

L'ambition de réaliser un transfert modal est désormais largement partagée. Les gouvernements régionaux proposent des objectifs clairs et les pouvoirs locaux s'engagent tous en faveur de la sécurité routière dans les centres villes et dans les villages.

L'intervenante estime que pour réaliser cette ambition, le chemin de fer constitue un maillon essentiel. Dans sa note de politique, le ministre affirme que chaque euro investi dans les chemins de fer "peut" générer un rendement d'environ 3 euros dans l'économie. L'intervenant épingle toutefois le fait que, dans le passé, certains investissements dans les chemins de fer ont parfois été utilisés à d'autres fins. Il serait donc préférable de dire que chaque euro investi dans les chemins de fer "doit" rapporter 3 euros à l'économie.

Mme Verhaert estime que l'idée du ministre d'évaluer et éventuellement de reconduire le Railpass Hello Belgium est absurde. Ce n'est pas une bonne utilisation des ressources. Elle demande plutôt au ministre de donner à la SNCB la liberté et l'autonomie tarifaire nécessaires pour mener une véritable politique commerciale afin d'attirer de nouveaux passagers.

L'intervenante aborde ensuite la question des investissements nécessaires. L'état actuel des chemins de fer belges est en effet parfois très éloigné de l'image idéale à laquelle aspire le ministre. Par exemple, de

dit verband is of buitenlandse attestaten en opleidingen in België erkend zullen worden.

Tot slot wil de heer Van den Bergh ingaan op de toekomst van de luchtvaart en meer bepaald het verbod op vliegverkeer over korte afstanden, waarvan de minister voorstander is. Hij wijst erop dat er alternatieven beschikbaar moeten zijn. De aansluiting van Brussels Airport op het HST-netwerk dient bekeken te worden. Dit is een belangrijk aspect om de omschakeling van vliegverkeer naar het spoor te bevorderen. Welke maatregelen worden onderzocht opdat de nationale luchthaven kan worden aangesloten op meer en frequentere hogesnelheidsverbindingen?

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) beklemtoont om te beginnen het belang van mobiliteit. Voor ons klimaat, voor onze gezondheid maar ook voor de verkeersveiligheid en onze portefeuille is een *modal shift* naar meer duurzame vervoersmodi noodzakelijk.

Volgens de spreker wordt het steeds duidelijker dat de auto niet meer dé wonderoplossing is voor alle verplaatsingsbehoeften. We moeten overstappen van een "*one size fits all*"-model naar oplossingen op maat voor elke verplaatsing en voor elke gebruiker.

De ambitie om een *modal shift* te realiseren is intussen breed gedeeld. De gewestregeringen schuiven duidelijke streefcijfers naar voren en lokale besturen zetten zich stuk voor stuk in voor verkeersveiligheid in stads- en dorpscentra.

Om die ambitie te realiseren is het spoor een essentiële schakel, voegt de spreker eraan toe. In zijn beleidsnota stelt de minister dat elke euro die in het spoor wordt geïnvesteerd een opbrengst van ongeveer 3 EUR in de economie "kan" opleveren. In het verleden werden investeringen in de spoorwegen soms wel eens gebruikt om andere doeleinden te realiseren, merkt de spreker op. Het zou dan ook beter zijn om te stellen dat elke euro die in het spoor wordt geïnvesteerd 3 EUR in de economie "moet" opleveren.

Mevrouw Verhaert vindt het idee van de minister om de Hello Belgium Railpass te evalueren en mogelijks opnieuw in te voeren absurd. Dat is geen goede besteding van de middelen. Ze vraagt de minister om, in de plaats daarvan, de NMBS de nodige vrijheid en tariefautonomie te geven om een echte commerciële politiek te voeren om nieuwe passagiers aan te trekken.

Daarna kaart de spreker de noodzakelijke investeringen aan. De huidige toestand van de Belgische spoorwegen staat immers soms ver van het ideaalbeeld waarnaar de minister streeft. Zo zijn heel wat treinstellen

nombreux trains sont obsolètes et leur ponctualité laisse à désirer. En outre, certaines gares importantes ne sont accessibles ni aux chaises roulantes, ni aux vélos, ni aux poussettes.

Elle demande qu'une attention particulière soit accordée à des gares telles que celle de Herentals. Il s'agit de gares ayant une importante fonction de transfert régional et où, en 2020, les voyageurs doivent toujours se déplacer sur des quais boueux pour monter péniblement dans le train.

Les gares principales doivent être parfaitement accessibles, tant en termes de nombre de passagers que sur le plan fonctionnel. Dans ce contexte, l'intervenante renvoie à une proposition de résolution qu'elle a déposée l'année dernière (DOC 55 0951/001) et qui a été reprise dans l'accord de coalition. Elle ajoute qu'une connexion facile avec d'autres moyens de transport public constitue à ses yeux une évidence.

L'intervenante demande au ministre dans quelle mesure il associera les régions à ses efforts visant à rendre les gares accessibles.

Mme Verhaert évoque ensuite la question de la fréquence des trains. L'ambition du ministre est qu'un train s'arrête toutes les demi-heures dans toutes les gares du pays. L'intervenante pense qu'il s'agit d'une évolution logique. Elle évoque l'exemple des Pays-Bas, où des correspondances fréquentes répondant à un schéma fixe existent depuis des années. Elle souligne l'importance de prévoir suffisamment de temps entre deux trajets en train. Elle ajoute que cette mesure n'a pas nécessairement de sens dans toutes les gares.

Dans quelle mesure le modèle *Integrato* constituera-t-il la base de la vision que le ministre souhaite mettre en œuvre à l'horizon 2040?

L'intervenante aborde ensuite la question de l'accord de gestion. Par le biais d'un "*direct Award*", le nouveau gouvernement accordera à la SNCB dix années d'exclusivité supplémentaire sur le transport national de passagers subventionné. Le sommet de la hiérarchie de la SNCB le réclamait d'ailleurs depuis quelque temps. L'intervenante évoque notamment le plaidoyer qu'a tenu au sein de cette commission l'actuelle CEO de la SNCB, Mme Sophie Dutordoir, qui réclamait une vision claire du gouvernement sur les chemins de fer.

Selon l'intervenante, l'Open Vld n'a jamais été favorable à un "Big Bang" en matière de libéralisation du transport ferroviaire intérieur. Son groupe plaide plutôt pour une évolution progressive, comme aux Pays-Bas. Elle se réjouit dès lors que la première étape en ce sens

verouderd en laat de stiptheid van de treinen te wensen over. Bovendien zijn belangrijke toegangsstations niet toegankelijk voor reizigers met een beperking, met een fiets of een buggy.

Ze vraagt een bijzondere aandacht voor stations zoals Herentals. Dat zijn stations met een belangrijke regionale overstapfunctie waar reizigers in 2020 nog altijd in de modder op een trein moeten klauteren.

De belangrijkste stations moeten zowel qua reizigersaantallen als qua functie integraal toegankelijk zijn. De sprekerster verwijst in dat kader naar een voorstel van resolutie die ze vorig jaar heeft ingediend (DOC 55 0951/001) en dat opgenomen werd in het regeerakkoord. Ze voegt eraan toe dat een vlotte aansluiting op andere openbare vervoersmiddelen voor haar een evidentie zijn.

De sprekerster vraagt aan de minister in hoeverre hij de gewesten zal betrekken om de stations tegen 2020 toegankelijk te maken.

Daarna kaart mevrouw Verhaert de "halfuur frequentie" aan. Het is de ambitie van de minister dat in elk station in ons land om het half uur een trein stopt. De sprekerster vindt dit een logische evolutie. Ze geeft in dat kader het voorbeeld van Nederland waar frequente verbindingen volgens een vast patroon al jaren bestaat. Ze beklemtoont het belang van voldoende tijd te voorzien tussen twee treinritten. Ze voegt eraan toe dat deze maatregel geen zin heeft in stations waar daar geen nood aan is.

In hoeverre zal *Integrato* de basis vormen voor de visie die de minister wil ontwikkelen naar 2040 toe?

Vervolgens snijdt de sprekerster het thema "beheers-overeenkomst" aan. Via een "*direct award*" krijgt de NMBS van de nieuwe regering tien jaar langer exclusiviteit over het gesubsidieerde binnenlandse reizigersvervoer. De NMBS-top drong daar al een tijd op aan. De sprekerster verwijst naar het pleidooi dat NMBS-CEO, mevrouw Sophie Dutordoir, in deze commissie heeft gehouden voor een duidelijke visie van de overheid op de spoorwegen.

Volgens de sprekerster is Open Vld nooit voorstander geweest van een "Big Bang" wat betreft de liberalisering van het binnenlandse spoorvervoer, wel van een geleidelijke evolutie zoals in Nederland. Ze verheugt er zich daarom over dat de eerste stap hierin gezet zal worden

sera franchise avec deux projets pilotes, l'un en Flandre et l'autre en Wallonie, comme le prévoit l'accord de gouvernement.

Elle ajoute que les projets pilotes sont nécessaires pour acquérir de l'expérience, mais aussi pour voir comment les choses peuvent être améliorées. Par exemple, l'arrivée de nouveaux opérateurs aux Pays-Bas a fait en sorte que les chemins de fer se préoccupent beaucoup plus de leur clientèle. De plus, les chiffres traduisant la satisfaction des clients à l'égard des opérateurs, tant privés que publics, sont bien meilleurs que ceux que nous connaissons actuellement en Belgique.

Le ministre peut-il donner un calendrier indicatif pour ces projets pilotes? Selon l'intervenante, il serait logique que ce calendrier soit synchronisé avec celui qui est actuellement prévu en Flandre.

Comment le ministre envisage-t-il la mise en œuvre concrète de ce projet?

L'intervenante estime que, à l'exception des lignes à grande vitesse, le trafic transfrontalier est très mal organisé. Quelles mesures le ministre prendra-t-il pour promouvoir le transport frontalier régional?

Aujourd'hui, ces liaisons ferroviaires sont exploitées avec du matériel très ancien, les fréquences sont faibles et les prix peu attractifs. Quelles initiatives le ministre prendra-t-il, en concertation avec nos pays voisins, pour améliorer ces liaisons, comme, par exemple, entre Hamont et Weert?

L'intervenante estime que le transport ferroviaire de marchandises offre de nombreuses possibilités. L'accord de gouvernement prévoit un doublement du volume d'ici 2030. Des efforts très importants seront nécessaires pour atteindre cet objectif.

L'accord de gouvernement ne prévoit rien, en revanche, en ce qui concerne le deuxième désenclavement du port d'Anvers et le "Rhin d'Acier". Comment le ministre voit-il l'évolution de ces dossiers? L'intervenante encourage également le ministre à accorder l'attention nécessaire, dans ces dossiers, à la communication avec les riverains.

Mme Verhaert souligne que le rôle d'Infrabel est de fournir des infrastructures suffisantes et de qualité et d'en faire également un usage optimal. Infrabel devra évoluer vers une entreprise qui, outre la gestion, l'entretien et la sécurité de notre réseau ferroviaire, permet également à ce réseau d'être le plus rentable possible; une entreprise orientée vers le client et décidée à contribuer à réaliser l'ambition de doubler le volume du transport de marchandises par rail. Comment le ministre voit-il le

met twee proefprojecten, één in Vlaanderen en één in Wallonië, zoals voorzien in het regeerakkoord.

Proefprojecten zijn nodig om ervaringen op te doen maar ook om te zien hoe het beter kan, voegt de spreker eraan toe. Zo heeft de komst van nieuwe operatoren in Nederland de spoorwegen veel klantgerichter gemaakt. Daarnaast zijn de tevredenheidscijfers over de operatoren, zowel privaat als openbaar, veel beter dan diegene die we momenteel in België kennen.

Kan de minister een indicatieve timing geven voor deze proefprojecten? Het zou volgens de spreker logisch zijn dat deze proefprojecten gelijklopen met de timing die men momenteel in Vlaanderen aanhoudt.

Hoe ziet de minister de uitwerking hiervan?

De spreker is van oordeel dat grensoverschrijdend verkeer, met uitzondering van de hogesnelheidslijnen, zeer slecht is uitgebouwd. Welke maatregelen zal de minister nemen om het regionaal grensvervoer te stimuleren?

Vandaag worden deze verbindingen uitgebaat met zeer oud materieel, tegen een lage frequentie en een onaantrekkelijke prijs. Welke initiatieven zal de minister, in samenwerking met onze buurlanden, nemen om verbindingen zoals Hamont-Weert te verbeteren?

De spreker is van mening dat het goederenvervoer veel mogelijkheden biedt. Het regeerakkoord voorziet een verdubbeling van het volume tegen 2030. Om die doelstelling te realiseren zullen stevige inspanningen nodig zijn.

Over de tweede havenontsluiting in Antwerpen en de IJzeren Rijn staat er echter niets in het regeerakkoord. Hoe ziet de minister deze dossiers evolueren? De spreker moedigt de minister ook aan om de nodige aandacht te besteden aan de communicatie omtrent deze dossiers naar de omwonenden toe.

Het is de rol van Infrabel om voldoende kwaliteitsvolle infrastructuur ter beschikking te stellen en deze ook optimaal te gebruiken, stelt de spreker. Infrabel zal moeten evolueren naar een bedrijf dat naast beheer, onderhoud en veiligheid van ons sporennet, ons sporennet ook zo maximaal mogelijk laat renderen. Een bedrijf dat klantgericht is en de ambitie om het volume aan goederenvervoer per spoor te verdubbelen mee wil realiseren. Hoe ziet de minister de rol van Infrabel? Ziet

rôle d'Infrabel? Voit-il des possibilités, à l'instar de nos pays voisins, de stimuler le transport ferroviaire de marchandises par le biais d'une réduction de la redevance d'utilisation des sillons ferroviaires?

Il y a quelques mois, une résolution a été adoptée sur la participation d'Infrabel et de la SNCB à la réalisation d'un réseau de pistes cyclables rapides (DOC 55 0944/009). Cette résolution invite Infrabel à adopter une attitude constructive vis-à-vis de la construction de telles pistes cyclables rapides. Il y est notamment précisé que, dans le cadre de la réalisation du réseau de pistes cyclables rapides, Infrabel et la SNCB ne peuvent imposer de conditions étrangères à la réalisation du réseau, comme par exemple l'approbation à accorder à des travaux d'infrastructure qui ne s'inscrivent pas dans le cadre de la réalisation du réseau. En pratique, cependant, Infrabel fait pression sur les autorités locales par tous les moyens pour qu'elles acceptent sans conditions la suppression des passages à niveau, même si cela n'améliore pas la sécurité ou la qualité du cadre de vie dans les environs. Le ministre se concertera-t-il avec Infrabel en vue d'ajuster cette politique?

L'intervenante explique ensuite qu'en matière de sécurité routière, l'ambition de son groupe est de parvenir à ce que plus personne ne meure des suites d'un accident de la route. Cela nécessite des efforts en matière d'infrastructures, et aussi que les régions et les pouvoirs locaux prennent leurs responsabilités à cet égard. Des efforts comportementaux sont également nécessaires. Les contrôles doivent viser à corriger les comportements. Le but n'est pas de récolter le plus d'amendes possible, mais qu'il y ait sur nos routes le moins de comportements dangereux possible.

Pour certaines infractions, nous disposons aujourd'hui de possibilités de contrôle adéquates et suffisantes. Les chances d'être pris ne sont pas toujours proportionnelles au danger que représente l'infraction. Cela explique pourquoi certains conducteurs ont parfois l'impression que le contrôle de la circulation n'est qu'une question d'argent.

L'intervenante demande au ministre d'augmenter considérablement les chances d'être pris pour des infractions graves. Elle estime qu'il est important également de créer une adhésion suffisante des citoyens à l'égard des contrôles.

Si la carotte ne suffit pas, il faut manier le bâton, estime l'intervenante. Les conducteurs qui pensent que le Code de la route ne s'applique pas à eux n'ont pas leur place dans la circulation. Afin de créer un cadre

hij mogelijkheden om, in navolging van onze buurlanden, het goederenvervoer per spoor te stimuleren door middel van een verlaging van de rijpadvergoeding?

Enkele maanden geleden werd een resolutie goedgekeurd betreffende de medewerking van Infrabel en de NMBS bij de realisatie van een netwerk van fiets-snelwegen (DOC 55 0944/009). In die resolutie wordt Infrabel gevraagd zich constructief op te stellen bij de aanleg van fietssnelwegen. Er wordt onder meer gesteld dat Infrabel en de NMBS in het kader van de realisatie van het netwerk van fietssnelwegen geen voorwaarden mogen opleggen die losstaan van de realisatie van dat netwerk, zoals bijvoorbeeld de voorwaarde om goedkeuring te verlenen aan infrastructuurnetwerken die niet kaderen in de realisatie van het netwerk. In de praktijk blijkt echter dat Infrabel lokale besturen met alle middelen onder druk zet om akkoord te gaan met het onvoorwaardelijk afschaffen van overwegen, ook wanneer dit de veiligheid of de leefbaarheid van de omgeving niet ten goede komt. Zal de minister met Infrabel afspraken maken om dit beleid bij te sturen?

De spreker legt vervolgens uit dat op vlak van verkeersveiligheid, de ambitie van haar fractie nul verkeersdoden is. Daarvoor zijn infrastructurele inspanningen nodig, waar zowel de gewesten als de lokale besturen hun verantwoordelijkheid nemen. Er zijn ook gedragsmatige inspanningen nodig. Handhaving moet tot doel hebben om veilig gedrag bij te sturen. Het is niet de bedoeling om zoveel mogelijk boetes te innen, wel om zo weinig mogelijk verkeersonveilig gedrag op onze wegen te zien.

Voor sommige overtredingen hebben we vandaag adequate en voldoende controlemogelijkheden. De pakkans staat evenwel niet altijd in verhouding tot het gevaar van de overtreding. Bestuurders hebben hierdoor soms het gevoel dat verkeershandhaving enkel met geld te maken heeft.

De spreker vraagt aan minister om de pakkans drastisch te verhogen voor zware overtredingen. Voldoende draagvlak creëren voor handhaving vindt ze ook belangrijk.

Wie niet horen wil moet voelen, stelt de spreker. De bestuurders die denken dat de verkeersregels niet voor hen gelden, hebben geen enkele plaats in het verkeer. Om een duidelijk kader hiervoor te creëren,

clair à cet égard, le permis de conduire à points est une très bonne mesure. Toute personne qui met les autres en danger de manière répétée doit être empêchée de prendre le volant. Toute personne qui roule sans permis est un criminel.

Dans sa note de politique, le ministre parle également de l'“orientation client”. C'est ainsi notamment que les candidats conducteurs pourront introduire leur demande de permis provisoire B en ligne. Dans le cadre de cette même approche axée sur le client, le ministre voit-il la possibilité d'informer les conducteurs du fait que leur permis de conduire électronique est arrivé à expiration?

En ce qui concerne l'aéroport, l'intervenante espère que le ministre - contrairement à ses prédécesseurs - réussira à faire adopter une loi équilibrée sur les procédures de vol. Elle apprécie la volonté du ministre d'engager un dialogue en 2021 avec tous les acteurs impliqués dans ce dossier et l'appelle à ne pas se contenter de mots, mais à agir. Tant qu'il n'y aura pas de cadre clair pour l'aéroport national, de nombreuses solutions possibles resteront bloquées, l'aéroport n'aura pas les perspectives de croissance dont il a besoin, il n'y aura pas de clarté pour les riverains locaux et il sera également difficile de miser concrètement sur l'isolation acoustique des habitations. Quel est le calendrier du ministre en ce qui concerne la loi sur les procédures de vol?

Le ministre devra s'atteler prochainement à élaborer un nouvel accord de gestion avec Skeyes. Mme Verhaert invite le ministre à œuvrer dans le sens d'une continuité des services offerts par le contrôleur aérien. Dans quel délai le ministre voit-il la possibilité de conclure un nouvel accord de coopération avec les régions afin de remplacer l'accord de 1989?

L'intervenante fait enfin remarquer que l'exposé d'orientation politique ne contient qu'une seule phrase sur les drones, alors qu'il s'agit d'un secteur très important et promis à un bel avenir, et autour duquel un travail législatif important a été accompli l'année dernière. Quelles est la vision du ministre sur la politique à mener en matière de drones? Quelles initiatives prévoit-il de prendre à cet égard au cours de cette législature?

M. Georges Dallemagne (cdH) estime qu'en ce qui concerne le survol de Bruxelles, on est confronté à un vrai problème de santé publique important qui mine la santé de nombreux riverains, de jour comme de nuit. Depuis vingt ans, les responsables politiques ont failli dans ce domaine. C'est une vraie faillite aussi de la capacité d'orienter une stratégie qui permette à cet aéroport de mener à bien ses activités économiques et de services à la population.

is het rijbewijs met punten een zeer goede maatregel. Wie herhaaldelijk anderen in gevaar brengt, moet van achter het stuur worden gehaald. Wie dan toch zonder rijbewijs achter het stuur kruipt, is een crimineel.

In zijn beleidsnota heeft de minister het ook over klantgerichtheid. Zo kunnen kandidaat-bestuurders een voorlopig rijbewijs B online aanvragen. Ziet de minister vanuit datzelfde klantgerichte perspectief mogelijkheden om bestuurders van wie het elektronisch rijbewijs vervalt hiervan op de hoogte te stellen?

Wat de luchthaven betreft, hoopt de spreekster dat de minister – in tegenstelling tot zijn voorgangers – erin zal slagen om een evenwichtige vliegwet te laten goedkeuren. Ze apprecieert dat de minister in 2021 met alle actoren van dit dossier in dialoog wil treden en roept hem op om het niet enkel bij woorden te houden maar ook over te gaan tot daden. Zolang er geen duidelijk kader is voor de nationale luchthaven, blijven veel mogelijke oplossingen geblokkeerd, kan er geen perspectief geboden worden voor de noodzakelijke groeikansen voor de luchthaven, is er geen duidelijkheid voor de omwonenden en is het ook moeilijk om gericht in te zetten op geluidsisolatie van woningen. Wat is de timing van de minister voor de vliegwet?

De minister zal op korte termijn werk moeten maken van een nieuwe beheersovereenkomst met Skeyes. Mevrouw Verhaert roept hem dan ook op om werk te maken van een regeling voor de continuïteit van de dienstverlening bij Skeyes. Op welke termijn ziet de minister de mogelijkheid tot een nieuw samenwerkingsakkoord met de gewesten, ter vervanging van het akkoord van 1989?

Tot slot merkt de spreekster op dat er in de beleidsverklaring slechts één zin terug te vinden is over drones, terwijl dat een heel belangrijke sector is met een grote toekomst, waar het voorbije jaar veel wetgevend werk rond is verricht. Welke visie heeft de minister op het beleid rond drones? Welke initiatieven plant hij hierrond in deze legislatuur?

M. De heer Georges Dallemagne (cdH) is van oordeel dat het overvliegen van Brussel echt een wezenlijk probleem voor de volksgezondheid is, waarbij de gezondheid van vele omwonenden zowel overdag als 's nachts wordt geschaad. Al twintig jaar schieten de beleidsverantwoordelijken in dit dossier tekort. Het getuigt ook echt van de onmogelijkheid tot het ontplooiën van een strategie waardoor deze luchthaven zijn economische activiteiten en zijn diensten aan de bevolking naar behoren kan uitvoeren.

Les seules réponses formulées dans ce dossier viennent d'une part de la Région de Bruxelles-Capitale qui a fixé des normes de bruit. Madame Céline Fremault, ancienne ministre chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, en a d'ailleurs sanctionné le non-respect. D'autres décisions sont venues de juges, qui ont validé ces sanctions et qui ont condamné l'État fédéral soit à des astreintes soit à indemniser certaines victimes des nuisances. Il est donc grand temps que le gouvernement fédéral vienne avec une solution structurelle qui protège la santé des citoyens et qui tienne compte des éléments économiques et de services.

Bien que trois des quatre ministres responsables de ce dossier appartiennent au même groupe politique, l'orateur s'étonne de ne lire dans l'accord de gouvernement que deux phrases à ce sujet: "Nous trouverons une solution pour les nuisances sonores et pour l'insécurité juridique avec laquelle l'aéroport de Bruxelles est confronté. Le gouvernement travaillera sur un projet de loi aérienne équilibré." Même si le ministre est un peu plus long dans sa note de politique générale, cela donne l'impression de vouloir gagner du temps dans ce dossier.

Selon l'orateur, le ministre fait semblant qu'il n'existe aucune étude, aucun audit, comme si la justice n'avait pas déjà largement balisé le terrain, comme si des concertations et des consultations n'avaient pas déjà été organisées. Or, c'est tout le contraire. La seule chose qui manque, c'est une vraie cartographie du bruit.

L'intervenant cite à ce sujet l'exemple de l'aéroport de Schiphol, où les riverains peuvent tous connaître le "Lden". Il s'agit d'un indicateur qui intègre la gestion de la nuisance liée au bruit ainsi qu'une notion subjective de cette nuisance. Il tient donc compte du moment lors duquel a lieu le bruit. En outre, lorsque le propriétaire d'un bien situé autour de Schiphol vend sa maison, il doit en indiquer le Lden.

Pour l'orateur, ce genre d'indicateur est un préalable à toute discussion concernant cette question des bruits autour de l'aéroport.

En outre, l'orateur a l'impression qu'en mettant en avant les difficultés que connaît le secteur et que le gouvernement est dans l'impossibilité de régler les problèmes, le ministre se met sur le banc de touche. Dans sa note de politique générale le ministre dit: "(...)

De enige antwoorden in dit dossier komen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat geluidsnormen heeft vastgelegd. Mevrouw Céline Fremault, de vroegere minister in de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie, heeft trouwens de niet-naleving van deze normen bestraft. Andere beslissingen kwamen van rechters, die deze sancties hebben bekrachtigd en de Federale Staat hebben veroordeeld tot het betalen van dwangsommen of het vergoeden van sommige slachtoffers van de geluidsoverlast. Het is dus hoog tijd dat de federale regering met een structurele oplossing komt, die de gezondheid van de burgers beschermt zonder het economische en dienstverleningsaspect van dit dossier uit het oog te verliezen.

Hoewel drie van de vier voor dit dossier bevoegde ministers tot dezelfde fractie behoren, verbaast de spreker zich erover dat er in het regeerakkoord slechts twee zinnen aan dit thema worden gewijd: "We realiseren een oplossing voor de geluidshinder en voor de rechtsonzekerheid waarmee de luchthaven Brussel-Nationaal wordt geconfronteerd. De regering werkt een ontwerp van evenwichtige vliegwet uit." Hoewel de minister er in zijn beleidsnota iets meer aandacht aan besteedt, kan men zich niet van de indruk ontdoen dat men tijd wil winnen in dit dossier.

Volgens de spreker doet de minister alsof er geen enkele studie en geen enkele audit rond het probleem van de geluidsoverlast is gevoerd, alsof het gerecht het terrein nog niet voor een groot deel heeft afgebakend, alsof er nog geen overleg heeft plaatsgevonden of adviezen zijn ingewonnen. Het tegendeel is echter waar. Het enige wat ontbreekt, is het echt in kaart brengen van de overlast.

De spreker haalt in dit verband het voorbeeld van de luchthaven van Schiphol aan, waar alle omwonenden de "Lden"-score kunnen opvragen. Dit is een indicator die zowel de geluidsoverlast op zich als de subjectieve beleving ervan weergeeft. Hij houdt dus rekening met het moment waarop er overlast is. Bovendien moeten eigenaars die een goed in de buurt van Schiphol verkopen, er de Lden-score van vermelden.

Voor de spreker is de invoering van een dergelijke indicator een must vooraleer men de bespreking van de geluidsoverlast in de buurt van de luchthaven kan aanvatten.

De spreker heeft voorts de indruk dat de minister zichzelf tot het reservebankje veroordeelt door te hameren op de moeilijkheden die de sector ondervindt en op het feit dat de regering niet bij machte is de problemen op te lossen. In zijn beleidsnota geeft de minister aan

impossible pour le gouvernement fédéral d'agir seul et d'élaborer une solution globale sans l'avis et l'accord des Régions." (DOC 1580/024, p. 24).

Cela est vrai pour certains éléments, admet l'orateur. Mais il ajoute qu'il existe de multiples terrains sur lesquels le ministre peut agir seul et en cite plusieurs exemples.

En subordonnant toute action, y compris l'adoption de *quick wins* à l'issue des travaux de la plateforme de concertation que le ministre entend mettre sur pied, le ministre donne l'impression qu'on ne fera pas grand-chose pendant un certain temps.

Pour s'assurer que rien ne bougera, le ministre évite soigneusement de baliser le travail. Il faut partir de zéro car il n'y a plus de référence aux accords de 2008 et 2010. Ces accords restent-ils une référence pour le ministre? Il n'y a plus de référence à la densité de la population des zones survolées, pas de référence aux normes de l'OMS ni au droit à la santé, pas d'évocation d'une extension de la nuit belge afin de s'aligner sur la nuit européenne. On ne retrouve rien sur la volonté d'interdire ou de taxer davantage les avions les plus bruyants, rien sur l'interdiction des sauts de puce, ni sur les procédures de vols et en particulier sur l'accentuation significative des taux de montées ou de décollage plus proches des pistes.

L'orateur explique ensuite que la plateforme que souhaite mettre en place le ministre existe déjà, mais qu'elle n'est plus utilisée car les discussions se déroulaient avec beaucoup de difficultés. Il insiste sur l'importance de bien cadrer la discussion. Il ne s'oppose pas à un changement de méthode, mais celle-ci doit être efficace. Pour que la discussion fonctionne il faut des préalables tels que la cartographie du bruit et le respect des décisions de justice. Le ministre entend-il d'ailleurs respecter ces décisions de justice?

Enfin, M. Dallemagne met le ministre en garde contre *skeyes*, qui prenait dans le passé certaines libertés par rapport à la mise en œuvre de certaines décisions politiques ou qui remettait en causes des décisions judiciaires.

Quant au volet "RER et intégration tarifaire", l'orateur s'étonne de n'en trouver qu'une seule mention dans l'accord du gouvernement, la note de politique générale et l'exposé d'orientation politique.

dat "(...) het voor de federale regering dus onmogelijk is om alleen op te treden en een globale oplossing uit te werken zonder het advies en de instemming van de gewesten." (DOC 1580/024, p. 24).

De spreker geeft toe dat dit voor bepaalde elementen in het dossier inderdaad waar is; hij voegt eraan toe dat de minister in talrijke domeinen wel degelijk alleen kan handelen en hij somt er verscheidene op.

Door elke actie, zelfs het toepassen van *quick wins*, afhankelijk te maken van de uitkomst van de werkzaamheden van het overlegplatform dat de minister in het leven wil roepen, wekt hij de indruk dat er op korte termijn niet veel zal gebeuren.

Het lijkt alsof de minister op een stilstand aanstuurt, want waarom zet hij de bakens voor die werkzaamheden niet zorgvuldig uit? Men moet van nul vertrekken want er wordt niet meer verwezen naar de akkoorden van 2008 en 2010. Zal de minister zich op die akkoorden blijven baseren? Er wordt niet langer verwezen naar de bevolkingsdichtheid van de overvlogen zones, noch naar de normen van de WHO, noch naar het recht op gezondheid. Ook geen woord over de uitbreiding van het vliegverbod 's nachts teneinde dezelfde normen als elders in Europa te hanteren. Nergens staat voorts te lezen dat men de meest luidruchtige vliegtuigen wil verbieden of fiscaal zwaarder wil belasten, of dat men ultrakorte vluchten wil verbieden. En al evenmin vindt men iets terug over de vluchtprocedures en in het bijzonder over de verscherping van de (op)stijghoek nabij de startbanen.

De spreker legt vervolgens uit dat het platform dat de minister wenst op te zetten, al bestaat maar dat het niet meer wordt gebruikt aangezien de besprekingen zeer moeizaam verliepen. Hij benadrukt dat het belangrijk is de besprekingen goed te kaderen. Hij heeft niets tegen een wijziging in de aanpak, op voorwaarde dat die efficiënt is. Het welslagen van de besprekingen hangt af van een aantal voorafgaande vereisten, zoals het in kaart brengen van de overlast en de naleving van de gerechtelijke beslissingen. Is de minister overigens van plan om met die beslissingen rekening te houden?

Ten slotte maant de heer Dallemagne de minister aan op zijn hoede te zijn voor *Skeyes*, dat zich in het verleden bepaalde vrijheden met betrekking tot beleidsbeslissingen heeft veroorloofd of gerechtelijke beslissingen naast zich heeft neergelegd.

Wat het onderdeel over het GEN en de tariefintegratie betreft, verbaast het de spreker dat daarover slechts één vermelding in het regeerakkoord, de beleidsnota en de beleidsverklaring staat.

Le ministre à l'intention d'accélérer la mise en œuvre du RER. Qu'est-ce que le ministre entend par accélérer en termes de calendrier, de moyens, d'organisation de responsabilité de management? Quel budget le ministre compte-t-il consacrer chaque année au cours de la présente législature? Faudra-t-il déborder sur la législature suivante, et si oui avec quels moyens?

Comment le ministre compte-t-il travailler sur le désengorgement de la jonction Nord-Midi? À quel rythme? Combien a-t-il l'intention d'investir dans ce domaine? L'orateur explique que cette jonction Nord-Midi est une question d'intérêt pour tout le monde, pas uniquement les bruxellois.

Le ministre mentionne également l'intégration tarifaire des transports publics en Belgique. L'orateur lui conseille de commencer plutôt par l'intégration tarifaire dans la zone RER. L'intervenant avait d'ailleurs introduit une proposition de résolution à ce sujet lors de la législature précédente (DOC 54 3077/004). Il souhaiterait obtenir du ministre des données précises à ce sujet.

Selon *M. Wouter Raskin (N-VA)*, le projet du ministre de faire circuler un train toutes les demi-heures dans chaque gare du pays relève d'une politique démagogique et constitue un message qui ne convaincra en tout cas pas les Limbourgeois, et sans doute pas non plus les usagers d'autres régions du pays.

L'offre de trains et de transports publics en général est insuffisante dans la province du Limbourg. L'intervenant s'en plaint depuis des années. Heureusement, dans le cadre du plan d'investissement pluriannuel, certaines mesures qui vont dans le bon sens ont été prises, notamment l'électrification de deux lignes de chemin de fer stratégiques dans sa province, chantier qui avance conformément au calendrier prévu, et la rénovation complète tant attendue de la gare de Hasselt.

L'intervenant n'est favorable à l'élargissement de l'offre de trains que lorsque c'est utile et nécessaire. Le cas du Limbourg présente toutefois des problèmes pratiques spécifiques.

Lorsque l'orateur s'est plaint auprès de *M. François Bellot*, l'ancien ministre de la Mobilité, de l'offre très insuffisante en matière de transport de passagers dans le Limbourg, il a répondu que, sur de nombreuses lignes, il est impossible d'ajouter des trains supplémentaires en raison de la densité du trafic de marchandises. L'intervenant a obtenu la même réponse lors de réunions de concertation au niveau provincial avec la SNCB et Infrabel. C'est donc un fait.

De minister is van plan om de tenuitvoerlegging van het GEN te versnellen. Kan hij deze versnelling uitdrukken in een timing en middelen, alsook toelichten hoe de beheersverantwoordelijkheid zal worden georganiseerd? Welk budget wil de minister daar per jaar van de huidige regeerperiode aan besteden? Zal men daar ook tijdens de volgende regeerperiode middelen voor moeten uittrekken en zo ja, welke?

Hoe denkt de minister het verkeer in de Noord-Zuid-treinverbinding weer vlot te trekken? Tegen wanneer? Hoeveel zal hij op dat vlak investeren? De spreker verduidelijkt dat de Noord-Zuidverbinding iedereen aanbelangt, niet enkel de Brusselaars.

De minister beoogt ook een tariefintegratie binnen het openbaar vervoer op Belgisch niveau. De spreker raadt hem aan om te beginnen met de tariefintegratie in de GEN-zone. De spreker heeft daarover trouwens tijdens de vorige zittingsperiode een voorstel van resolutie (DOC 54 3077/004) ingediend. Hij had graag van de minister gedetailleerdere informatie over dit onderwerp gekregen.

De heer Wouter Raskin (N-VA) noemt om te beginnen het project van de minister om in elk station om het half uur een trein te laten rijden "cadeautjespolitiek", waar Limburgers althans geen boodschap aan hebben. Dat is, volgens hem, waarschijnlijk ook het geval in andere regio's.

Het treinaanbod en de ontsluiting met het openbaar vervoer zijn ondermaats in de provincie Limburg. Dat klaagt hij al jaren aan. Gelukkig zijn in het kader van het meerjareninvesteringsplan stappen in de goede richting gezet met de elektrificatie van twee strategische spoorlijnen in zijn provincie die op schema is en de langverwachte grondige renovatie van het station van Hasselt.

De spreker is enkel voorstander van een uitbreiding van het treinaanbod waar het nuttig en nodig is. Hij ziet echter praktische bezwaren in de specifieke context van Limburg.

Wanneer de spreker zijn beklag deed bij de heer *François Bellot*, voormalige minister van Mobiliteit, over het ondermaatse reizigersaanbod in Limburg, antwoordde hij dat extra treinen op veel lijnen daar onmogelijk zijn wegens de drukte door het goederenvervoer. Datzelfde antwoord krijgt de spreker op de provinciale overlegmomenten met de NMBS en Infrabel. Het is dus een feit.

De plus, de nombreux tronçons au Limbourg sont à voie unique. L'ajout de trains supplémentaires sur ces lignes ne fera qu'accroître le risque de retard.

Ne ferait-on donc pas mieux d'utiliser les ressources limitées disponibles là où des résultats concrets peuvent être obtenus?

L'intervenant souligne en outre que notre pays compte un grand nombre de gares. N'y a-t-il pas un risque de voir de nombreux trains vides desservir des arrêts le plus souvent déserts?

L'intervenant estime que les voyageurs sont surtout intéressés par des trains confortables et ponctuels, et par des gares sûres et modernes.

M. Raskin se réjouit de l'ambition du ministre de miser davantage sur les liaisons transfrontalières. Il souligne à son tour le potentiel de la liaison transfrontalière Hamont-Weert et demande au ministre d'être proactif à cet égard.

En ce qui concerne la sécurité routière et le trafic routier, l'intervenant fait observer que de nombreuses ambitions du ministre ne sont en réalité que du recyclage de vieilles idées.

Les chiffres concernant la sécurité routière sont dramatiques. Il se réjouit donc que le ministre y prête attention. Dans ce dossier, l'intervenant appelle tout le monde, comme lors de la législature précédente, à dépasser les clivages entre les partis ainsi qu'entre majorité et opposition.

Il soutient l'idée d'une sensibilisation dans le cadre de la récidive, mais il préconise surtout de constater rapidement et correctement les infractions, d'en sanctionner les auteurs et de veiller à l'application des peines.

La ministre de l'Intérieur, des Réformes institutionnelles et du Renouveau démocratique, Mme Annelies Verlinden, prévoit de contrôler chaque année un automobiliste sur trois sur les points suivants: consommation d'alcool, vitesse, port de la ceinture de sécurité, utilisation d'un smartphone au volant, etc. L'intervenant soutient ces mesures.

L'exposé d'orientation politique du ministre de la Mobilité ne contient aucun chiffre ni statistique sur le nombre annuel de conducteurs qui sont déjà contrôlés à l'heure actuelle. L'idée est-elle de partir d'une nouvelle mesure de référence? Les infractions seront-elles

Daarnaast zijn veel sporen in Limburg enkelsporig. Bijkomende treinen op die lijnen zullen het risico op vertraging verhogen.

Zouden de schaarse middelen bijgevolg niet beter ingezet worden daar waar concrete resultaten geboekt kunnen worden?

De spreker wijst er bovendien op dat ons land heel wat stations telt. Bestaat het risico niet dat er dan ook heel wat lege treinen zullen zijn in die stations waar amper reizigers opstappen?

De spreker is van mening dat de reizigers vooral baat hebben bij comfortabele en stipte treinen, bij veilige en moderne stations.

De heer Raskin is tevreden met de ambitie van minister om in te zetten in meer grensoverschrijdende verbindingen. Hij beklemtoont op zijn beurt het potentieel van de grensoverschrijdende verbinding Hamont-Weert en vraagt de minister daar proactief werk van te maken.

Wat verkeersveiligheid en het wegverkeer betreft, merkt de spreker op dat heel wat ambities van minister daarrond oude wijn in nieuwe zakken zijn.

De cijfers met betrekking tot verkeersveiligheid zijn dramatisch, stelt hij. Hij is dan ook blij dat de minister daar aandacht aan besteedt. Hij roept iedereen op om, zoals in de vorige legislatuur, in dat dossier de partijgrenzen en de grenzen oppositie versus meerderheid te overstijgen.

Hij staat achter het idee van bewustmaking in het kader van verkeersreclame, maar hij pleit vooral voor het snel en adequaat vaststellen van de inbreuken, de feiten te bestraffen en te zorgen voor de strafuitvoering.

Minister van Binnenlandse Zaken, Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing, mevrouw Annelies Verlinden, is van plan om jaarlijks 1 op 3 automobilisten te controleren op alcoholgebruik, snelheid, het dragen van de gordel, het gebruik van een smartphone achter het stuur, ... De spreker steunt deze maatregelen.

De beleidsverklaring van de minister van Mobiliteit bevat geen cijfers of statistieken over het aantal bestuurders dat nu al jaarlijks wordt gecontroleerd. Wordt er gestart met een nieuwe nulmeting? Worden de inbreuken afzonderlijk bekeken of eerder opgeteld? Tellen de inbreuken

examinées séparément ou plutôt additionnées les unes aux autres? Les infractions détectées à l'aide de caméras fixes ANPR comptent-elles également? Si c'est le cas, l'intervenant estime qu'il s'agit d'une ambition modeste.

Selon l'accord de gouvernement, l'objectif de l'introduction du permis de conduire à points est de lutter contre les chauffards récidivistes. Dans son exposé d'orientation politique, le ministre semble faire marche arrière sur ce point, ce que regrette l'intervenant. Ou bien a-t-il mal compris? Ce permis de conduire à points sera-t-il introduit ou non? Et si oui, quand? Il lui semble en effet, sur la base des discussions qui ont eu lieu à ce sujet au cours de la dernière année parlementaire, qu'il existe une majorité au-delà des clivages politiques en faveur de l'introduction du permis à points.

L'intervenant suit le ministre dans son projet de développer davantage les peines alternatives pour les chauffards récidivistes. Il s'agit aussi d'une demande exprimée par les experts. M. Raskin demande au ministre de se concerter préalablement avec les régions à ce sujet afin qu'elles ne soient pas mises devant le fait accompli.

L'intervenant se réjouit grandement de la volonté du ministre de renforcer la capacité de contrôle des services de police, notamment par l'utilisation de nouvelles technologies. La ministre de l'Intérieur soutient également cette idée.

Dans une proposition de résolution à ce sujet, l'intervenant préconise d'interconnecter les banques de données ANPR et Mercurius afin que les chauffeurs privés du droit de conduire puissent être interceptés de manière plus efficace et plus ciblée (DOC 55 1605/001). Le ministre souscrit-il également à cette idée? L'intervenant lui demande d'en faire une priorité.

L'intervenant indique ensuite qu'il soutient le ministre dans ses projets visant à poursuivre les contrevenants transfrontaliers.

M. Raskin indique que la révision de code de la route est un dossier épineux sur lequel les prédécesseurs du ministre se sont cassés les dents. Il salue l'idée du ministre de revoir ce dossier avec les Régions, car le blocage est intervenu précisément au sein du Comité de concertation. L'intervenant demande que le plus grand nombre possible d'autres acteurs pertinents et de citoyens soient associés au processus décisionnel en plus des Régions.

L'intervenant estime qu'il est judicieux de miser sur l'extension et l'amélioration de l'infrastructure cyclable à Bruxelles. Il regrette toutefois ne rien retrouver au

vastgesteld met vaste ANPR-camera's ook mee? Zo ja, dan meent de spreker dat het een bescheiden ambitie is.

Uit het regeerakkoord blijkt dat de invoering van het rijbewijs met punten tot doel heeft om verkeersreциdivisten aan te pakken. In zijn beleidsverklaring lijkt de minister daarin gas te terug te nemen en dat betreurt de spreker. Of heeft de spreker dat verkeerd begrepen? Komt dat rijbewijs met punten er nu wel of niet? En zo ja, wanneer? Hij meent immers, op basis van de discussies hieromtrent tijdens het voorbije zittingsjaar, dat er over de partijgrenzen heen een meerderheid bestaat voor het invoeren van dat rijbewijs met punten.

De spreker volgt de minister in zijn project om alternatieve straffen verder te ontwikkelen in het geval van verkeersreциdivie. Die vraag leeft ook bij de experts. De spreker vraagt aan de minister om vooraf goed af te stemmen met de gewesten zodat ze niet voor voldongen feiten worden geplaatst.

Dat de controlecapaciteit van de politiediensten wordt opgedreven, onder meer via de inzet van nieuwe technologieën, klinkt hem als muziek in de oren. Ook de minister van Binnenlandse Zaken is voor dat idee gewonnen.

In een voorstel van resolutie hieromtrent pleit de spreker voor de koppeling van de ANPR-databanken met de Mercurius-databank zodat bestuurders aan wie het recht tot sturen onttrokken is, beter en gericht onderschept kunnen worden (DOC 55 1605/001). Is de minister ook voor dat idee gewonnen? De spreker vraagt hem om er een prioriteit van te maken.

Daarna zegt de spreker de minister te steunen in zijn projecten rond de vervolging van grensoverschrijdende overtreeders.

De herziening van de wegcode is een heikel dossier waarop de voorgangers van de minister hun tanden op hebben stukgebeten, stelt de heer Raskin. Hij juicht het idee van de minister toe om dit dossier met de gewesten te herbekijken, want het is net in het Overlegcomité dat het probleem was vastgelopen. De spreker vraagt naast de gewesten ook zoveel mogelijk andere relevante actoren en burgers te betrekken bij het besluitvormingsproces.

De spreker vindt het een goed idee om in zetten in de uitbreiding en de verbetering van de fietsinfrastructuur in Brussel. Hij betreurt het echter niets terug te vinden

sujet d'autres projets, tels que les tunnels bruxellois et les réseaux de métro.

L'intervenant estime que la meilleure solution consiste à affecter les moyens de Beliris aux divers défis de mobilité plutôt qu'à d'autres projets, tels que les logements sociaux, les écoles, les crèches, ... Il a également attiré l'attention de Mme Karine Lalieux, la ministre des Pensions et de l'Intégration sociale, chargée des Personnes handicapées, de la Lutte contre la pauvreté et de Beliris, à cet égard. Le ministre devrait également insister auprès de Mme Lalieux pour que les moyens soient affectés aux postes pour lesquels ils sont prévus. Dans ce cas, il resterait des moyens pour les projets concernant l'infrastructure cyclable à Bruxelles.

S'agissant de péage urbain bruxellois, l'intervenant encourage le ministre à exiger une concertation avec les Régions dès que le dossier sera déposé sur la table. Si Mme Elke Van Den Brandt, la ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière, tente de mettre ce péage en place sans concertation, le groupe N-VA s'y opposera, et ce également depuis la Région flamande.

M. Raskin soutient le ministre non seulement au sujet de ses projets concernant la sécurité des véhicules motorisés, mais également dans le cadre de la lutte contre le dumping social dans le transport routier.

Une des pistes avancées par le ministre afin de réduire l'impact environnemental de la circulation routière consiste à demander à Vias d'étudier la question de l'obsolescence trop rapide des véhicules électriques dans le but que le secteur ne pousse pas trop rapidement les acquéreurs à remplacer ces véhicules. Ce serait possible par le biais d'une limitation de l'amortissement dans les comptes des entreprises. Qu'entend le ministre par cette limitation? Le ministre souhaite-t-il relever ou abaisser les plafonds pour certains types de véhicules? Ou, souhaite-t-il réduire la durée minimale de l'amortissement?

L'intervenant considère enfin que la navigation fluviale constitue une alternative pour alléger la pression sur le transport routier. Il souligne toutefois que la navigation de plaisance pratiquée dans des buts récréatifs et touristiques ne peut pas être oubliée.

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) indique que la Belgique n'a pas vraiment été un bon élève au cours des dernières années dans le domaine de la mobilité. En ce qui concerne la sécurité routière, notre pays a fait du surplace dans la moyenne inférieure du peloton européen.

over andere projecten, zoals de Brusselse tunnels en metronetten.

De spreker vindt dat de Beliris-middelen het best worden ingezet op verschillende mobiliteitsuitdagingen in plaats van andere projecten, zoals sociale woningen, scholen, crèches, ... Hij heeft de minister van Pensioenen en Maatschappelijke Integratie, belast met Personen met een beperking, Armoedebestrijding en Beliris, mevrouw Karine Lalieux, daar trouwens ook op gewezen. De minister zou er bij mevrouw Lalieux ook moeten op aandringen om de middelen te gebruiken voor datgene waarvoor ze dienen. Als dat gebeurt, dan zouden er nog middelen overblijven voor de plannen rond de fietsinfrastructuur in Brussel.

Wat de Brusselse stadstol betreft, moedigt de spreker de minister aan overleg te eisen met de gewesten van zodra dat dossier op tafel komt. Indien minister van de Brusselse Hoofdstedelijke regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, mevrouw Elke Van Den Brandt, het wel zonder overleg probeert in te voeren, zal de N-VA-fractie zich daartegen verzetten, ook vanuit het Vlaamse Gewest.

De heer Raskin steunt de minister in zijn plannen rond de veiligheid van motorvoertuigen, maar ook in het kader van de bestrijding van sociale dumping in het wegverkeer.

Eén van de pistes die de minister naar voren schuift om de milieu-impact van het wegverkeer te verminderen is om Vias het probleem van de te snelle veroudering van elektrische voertuigen te laten bestuderen, met als doel dat de sector de kopers niet te snel tot vervanging van deze voertuigen zou aanzetten. Dat zou kunnen aan de hand van de beperking van de afschrijving in de bedrijfsboekhouding. Wat bedoelt de minister met die beperking? Wil de minister voor bepaalde types voertuigen de plafonds verhogen of verlagen? Of wil hij de minimumduur van de afschrijving verkorten?

De spreker ziet tot slot in de binnenvaart een alternatief om de druk weg te nemen van het wegtransport. Hij benadrukt evenwel dat de recreatieve en toeristische pleziervaart niet mogen worden vergeten.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) stelt dat België de afgelopen jaren op vlak van mobiliteit niet echt een goede beurt heeft gemaakt. Wat verkeersveiligheid betreft, is het land stil blijven staan op de plek van zwakke middenmoter in het Europees peloton.

Les chiffres sont cruels. Chaque semaine, douze familles perdent un être cher dans la circulation. Chaque jour, 14 enfants sont blessés sur le chemin de l'école. Dans 17 des 28 États membres de l'UE, le risque de mourir sur la route est plus faible que dans notre pays, tandis qu'il est presque deux fois moins élevé chez nos voisins néerlandais. Il y a 15 ans, la Belgique était 17ème en Europe, aujourd'hui elle est 18ème.

Partout en Europe, le nombre de victimes de la route a diminué au cours de cette période, en Belgique également. Pour autant, M. Vandenbroucke regrette que les précédents ministres de la Mobilité n'aient pas réussi à s'échapper de ce peloton. Son groupe estime que réduire le nombre de morts sur la route doit dès lors être une priorité absolue.

Une première mesure est déjà prise en réalisant des investissements supplémentaires considérables dans les fonctionnaires de police. Cela permettra en tout cas d'augmenter sensiblement la probabilité d'arrêter les contrevenants dans notre pays. Une deuxième mesure doit consister à apporter un soutien aux services de police en investissant dans des innovations technologiques renforçant l'efficacité des contrôles. Enfin, il faut veiller à ce que les banques de données de la Justice et de la police soient parfaitement connectées les unes aux autres. Il est crucial que les ministres de la Mobilité, de l'Intérieur et de la Justice collaborent efficacement.

M. Vandenbroucke attend en tout cas beaucoup de l'introduction du permis à points. Il figure déjà depuis 30 ans dans la loi mais n'a jamais été mis en pratique en raison d'un mélange d'obstacles opérationnels et de blocages politiques. Entre-temps, 22 des 28 États membres de l'UE ont introduit le permis à points.

Cela ne fait que confirmer l'image de suiviste retardataire de la Belgique.

Il est crucial car il peut constituer un instrument efficace pour empêcher les récidivistes invétérés de circuler sur les routes. Les chiffres concernant le récidivisme sont stupéfiants. Pas moins de 45 % des conducteurs qui sont condamnés pour une infraction au code de la route le sont de nouveau ultérieurement pour une infraction au code de la route, et ce dans l'année pour un tiers de ces conducteurs. Le permis à points peut empêcher qu'une accumulation d'infractions plus ou moins graves pèse dans la sanction. L'intervenant estime qu'il est incompréhensible que tout le monde ne soit pas convaincu de l'utilité de l'introduction d'un tel système après autant d'années.

Le thème est à ce point important que le membre appelle à donner une chance à chaque solution possible

De cijfers zijn bikkelhard. Elke week zijn er twaalf families die een dierbare verliezen in het verkeer. Elke dag raken 14 kinderen gewond op weg naar of van school. In 17 van de 28 EU-lidstaten is de kans om te sterven op de weg kleiner dan in ons land, in buurland Nederland is die bijna half zo groot. 15 jaar geleden stond België op de 17de plaats in Europa, vandaag op de 18de.

Overal in Europa is het aantal verkeersslachtoffers gedaald in die periode, ook hier. Toch betreurt de heer Vandenbroucke dat de vorige ministers van Mobiliteit er echter niet in geslaagd zijn om op vlak van verkeersveiligheid los te komen uit die middenmoot. Voor zijn fractie moet het dan ook een eerste prioriteit zijn om het verkeer minder dodelijk te maken.

De eerste stap wordt al gezet met forse extra investeringen in politiebeambten. Dat maakt het alvast mogelijk om de pakkans in ons land gevoelig op te drijven. De tweede stap moet de ondersteuning van de politiediensten bijvoorbeeld door investeringen in technologische vernieuwingen die controles efficiënter moeten maken. Tot slot moet ervoor gezorgd worden dat de databanken van justitie en politie perfect met elkaar geconnecteerd zijn. Een goede samenwerking tussen de ministers van Mobiliteit, Binnenlandse Zaken en Justitie is dus cruciaal.

De heer Vandenbroucke verwacht in elk geval veel van de invoering van het puntenrijbewijs. Het staat al 30 jaar in de wet, maar het is er nooit van gekomen door een mix van operationele obstakels en politieke blokkering. Inmiddels hebben 22 van de 28 EU-lidstaten het puntenrijbewijs ingevoerd.

Het bevestigt alleen maar het beeld van België als late meeloper.

Dit is heel belangrijk omdat het een efficiënt instrument kan zijn om hardnekkige recidivisten van de weg te halen. De cijfers over recidive zijn verbijsterend. Maar liefst 45 % van bestuurders die veroordeeld worden voor een verkeersmisdrijf, wordt later opnieuw veroordeeld voor een verkeersinbreuk. Bij 1 op 3 is dat binnen het jaar. Het rijbewijs met punten kan er voor zorgen dat een opeenstapeling van grote en kleinere verkeersinbreuken zwaarder doorweegt in de bestraffing. De spreker vindt het onbegrijpelijk dat na zoveel jaren nog steeds niet iedereen overtuigd is van het nut van de invoering van dergelijk systeem.

Het thema is dermate belangrijk dat het lid oproept om elke mogelijke oplossing voor het probleem een kans te

au problème. Pour ce faire, il faut pouvoir collaborer au-delà des clivages entre la majorité et l'opposition.

Il souligne également que le ministre n'a pas mentionné l'introduction du permis à points dans son exposé. Il est fait mention d'une étude dans l'exposé d'orientation politique. L'intervenant souhaite savoir à cet égard si le ministre peut confirmer que l'étude ne concerne que les modalités d'introduction du permis à points et non le principe de l'introduction lui-même. Il souhaite également connaître le calendrier de son introduction.

En ce qui concerne la mobilité durable, l'intervenant signale que le calvaire quotidien causé par les embouteillages de l'époque qui a précédé la crise du coronavirus ne manque probablement à personne. Des embouteillages qui nuisent à l'économie, sont mauvais pour la santé et le climat et affectent la qualité de vie de nombreuses personnes. Il va de soi que la lutte contre les embouteillages nécessite une coopération entre les différentes autorités. Cette matière ne relève pas seulement du niveau fédéral. Les autorités locales déterminent en grande partie l'aménagement des centres des villes et des villages ainsi que l'espace qui y est réservé aux voitures, aux cyclistes et aux piétons. Les gouvernements régionaux gèrent les routes principales et décident des investissements notamment dans les réseaux de pistes cyclables, de trams et de bus.

Le niveau fédéral n'est ainsi pas le seul responsable, mais dispose en revanche d'un levier crucial, à savoir le rail. Celui-ci est et demeure l'épine dorsale d'un système de mobilité dans lequel des alternatives à la voiture peuvent être combinées efficacement. M. Vandenbroucke se félicite que cette coalition ait choisi de changer radicalement de cap dans ce domaine. Cela implique des investissements supplémentaires dans le transport tant des personnes que des marchandises. Cette idée constitue également le point de départ de la politique de relance européenne. L'intervenant souhaite à cet égard que l'opposition l'informe sur la question de savoir si elle partage également cette ambition de réaliser des investissements accrus dans les chemins de fer.

Le groupe de l'intervenant estime toutefois que l'augmentation des moyens doit aller de pair avec une amélioration du service. Les contrats de gestion avec la SNCB et Infrabel sont cruciaux à cet effet et l'intervenant appelle à s'y atteler sans attendre. Il va de soi que cela doit se faire dans le cadre d'une concertation suffisante avec tous les acteurs, et ce pour autant au cours de la première moitié de la législature.

M. Vandenbroucke souligne que son groupe n'est pas favorable à une libéralisation du rail. L'État doit y conserver un certain pouvoir de décision. Il importe

given. Hiervoor moet samenwerking over de grenzen van meerderheid en oppositie mogelijk zijn.

Hij wijst er ook op dat de minister in zijn uiteenzetting de invoering van het puntenrijbewijs niet heeft vermeld. Er is sprake in de beleidsverklaring van een studie. Op dit punt wenst hij te vernemen of de minister kan bevestigen dat de studie enkel de modaliteiten betreft voor de invoering van het puntenrijbewijs en niet over het principe van de invoering zelf. Ook wenst hij hiervoor een timing te kennen voor de invoering ervan.

Inzake duurzame mobiliteit wijst de spreker erop dat waarschijnlijk niemand de dagelijkse file-ellende uit de pre-coronatijden mist. Files die de economie schaden, slecht zijn voor de gezondheid en het klimaat en de levenskwaliteit van velen aantasten. De aanpak van de files vraagt natuurlijk de samenwerking tussen verschillende overheden. Dit is niet enkel een zaak van het federale niveau. Lokale besturen bepalen grotendeels de inrichting van dorps- en stadskernen en hoeveel ruimte daarin wordt toebedeeld aan auto's, fietsers en voetganger. De gewestregeringen beheren de belangrijkste wegen en beslissen over investeringen in onder meer fietsnetwerken, trams en bussen.

Het federale niveau is dus niet alleen verantwoordelijk, maar bezit wel een heel belangrijke hefboom, met name het spoor. Het spoor is en blijft de ruggengraat van een mobiliteitssysteem waarin alternatieven voor de auto vlot gecombineerd kunnen worden. Het verheugt de heer Vandenbroucke dat deze coalitie heeft gekozen om op dit vlak een radicale omslag te maken. Dit betekent extra investeringen in vervoer van zowel mensen als goederen. Dit idee is ook het uitgangspunt van het Europese relancebeleid. Op dit vlak wenst hij van de oppositie te vernemen of zij eveneens deze ambitie voor meer investeringen in het spoor delen.

Meer middelen moet voor zijn fractie echter wel gepaard gaan met een verbetering van de dienstverlening. Daarvoor zijn de beheerscontracten met de NMBS en Infrabel zeer belangrijk en roept hij op om daar zo snel mogelijk werk van te maken. Dit moet natuurlijk gepaard gaan met voldoende overleg met alle actoren, maar dit zou toch in de eerste helft van de legislatuur moeten gerealiseerd worden.

De heer Vandenbroucke wijst erop dat zijn fractie geen voorstander is van een liberalisering van het spoor. De overheid moet daar een bepaalde beslissingsmacht in

toutefois d'examiner avec un esprit ouvert l'expertise des autres. En l'espèce, des projets pilotes doivent être possibles avec des exploitants privés. Il sera ainsi possible d'acquérir des connaissances qui pourront renforcer l'entreprise de transports en commun.

L'intervenant appelle également le ministre à soutenir au maximum l'application du télétravail et des horaires de travail flexibles. La crise du coronavirus a clairement fait apparaître les avantages de cette manière de travailler. Elle peut également offrir une solution au problème majeur que connaît la SCNB en ce qui concerne l'écart important qui existe entre les taux d'occupation en heures de pointe et en heures creuses. Plus de télétravail signifie également un meilleur étalement des déplacements et peut conduire à un meilleur service avec le même matériel.

L'intervenant appelle également à une bonne coopération avec le ministre des Finances. Des mesures fiscales constituent en effet une partie de la solution aux problèmes de mobilité. Il n'est absolument pas judicieux de continuer à payer les gens sous la forme de l'utilisation d'une voiture. Il faut miser sur une transition de la rémunération sous la forme de voitures vers une rémunération en euros. Il s'agit également d'une question de pouvoir d'achat que cette transition ne peut certainement pas détériorer.

M. Vandenbroucke est convaincu que la mobilité est le résultat de la manière dont la société est organisée dans de nombreux domaines. Cela s'applique au travail, à la fiscalité, au logement, à l'aménagement du territoire, etc... Cela nécessite certainement une vision claire à long terme, qui, selon lui, a souvent fait défaut ces dernières années. L'intervenant est convaincu que l'accord de gouvernement offre des possibilités de rompre avec un système de mobilité totalement dépassé qui se heurte à toutes les limites possibles et dans lequel la voiture a été la norme de toutes choses pendant près de 70 ans. Il faut espérer qu'il ressorte tout de même un point positif de toute la crise du coronavirus, et cela peut conduire à un changement de cap majeur dans la réflexion sur la mobilité.

M. Vandenbroucke souligne l'importance de la maintenance du réseau en ce qui concerne l'état du réseau ferroviaire belge et les retards en matière d'investissements. Il s'agit en effet du facteur le plus important pour un trafic ferroviaire ponctuel. Infrabel a déjà signalé qu'il a besoin de plus de moyens afin de mener à bien la maintenance. Un audit externe a également été réalisé en 2017 à ce sujet. L'intervenant demande si ces résultats constitueront la base des décisions en matière d'investissements concernant la maintenance et s'il existe une liste des projets prévus en matière d'infrastructure.

handen houden. Wel is het belangrijk om met een open blik te kijken naar de expertise van anderen. Hier moeten proefprojecten met private exploitanten mogelijk zijn. Zo kunnen inzichten verworven worden die het openbaar vervoersbedrijf kunnen versterken.

De Spreker roept de minister ook op om zoveel mogelijk de toepassing van telewerk en glijdende werkuren te steunen. De coronacrisis heeft de voordelen van deze manier van werken duidelijk gemaakt. Het kan ook een oplossing bieden voor het grote probleem van de NMBS met betrekking tot het grote verschil tussen piekbezetting en daluren. Meer telewerk betekent ook een betere spreiding van de verplaatsingen en kan een betere dienstverlening met zelfde materiaal tot gevolg hebben.

Hij roept ook op tot een goede samenwerking met de minister van Financiën. Een deel van de oplossing voor de mobiliteitsproblemen is immers te vinden in fiscale maatregelen. Het is een zeer slecht idee om mensen te blijven betalen onder de vorm van autogebruik. Er moet ingezet worden in een shift van verloning in auto's naar euro's. Dit is ook een kwestie van koopkracht die hierdoor zeker niet mag worden aangetast.

De heer Vandenbroucke is ervan overtuigd dat mobiliteit het resultaat is van hoe de samenleving op vele domeinen wordt georganiseerd. Dit geldt voor werk, fiscaliteit, wonen, ruimtelijke ordening enzovoort. Dit vraagt zeker een heldere visie op lange termijn waaraan het in de afgelopen jaren, volgens hem, vaak ontbrak. De spreker is ervan overtuigd dat het regeerakkoord mogelijkheden biedt om te breken met een compleet achterhaald en tegen alle mogelijke grenzen aanbotsende mobiliteitsstelsel waarin de auto al bijna 70 jaar de maat van alle dingen was. Hopelijk kan uit de hele coronacrisis toch iets positiefs voortvloeien, en kan dit leiden tot een belangrijke omslag in het mobiliteitsdenken.

Inzake de staat van het Belgische spoorwegnetwerk en de investeringsachterstand wijst de heer Vandenbroucke op het belang van een goed onderhouden spoorwegnetwerk. Dit is immers de belangrijkste factor in een stipt spoorverkeer. Infrabel heeft reeds aangegeven dat zij meer middelen nodig hebben om het onderhoud goed te kunnen doen. Daarover werd in 2017 ook een externe audit gedaan. De spreker informeert of deze resultaten de basis zullen vormen voor de investeringsbeslissingen rond onderhoud en of er een lijst is van de voorziene infrastructuurprojecten. Kan er ook een inschatting gemaakt

Est-il également possible de réaliser une estimation des moyens nécessaires pour prévoir un niveau acceptable de maintenance?

L'intervenant souhaite également savoir selon quelles modalités les investissements à long terme seront réalisés et quand ceux-ci seront annoncés.

Concernant l'accessibilité, M. Vandenbroucke estime qu'une série d'objectifs font défaut. Il s'agit premièrement de la réduction du délai de réservation pour les personnes handicapées et deuxièmement de l'accès à toutes les gares fréquentées par plus de 5 000 voyageurs par les personnes handicapées d'ici 2024. L'intervenant souhaite à cet égard connaître l'ambition que le ministre compte réaliser d'ici la fin de cette législature. Une application devrait également être développée pour soutenir un système de réservation. Quand sera-t-il réalisé?

Dans le cadre de la vision à long terme sur les chemins de fer, l'intervenant renvoie aux objectifs inscrits par le ministre dans l'exposé d'orientation politique. Il souhaite savoir à cet égard sur quelle base ces objectifs ont été formulés. Existe-t-il des études qui montrent qu'il s'agit du scénario idéal pour répondre à la demande croissante? L'intervenant demande également dans quelle mesure ces objectifs ne sont pas atteints et quel est un délai réaliste pour les réaliser.

La note de politique générale part également du principe d'une amélioration structurelle de l'intégration entre les différents services ferroviaires et avec les autres modes de transport. M. Vandenbroucke souhaite savoir à cet égard si le ministre prévoit des mesures structurelles touchant les structures de la SNCB et d'Infrabel, ou s'agit-il du rapport entre les deux entités et leur attribution de tâches respectives, ou s'agit-il simplement des structures et des organes de concertation entre les deux entités, tels que nous les connaissons aujourd'hui.

M. Vandenbroucke formule également des questions au sujet de la terminologie utilisée. Les termes "région centrale" et "régions de transport", qui proviennent de la législation décentralisée flamande, sont ainsi utilisés. Ces termes ne sont pas utilisés par la SNCB mais par De Lijn. En outre, ces termes sont utilisés dans le cadre d'une philosophie purement axée sur la demande. L'objectif de faire arrêter un train dans chaque gare toutes les demi-heures est toutefois basé sur une philosophie axée sur l'offre. L'intervenant ne comprend dès lors pas bien pourquoi ces termes sont utilisés dans la note de politique générale.

worden van de middelen die noodzakelijk zijn voor een aanvaardbaar niveau van onderhoud te voorzien?

De spreker wenst ook te vernemen op welke manier de langetermijninvesteringen tot stand zullen worden gebracht en wanneer deze bekend gemaakt kunnen worden.

Wat betreft de toegankelijkheid mist de heer Vandenbroucke een aantal doelstellingen. Dit is in de eerste plaats de inkorting van de reservatietermijn voor mensen met een beperking en ten tweede de toegankelijkheid van elk station met meer dan 5 000 reizigers voor mensen met een beperking tegen 2024. Op dit punt wenst de spreker de ambitie te kennen van de minister die hij stelt te realiseren tegen het einde van deze zittingsperiode. Er zou ook een app worden ontwikkeld om een reservatiesysteem te ondersteunen. Wanneer zal deze gerealiseerd worden?

In het kader van de langetermijnvisie op het spoor verwijst spreker naar de doelstellingen die de minister in de beleidsverklaring heeft opgenomen. Hij wenst hierover te vernemen op welke basis deze doelstellingen werden geformuleerd. Zijn er studies die aantonen dat dit het ideale scenario is om aan de groeiende vraag tegemoet te komen? Ook vraagt hij hoever men verwijderd is van deze doelstellingen en wat een realistische termijn is om dit waar te maken.

De beleidsnota gaat ook uit van een structurele verbetering van de integratie tussen de verschillende spoorwegdiensten. Op dit punt wenst de heer Vandenbroucke te vernemen of de minister structurele ingrepen plant in de structuren van de NMBS en Infrabel, of betreft het de verhouding tussen beide en hun respectievelijk takenpakket, of gaat en louter over de overlegstructuren en -organen tussen beide zoals we die vandaag kennen.

Verder heeft de heer Vandenbroucke ook vragen bij de gebruikte terminologie. Zo worden de termen kern- en vervoerregio gebruikt die hun oorsprong vinden Vlaamse decretale wetgeving. Dit zijn termen die niet gebruikt worden door de NMBS maar wel door De Lijn. Daarenboven worden deze termen gebruikt in het kader van de filosofie van een zuiver vraag-gestuurde filosofie. De doelstelling om in elk station elk half uur een trein te laten stoppen is echter gebaseerd op een aanbod-gestuurde filosofie. Het is de spreker dan ook onduidelijk waarom deze termen in de beleidsnota worden gebruikt.

Dans le domaine du transport ferroviaire de fret, M. Vandenbroucke signale l'objectif de la Commission européenne de réduire de moitié les frais d'utilisation des sillons pour les transporteurs privés de fret, ce qui est déjà le cas en Allemagne et aux Pays-Bas. L'intervenant souhaite savoir si le ministre est disposé à prendre des initiatives dans ce domaine également.

En ce qui concerne le transport international des passagers, l'intervenant demande également quelle est la vision du ministre. Se laissera-t-il inspiré à cet égard par les chemins de fer autrichiens? Le ministre annonce en outre une étude afin d'identifier les relations prometteuses pour le transport international des passagers. L'intervenant s'en réjouit certainement mais signale également qu'il prend des initiatives concernant les relations existantes. L'État détient des parts tant dans la SNCB, Thalys, eurostar que dans Brussels Airport. M. Vandenbroucke prône d'examiner comment promouvoir ou privilégier à court terme le transport ferroviaire en tant qu'alternative à part entière aux vols court-courriers.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) renvoie à la note de politique générale du ministre dans laquelle il indique que la mobilité est un sujet qui relie tous les Belges. Au travers de leurs déplacements, de leurs rencontres, les citoyens font exister, évoluer et prospérer leur pays.

La mobilité est importante pour tous les Belges, elle peut être un levier pour lutter contre le changement climatique et améliorer la qualité de l'air. C'est pourquoi l'intervenante se réjouit aussi de constater que dans sa note, le ministre voit au-delà d'une seule législature et soumet une vision d'ici 2040.

Il ne s'agit cependant que d'une vision du rail. Or il serait quand même utile d'évoluer vers une vision de la mobilité d'ici 2040. La manière dont est organisée la mobilité doit en effet être le principal pivot de la politique. En tant qu'écologiste, elle estime qu'il est important que soit créé un cadre dans lequel le choix le plus durable est aussi le choix le plus logique.

La note de politique générale contient déjà de nombreux leviers qui sont plus qu'utiles à cet effet. Le premier levier est le transport ferroviaire, tant de passagers que de marchandises. Le ministre fait observer à juste titre que la Belgique a jadis été un pionnier dans le domaine des chemins de fer. Le tout premier train à rouler sur le continent européen a ainsi relié Bruxelles à Malines le 5 mai 1835. Après le train à vapeur, nous avons ensuite été des pionniers avec le train électrique. L'expertise et les connaissances belges sont devenues un produit d'exportation à l'échelle mondiale. C'était à l'époque un choix politique délibéré du gouvernement de miser

Op het vlak van het goederenvervoer wijst de heer Vandenbroucke op de doelstelling van de Europese commissie om de rijpadkosten voor private goederenvervoerders te halveren. In Duitsland en Nederland is dit al gebeurd. Hij wenst te vernemen of de minister openstaat om op dit vlak ook initiatieven te ondernemen.

Inzake het internationale reizigersvervoer vraagt spreker ook naar de visie van de minister. Zal hij zich hierbij laten inspireren door de Oostenrijkse spoorwegmaatschappij? Verder kondigt de minister een studie aan om veelbelovende verbindingen te identificeren voor het internationaal reizigersvervoer. De spreker juicht dit zeker toe maar geeft ook aan initiatieven te nemen omtrent bestaande verbindingen. De overheid is aandeelhouder in zowel de NMBS, Thalys, Eurostar als in Brussels Airport. De heer Vandenbroucke stelt dat best onderzocht wordt hoe op termijn het treinvervoer als volwaardig alternatief kan gepromoot of bevoordeeld worden voor de korte afstandsvluchten.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) verwijst naar de beleidsnota van de minister waarin hij stelt dat mobiliteit een onderwerp is dat alle Belgen met elkaar verbindt. Door hun verplaatsingen en hun ontmoetingen, laten de burgers hun land bestaan, evolueren en bloeien.

Mobiliteit is belangrijk voor elke Belg, het kan een hefboom zijn in het tegengaan van klimaatverandering en het verbeteren van luchtkwaliteit. Daarom verheugt het de spreker ook vast te stellen dat de minister verder kijkt dan één zittingsperiode in zijn nota, en een visie 2040 vooruitschuift.

Dit moet natuurlijk wel gezien worden in een spoorvisie. Toch zou het nuttig zijn om naar een mobiliteitsvisie 2040 te gaan. Hoe mobiliteit georganiseerd wordt, moet immers het belangrijkste uitgangspunt zijn van het beleid. Als ecologiste vindt zij het belangrijk dat er een kader wordt gecreëerd waarbij de meest duurzame keuze ook de meest logische keuze is.

In de beleidsnota zitten al heel wat hefboomen die hiervoor meer dan bruikbaar zijn. Een eerste hefboom is het spoorvervoer, zowel voor passagiers als voor goederen. De minister merkt terecht op dat België ooit pionier was op het vlak van spoorwegen. De allereerste trein op het Europese continent reed op 5 mei 1835 tussen Brussel en Mechelen. Na de stoomtrein pionierden we later opnieuw met de elektrische trein. De Belgische expertise en kennis werd een wereldwijd exportproduct. Het was toen een bewuste politieke keuze van de regering om daarop in te zetten en het voortouw te nemen. Het verheugt mevrouw Buyst dan ook te kunnen vast stellen

sur le rail et d'être une locomotive dans ce domaine. Mme Buyst se réjouit dès lors de pouvoir constater que ce gouvernement ose à présent, lui aussi, opérer de nouveau un choix clair et entend investir dans le rail.

Par ailleurs, l'intervenante souligne également l'engagement permanent du personnel des chemins de fer pendant la pandémie de COVID, ce dont nous lui sommes tous très reconnaissants. Pourtant, la pandémie a fait que la confiance dans le train a diminué. Il y a dès lors un risque qu'après la pandémie, le choix du train ne soit pas d'emblée le premier choix. Les masques buccaux sont essentiels, mais il ne faut pas non plus se cacher derrière ceux-ci. D'autres efforts sont possibles pour contrôler la foule, pour veiller à ce que la circulation sur les quais et dans les trains soit plus sûre. Une limitation claire de l'occupation par train est essentielle, de même que le contrôle de celle-ci. Il est très important de restaurer la confiance à l'égard du train.

Outre l'attention accordée aux voyageurs, il faut également s'intéresser au personnel des entreprises ferroviaires. Il est exact que l'on a fortement misé ces derniers mois sur la marque de l'employeur, précisément pour mettre un coup de projecteur sur l'attrait d'un emploi aux chemins de fer. L'intervenante estime qu'il est important de réaliser un bon accord social pour le personnel ferroviaire. Il faut enfin instaurer une indemnité vélo et une intervention dans les autres moyens de transport public utilisés par les travailleurs. Il faut aussi veiller à la formation complémentaire et au recyclage. L'expertise au sein de l'entreprise est considérable et de la sorte, nous offrons aux collaborateurs la possibilité d'évoluer au sein de celle-ci. Par ailleurs, il faudra aussi être attentif à la poursuite de la numérisation, qui a également sa place dans ce contexte. Il y a par ailleurs lieu de mettre en place une politique RH humaine et durable.

Mme Buyst se réjouit aussi que l'on choisisse d'investir de nouveau dans le rail. C'est ainsi qu'un plan sera établi en collaboration avec Infrabel en vue de relancer l'infrastructure ferroviaire. Des priorités devront cependant être définies et l'intervenante souhaite dès lors savoir quels seront les critères utilisés dans ce cadre.

Son groupe a aussi insisté à de nombreuses reprises sur une meilleure accessibilité du rail, notamment dans la résolution à propos de laquelle des auditions seront organisées. Il est absolument nécessaire d'améliorer l'accessibilité du rail pour tous les usagers.

Comme indiqué précédemment, c'est une bonne chose de proposer une vision jusqu'en 2040 et d'y associer un plan d'investissement clair. Il ne faut pourtant pas

dat ook deze regering opnieuw een duidelijk keuze durft te maken, en wil investeren in het spoor.

Daarnaast wijst de spreker ook op de continue inzet van de spoormannen en -vrouwen tijdens de COVID-pandemie, iets waarvoor allen hen heel dankbaar zijn. Toch heeft de pandemie ervoor gezorgd dat het vertrouwen in de trein gedaald is. Het gevaar bestaat er echter in dat na de pandemie de keuze voor de trein niet meteen de eerste keuze zal zijn. Mondmaskers zijn cruciaal, maar men mag er zich ook niet achter verstoppen. Er zijn meer inspanningen mogelijk om aan *crowd control* te doen, te zorgen dat de circulatie op perrons en op treinen veiliger kan. Een duidelijke maximumbezetting per trein is cruciaal en dus ook controle daarop. Het is heel belangrijk om het vertrouwen in de trein te herstellen.

Naast aandacht voor de reizigers moet ook aandacht worden besteed aan het personeel van de spoorbedrijven. Het klopt dat men de voorbije maanden sterk ingezet heeft op "*employer branding*", net om de aantrekkelijkheid van een job bij de spoorwegen extra in de verf te zetten. De spreker vindt het belangrijk dat een goed sociaal akkoord voor spoorpersoneel tot stand kan komen. Zo moet eindelijk werk gemaakt worden van een fietsvergoeding en tegemoetkoming voor ook ander openbaar vervoer voor werknemers. Dat men zorgt voor bijscholing én herscholing. De expertise in het bedrijf is enorm en zo geven we mensen de kans om door te stromen binnen het bedrijf. Daarnaast zal er ook aandacht moeten zijn voor de verdere digitalisering, die ook hier een plaats moet krijgen. Ook daar moet aandacht voor zijn in een duurzaam en menselijk HR-beleid.

Het verheugt mevrouw Buyst ook dat opnieuw wordt gekozen om opnieuw te investeren in de trein. Zo zal samen met Infrabel een plan opgemaakt worden voor het herstel van de spoorweginfrastructuur. Hierbij zullen wel prioriteiten moeten bepaald worden en zij wenst dan ook te vernemen welke criteria hiervoor zullen worden gehanteerd.

Haar fractie heeft ook herhaaldelijk aangedrongen op een betere toegankelijkheid van het spoor, onder meer in resolutie waarover hoorzittingen zullen worden georganiseerd. Het is absoluut noodzakelijk dat er meer werk wordt gemaakt van de toegankelijkheid van het spoor voor alle gebruikers.

Zoals eerder gezegd, is het goed een visie uit te zetten tegen 2040, en daar een duidelijk investeringsplan aan te koppelen. Toch mag niet vergeten worden dat

oublier que depuis 2012, la SNCB et Infrabel travaille sans nouvelles directives du gouvernement. On a ainsi omis de renouveler les contrats de gestion. Pour clarifier cette vision, il est effectivement important d'établir un nouveau contrat de gestion, un contrat avec des FPI clairs et contraignants. L'intervenante demande quelle sera l'approche suivie. La conclusion d'un contrat de gestion commun pour la SNCB et Infrabel serait à cet égard une piste à explorer. Elle favoriserait la collaboration entre l'opérateur ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure. En outre, il serait bon que le Parlement joue également un rôle important dans le suivi de ce contrat de gestion. L'intervenante espère qu'un échange de vues à ce propos pourra être organisé sur une base régulière au sein de cette commission.

En concluant un accord de collaboration clair avec la SNCB, celle-ci pourra se préparer au marché libéralisé dont elle fera de toute façon partie après 2033. Le groupe de l'intervenante se réjouit dès lors de pouvoir faire confiance à la SNCB par l'attribution directe de la mission de service public et de veiller de cette manière à ce que ce service devienne encore plus optimal pour chaque Belge. De la sorte, la SNCB pourra devenir une marque forte, capable de s'imposer dans le contexte d'un transport ferroviaire européen libéralisé. À cet égard, l'exemple de la Suède et de l'Autriche peut constituer une source d'inspiration en termes d'organisation d'un transport ferroviaire performant.

Il est bon de constater que la collaboration et le dialogue occupent une place centrale. Il s'agit en premier lieu du dialogue avec le voyageur. Sa satisfaction doit en effet figurer au centre des préoccupations. Il y a ainsi lieu d'associer directement le voyageur à la politique. Le comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires ne fonctionne pas. Il ne permet pas d'associer les voyageurs. Accorder aux associations de voyageurs un siège au sein du conseil d'administration de la SNCB pourrait être une idée. On pourrait aussi demander à la SNCB d'expérimenter des trajets de participation directe avec des voyageurs.

Pour inciter les voyageurs à prendre davantage le train, ne serait-ce que pour une partie de leur trajet, la SNCB devra revoir sa politique en matière de stationnement payant. Les gares doivent devenir plus qu'aujourd'hui de véritables nœuds de mobilité, où il est aisé de passer du vélo (partagé), du bus ou de la voiture partagée au train. Ce n'est souvent pas le cas à l'heure actuelle. Les gens doivent être incités à effectuer en tout cas une partie de leur trajet en train et dans ce cadre, l'utilisation de la voiture peut constituer un moyen complémentaire, surtout dans les régions qui ne sont pas aisément accessibles en transports publics.

de NMBS en Infrabel reeds sinds 2012 zonder nieuwe richtlijnen van de regering werken. Zo heeft men nage laten de beheersovereenkomsten te vernieuwen. Om die visie aan te geven is het inderdaad belangrijk om werk te maken van een nieuwe beheersovereenkomst, eentje met duidelijke KPI's die afdwingbaar zijn. De spreekster vraagt zich af hoe dit zal worden ingevuld. Een mogelijks idee is het afsluiten van gemeenschappelijke beheersovereenkomst voor NMBS en Infrabel. Dit zou de samenwerking tussen spooroperator en infrastructuur-beheerder ten goede komen. Bovendien zou het goed zijn mocht het parlement ook een belangrijke rol spelen in het opvolgen van dit beheerscontract. Hopelijk kan er op regelmatige basis hierover een gedachtewisseling in de schoot van deze fractie georganiseerd kan worden.

Door een duidelijk samenwerkingsovereenkomst af te spreken met NMBS kunnen zij zich klaarstomen voor de geliberaliseerde markt waar ze in elk geval deel van zullen uitmaken na 2033. Haar fractie is dan ook verheugd het vertrouwen te kunnen geven aan NMBS door de rechtstreekse toekenning en er op die manier voor zorgen dat de dienstverlening nog optimaler wordt voor elke Belg. Zo kunnen zij evolueren naar een sterk merk, eentje dat haar mannetje kan staan in het Europese geliberaliseerde spoorvervoer. Een voorbeeld kan mogelijks genomen worden aan Zweden en Oostenrijk op vlak van organisatie van performant spoorvervoer.

Goed om vast te stellen is dat samenwerking en dialoog centraal staan. Dat is dan in de eerste plaats de dialoog met de reiziger. Zijn tevredenheid moet immers centraal staan. Zo moet werk gemaakt worden van het rechtstreeks betrekken van de reiziger in het beleid. Het raadgevend comité voor de treinreiziger werkt niet. Het zorgt niet voor betrokkenheid door reizigers. Een mogelijks idee is misschien om de reizigersverenigingen een zetel in de raad van bestuur van NMBS te geven. Mogelijk ook door de NMBS te laten experimenteren met rechtstreekse participatietrajecten met reizigers.

Om reizigers te verleiden om meer de trein te nemen, al is het maar voor een gedeelte van hun traject, zal de NMBS zijn beleid rond betalend parkeren moeten herzien. De stations moeten meer dan vandaag heuse mobiliteitsknooppunten worden, waar men makkelijk kan switchen van (deel)fiets, bus, deelauto naar de trein. In vele gevallen is dit zeker niet het geval. Mensen moeten aangezet worden om een alvast een deel van hun traject met de trein te doen en daar kan het gebruik van de auto een aanvullend element bij vormen vooral voor die gebieden die niet gemakkelijk bereikbaar zijn via het openbaar vervoer.

La collaboration avec les services régionaux est également importante en vue d'améliorer la coordination de la politique de mobilité. Cette collaboration est nécessaire pour coordonner toutes les formes de mobilité et concrétiser davantage le concept de *Mobility as a Service* (MAAS). Mme Buyst espère que cela pourra déboucher sur un titre de transport unique pour toutes les formes de transport public en Belgique, de sorte qu'il soit aisé de passer d'un mode de transport à l'autre.

En ce qui concerne la collaboration internationale, l'intervenante espère que les mesures nécessaires seront prises afin de permettre et de stimuler un accroissement du transport international de voyageurs.

Elle évoque aussi la résolution adoptée précédemment, qui entend renforcer le soutien du transport international de voyageurs. Cette résolution insiste sur le rôle de leader que doit jouer la Belgique dans la collaboration européenne ainsi que dans l'étude et la recherche de manières d'étendre le réseau. À cet égard, Mme Buyst a demandé à l'ancien ministre Bellot quel était le point de vue de la Belgique concernant la liaison avec Malmö. L'administration avait à l'époque reçu pour mission de participer à un groupe de travail. Infrabel et l'administration devaient fournir toutes les informations techniques nécessaires pour permettre au ministère suédois de réaliser une étude de faisabilité. L'intervenante souhaiterait savoir où en est ce dossier et où en sont les discussions avec les chemins de fer autrichiens concernant la suppression de la liaison par train de nuit Bruxelles – Innsbruck et donc Munich. Étant donné que 2021 sera l'année du train pour la Commission européenne, l'intervenante est convaincue que des avancées peuvent être enregistrées et que Bruxelles peut devenir un nœud ferroviaire international.

En ce qui concerne le transport ferroviaire de marchandises, elle souligne aussi l'importance de celui-ci dans la transition vers une mobilité durable. Les transporteurs de fret doivent également être prêts à doubler le volume transporté par rail d'ici 2030. C'est pourquoi il y a lieu d'établir un plan d'action avec le secteur, en accordant une grande attention à la poursuite de la numérisation, car dans ce domaine, nous avons encore du retard à rattraper. Il y a également lieu d'évaluer les règles de soutien existantes. Dans ce cadre, la diminution des frais de sillon sera une ligne directrice importante.

Mme Buyst se réjouit aussi des efforts qui seront déployés pour faire évoluer la SNCB vers une entreprise verte et durable. Des initiatives seront prises en matière d'environnement et d'énergie. Il est bon que la SNCB et Infrabel s'emploient, plus que ce n'est le cas actuellement, à examiner comment elles peuvent

Ook de samenwerking met de gewestelijke diensten is belangrijk om meer coördinatie te krijgen in het mobiliteitsbeleid. Dit is nodig om alle vormen van mobiliteit op elkaar af te stemmen en *Mobility as a Service* (kortweg MAAS) meer op de kaart te zetten. Mevrouw Buyst spreekt de hoop uit dat dit kan leiden tot één vervoersbewijs voor alle vormen van openbaar vervoer in België zodat makkelijk kan gewisseld worden tussen deze verschillende vervoersmodi.

Met betrekking tot de internationale samenwerking hoopt de spreekster dat de nodige stappen kunnen gezet worden voor meer internationaal reizigersvervoer mogelijk te maken en te stimuleren.

Zij verwijst ook naar de resolutie die eerder werd aangenomen die de ondersteuning van internationaal reizigersvervoer wil versterken. Daarin dringt men aan om de leidersrol van België in de Europese samenwerking alsook studie en onderzoek naar manieren om het netwerk uit te breiden. In dat verband vroeg mevrouw Buyst voormalig minister Bellot naar het standpunt van België in de verbinding naar Malmö. De administratie had toen de opdracht gekregen deel te nemen aan de een interdepartementaire werkgroep. Infrabel en de administratie moesten alle nodige technische informatie aanleveren als onderdeel voor de haalbaarheidsstudie van het Zweeds ministerie. Graag had zij vernomen wat hiervan de stand van zaken is, alsook voor de gesprekken met de Oostenrijkse spoorwegen inzake de geschrapte nachttreinverbinding Brussel – Innsbruck en dus München. Aangezien 2021 voor de Europese commissie het jaar van de trein wordt, is spreekster overtuigd dat stappen vooruit kunnen gezet worden en dat Brussel kan uitgroeien tot een internationale treinhub.

Inzake het goederenvervoer per trein wijst zij ook op het belang ervan in de omslag naar duurzame mobiliteit. Ook de vrachtvervoerders staan klaar om het getransporteerde volume per spoor tegen 2030 te verdubbelen. Daarom is het goed een actieplan met de sector op te stellen, met aandacht voor verdere digitalisering, want daar moeten we als België nog wel een inhaalbeweging maken. Alsook het evalueren van de bestaande steunregeling, waarbij het verlagen van rijpadkosten een belangrijke richtlijn zal zijn.

Het verheugt mevrouw Buyst ook dat zal worden ingezet op de evolutie van de NMBS naar groene en duurzame onderneming. Er zullen initiatieven genomen worden op vlak van leefmilieu en energie. Het is goed dat de NMBS en Infrabel, meer dan nu het geval is, gaan kijken hoe ze meer groene stroom kunnen opwekken.

générer davantage d'électricité verte. C'est important, dans la mesure où ces entreprises figurent parmi les plus grands consommateurs d'énergie du pays.

L'intervenante se montre aussi satisfaite que l'on s'attelle davantage à la préservation de la biodiversité. Les précédents contrats de gestion ne contenaient qu'une disposition limitée concernant la gestion durable des bas-côtés. Son groupe estime qu'il est très important de fixer des objectifs clairs à ce propos dans le prochain contrat. La Suisse peut éventuellement servir d'exemple, puisqu'on entend y travailler entièrement sans herbicide d'ici 2025.

Enfin, elle attire l'attention sur la sécurité aux passages à niveau. Infrabel investit actuellement d'importants moyens pour clôturer les passages à niveau, mais il existe aussi d'autres solutions qui coûtent moins cher et peuvent pourtant remédier aux situations de circulation dangereuses. Son groupe a déposé une résolution contenant un plan d'action pour accroître la sécurité à tous les passages à niveau, renforcer le contrôle des conducteurs qui franchissent un passage à niveau fermé et améliorer la collaboration entre Infrabel et les administrations communales.

La stimulation d'un transfert modal vers les déplacements à vélo constitue un deuxième levier important inscrit dans la note de politique générale dans le cadre de la transition vers une mobilité durable. La désignation d'un manager vélo au sein du SPF mobilité pourrait être une bonne chose et permettrait à tous les partenaires de savoir qui est leur interlocuteur. Par ailleurs, il est très important de rendre la combinaison vélo et train attrayante. La mesure, prise dans le cadre de la crise du coronavirus, permettant d'emporter gratuitement le vélo a suscité de nombreuses réactions positives. Cette mesure pourrait également être ancrée structurellement.

La vision 2040 de la mobilité se penche aussi sur l'aspect de la sécurité routière. Le nombre de victimes de la route demeure élevé et tout le monde s'accorde à dire que l'objectif doit être celui de zéro mort sur nos routes. Presque tous les partis sont d'accord sur ce point. Il est bon de constater que le ministre entend également axer sa politique sur cet objectif en commençant par convoquer des États généraux. Il convient également d'examiner avec le ministre de la Justice si des sanctions alternatives ne peuvent pas être appliquées dans le cadre de la répression de la récidive. Il est par ailleurs aussi extrêmement urgent d'instaurer le permis de conduire à points, qui est inscrit dans la loi depuis déjà 1990. Que ce soit le point d'orgue d'une politique de mobilité qui mise pleinement sur la sécurité routière.

Als één van de grootse energieverbruikers van het land is dit niet onbelangrijk.

Zij toont zich eveneens tevreden dat meer zal worden ingezet op het behoud van biodiversiteit. In de vorige beheersovereenkomst werd slechts een beperkte bepaling opgenomen over het duurzaam beheer van bermen. Haar fractie vindt het heel belangrijk om daar in het volgende contract duidelijke doelstellingen rond op te nemen. Mogelijk kan Zwitserland als voorbeeld dienen, waar men tegen 2025 volledig herbicidevrij wil werken.

Tot slot vestigt zij de aandacht op de veiligheid aan overwegen. Infrabel investeert op dit moment heel wat middelen om overwegen af te sluiten, maar er zijn ook andere oplossingen voorhanden die minder geld kosten en toch meer onveilige verkeerssituaties kunnen aanpassen. Haar fractie diende een resolutie in met een actieplan voor meer veiligheid aan alle overwegen, meer controle op bestuurders die een gesloten overweg oversteken en een betere samenwerking tussen Infrabel en de gemeentebesturen.

Een tweede grote hefboom in de beleidsnota voor de weg naar duurzame mobiliteit is het stimuleren van een *modal shift* naar de fiets. Mogelijk kan het aanduiden van een fietsmanager bij de FOD Mobiliteit verbetering brengen zodat alle partners ook weten wie hun aanspreekpunt is. Daarnaast is het meer aantrekkelijk maken van de combinatie fiets en trein heel belangrijk. De maatregel om gratis de fiets te kunnen meenemen in het kader van de corona-crisis heeft heel veel positieve reactie teweeg gebracht. Mogelijks kan dit structureel ook verankerd worden.

In de mobiliteitsvisie 2040 wordt ook het aspect van de verkeersveiligheid voorop gesteld. Het aantal verkeersslachtoffers blijft hoog en iedereen is het er over eens dat de doelstelling moet zijn om naar zero verkeersdoden te gaan. Op dat vlak zijn zowat alle partijen het eens. Daarom is het goed vast te kunnen stellen dat ook de minister daar in zijn beleid volop op wil inzetten door als eerste stap zo snel mogelijk een Staten-Generaal bijeen te roepen. Ook met de minister van Justitie moet worden bekeken of het opleggen van alternatieve straffen niet kan worden toegepast in het bestraffen van recidive. Daarnaast wordt het ook dringend tijd om het rijbewijs met punten uit te voeren, dat al sinds 1990 in de wet ingeschreven staat. Laat het een sluitstuk zijn van een mobiliteitsbeleid dat sterk inzet op verkeersveiligheid.

La réduction de l'impact environnemental des déplacements est un autre point important. Tout d'abord, en matière de transport routier, en défendant des positions fortes au niveau européen pour la mise en œuvre du Pacte vert pour l'Europe. Mme Buyst relève aussi l'intention d'adapter la fiscalité automobile et l'octroi d'un budget mobilité en vue de réduire les émissions de CO₂.

L'aviation ne peut cependant pas être oubliée. La note indique que l'impact environnemental de celle-ci sera étudié. En ce qui concerne le climat, les objectifs du programme Corsia de l'OACI sont également évoqués. L'intervenante souligne que ceux-ci sont cependant très faibles. Des calculs (datant d'avant la crise du coronavirus) montrent qu'en vertu du programme Corsia, les émissions européennes de gaz à effet de serre de l'aviation pourraient augmenter de près de 700 millions de tonnes de CO₂ d'ici 2030. L'intervenante espère donc que la Belgique pourra être un pionnier dans ce domaine, notamment par le déploiement de trains à grande vitesse et de trains de nuit internationaux.

L'aviation est incontestablement un secteur important, mais les nuisances sonores causées par le trafic aérien ne peuvent pas être sous-estimées. C'est pourquoi il est bon que des initiatives soient envisagées pour débloquent le dossier de l'aéroport de Bruxelles-National en écoutant le point de vue de chacun. Dans le courant de 2021, un dialogue sera noué avec les acteurs économiques et sociaux, les citoyens concernés et les exploitants aériens. Ce dialogue sera poursuivi sur une base régulière au cours de la législature, afin de dégager tant des solutions rapides que des solutions à moyen terme. Il est important que les habitants de la périphérie Nord ne soient pas opposés à ceux de la périphérie Est, que les Bruxellois ne soient pas opposés aux habitants de la région de Louvain, etc. Uniquement déplacer les routes de vol ne sera pas la solution. Selon l'intervenante, il faut également raccourcir le régime de nuit de l'aéroport de manière à ce que tous les riverains aient une nuit plus longue.

M. Pieter De Spiegeleer (VB) estime que les promesses en matière de mobilité faites dans l'exposé d'orientation politique sont très vagues.

Il souligne tout d'abord que la crise du coronavirus a montré qu'il y a moyen de réduire le trafic navetteur. Cela entraînera inévitablement une réorientation de la politique ferroviaire. La politique actuelle est encore et toujours axée sur le "navetteur classique du XX^e siècle" qui vient travailler à Bruxelles.

Dans ce contexte, le Réseau Express Régional autour de Bruxelles semble être non seulement un moyen de

Een andere punt is de milieu-impact van verplaatsingen verminderen. Allereerst op het vlak van wegvervoer door op Europees niveau sterke standpunten te verdedigen voor de implementatie van de GreenDeal. Mevrouw Buyst verwijst ook naar het voornemen om de aanpassing van de vervoersbelasting alsook het toekennen van een mobiliteitsbudget als manieren om tot minder CO₂-uitstoot te komen.

Daarnaast kan echter de luchtvaart in deze niet ontbreken. Er wordt vermeld dat de milieu-impact bestudeerd zal worden. Op klimaatvlak wordt ook verwezen naar de Corsiadoelstellingen van de ICAO. Spreekster wijst er op dat deze evenwel zéér zwak zijn. Berekeningen (van voor de coronacrisis) tonen dat onder Corsia de Europese broeikasgasuitstoot van de luchtvaart tegen 2030 met bijna 700 miljoen ton CO₂ zou kunnen stijgen. zij hoopt dus dat België pionier kan zijn op dit gebied, onder andere door de ontwikkeling van snelle treinen en internationale nachttreinen.

Onmiskenbaar is de luchtvaart een belangrijke sector, maar de geluidshinder veroorzaakt door het luchtverkeer mag niet onderschat worden. Daarom is het goed dat er stappen gezet zullen worden in het deblokken van dossier van Luchthaven Brussel-Nationaal door te luisteren naar ieders standpunt. In de loop van 2021 is er de opstart van een dialoog met de economische en sociale actoren, de betrokken burgers en de luchtvaartexploitanten, die in de loop van de zittingsperiode regelmatig gehouden zal worden met oog voor zowel *quick wins* als oplossingen op middellang termijn. Het is belangrijk dat de inwoners van de noordrand, niet tegenover de oostrand komen te staan, de Brusselaars niet tegenover de regio Leuven, enzovoort. Vluchtroutes verleggen alleen zal niet de oplossing zijn. Er moet volgens spreekster ook gekeken worden naar een kortere nachtregeling voor de luchthaven, zodat alle omwonenden een langere nacht krijgen.

De heer Pieter De Spiegeleer (VB) vindt de beloften inzake mobiliteit in de beleidsverklaring zeer vaag.

Ten eerste wijst hij erop dat de coronacrisis heeft aangetoond dat we minder kunnen pendelen. Dat zal onvermijdelijk een heroriëntering van het spoorbeleid met zich meebrengen. Het huidige beleid is nog steeds gericht op de "20ste-eeuwse klassieke pendelaar" naar Brussel.

In het licht daarvan lijkt het Gewestelijk Expresnet rond Brussel niet alleen een middel om fondsen van het

transférer des fonds du niveau fédéral vers la Région de Bruxelles-Capitale, mais aussi et surtout un projet mégalomane. De plus, ce projet a pris un sérieux retard. Alors pourquoi ne pas le réexaminer et peut-être le concrétiser différemment? Pour les réseaux express régionaux des agglomérations d'Anvers, de Gand, de Liège et de Charleroi (AnGeLiC), les mêmes réserves peuvent être faites.

Deuxièmement, l'exposé d'orientation politique ne contient que peu de choses sur le transport ferroviaire de marchandises. La perspective de doubler le volume d'ici 2030 est une bonne chose, mais comment y parviendra-t-on concrètement? Plusieurs problèmes sont identifiés:

- le manque de communication entre le secteur du fret et Infrabel. En fait, le ministre compétent aurait déjà dû se réunir avec le secteur;

- la sous-représentation du transport ferroviaire de marchandises dans la politique proposée, certainement en ce qui concerne la Flandre (mais les ports de Liège et de Bruxelles et la Région de Bruxelles-Capitale ont également besoin d'un meilleur transport ferroviaire de marchandises);

- l'absence de réglementation relative au prix du sillon;

- les trains de marchandises extra longs (740 mètres et plus) circulent déjà aux Pays-Bas et en France, mais pas encore en Belgique;

- les locomotives des entreprises privées devraient également être équipées du système ETCS. Les autorités fédérales, avec le soutien de l'Union européenne, peuvent-elles participer au financement de cette mesure?

- le Rhin de fer est très important pour le désenclavement du port d'Anvers. Quelles initiatives seront prises au niveau diplomatique (Pays-Bas, Allemagne) pour faire avancer ce dossier?

- le problème des nuisances sonores lors de la poursuite du désenclavement ferroviaire du port d'Anvers, en particulier à proximité de la réserve naturelle "Oude Landen". Des efforts seront-ils consentis pour satisfaire les habitants du quartier?

- le réseau ferroviaire transfrontalier de marchandises et de passagers entre Gand et Terneuzen: comment cela sera-t-il réalisé dans la pratique?

Enfin, l'aspect environnemental est très peu abordé dans l'exposé d'orientation politique. Quelles initiatives

federale niveau naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te transfereren, maar ook en vooral een megalomaan project. Dat project heeft bovendien grote vertraging opgelopen. Waarom zou men het dus niet herbekijken en misschien anders invullen? Voor de gewestelijke expresnetten in de agglomeraties Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi (AnGeLiC) kunnen dezelfde bedenkingen worden gemaakt.

Ten tweede is in de beleidsverklaring weinig te vinden over het goederenvervoer per spoor. De verdubbeling van het volume die tegen 2030 in het vooruitzicht wordt gesteld is een goede zaak, maar hoe zal dat concreet in zijn werk gaan? Een aantal knelpunten zijn alvast:

- de gebrekkige communicatie tussen de goederensector en Infrabel. Eigenlijk zou de bevoegde minister nu al met de sector moeten samengezeten hebben.

- de te geringe plaats van het goederenvervoer per spoor in het voorgestelde beleid, zeker wat Vlaanderen betreft (maar ook de havens van Luik en Brussel en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben nood aan een beter goederenvervoer per spoor).

- het nog niet gereguleerd zijn van de rijpadvergoedingen.

- de extra lange goederentreinen (740 meter en meer) rijden al in Nederland en Frankrijk, maar nog niet in België.

- ook locomotieven van privéfirma's zouden met het ETCS-systeem moeten worden uitgerust. Kan de federale overheid, hierin gesteund door de Europese Unie, daaraan mee betalen?

- de IJzeren Rijn is zeer belangrijk voor de ontsluiting van de haven van Antwerpen. Welke initiatieven zullen er op het diplomatieke niveau (Nederland, Duitsland) genomen worden om dat dossier te doen vorderen?

- het probleem van de geluidshinder bij de verdere ontsluiting per spoor van de haven van Antwerpen, in het bijzonder in de nabijheid van het natuurgebied "Oude Landen". Zal ernaar gestreefd worden de buurbewoners tevreden te stellen?

- het grensoverschrijdend spoornetwerk voor goederen en personen tussen Gent en Terneuzen: hoe zal dat concreet verwezenlijkt worden?

Ten slotte komt het milieuaspect heel weinig aan bod in de beleidsverklaring. Welke initiatieven zullen er

seront prises en ce qui concerne, entre autres, les bâtiments de gare mal isolés et les locomotives diesel? La province de Flandre orientale compte à elle seule pas moins de quatre lignes diesel! Ne pourrait-on pas se tourner, par exemple, vers les locomotives à hydrogène - un secteur dans lequel la Belgique possède une grande expertise?

M. Bert Wollants (N-VA) est d'avis que le dossier des aéroports constitue le plus grand défi. Alors que l'aéroport de Zaventem est un énorme moteur économique et que le secteur aéronautique a besoin de clarté très rapidement en ces temps de pandémie de coronavirus, l'accord de gouvernement est remarquablement vague sur ce point.

Tout d'abord, il y a l'épineux problème des normes de bruit. Le dossier remonte au gouvernement Verhofstadt I^{er}. À l'époque, le secrétaire d'État Etienne Schouppe a été le plus proche d'une répartition équitable des "avantages et inconvénients" de l'aéroport entre les différentes régions. On ne retrouve pas beaucoup de ses principes dans l'exposé d'orientation politique du ministre. Le ministre souscrit-il à ces principes, même s'ils nécessitent des efforts sur le plan juridique? Et une concertation sera-t-elle organisée avec les Régions?

Deuxièmement, comment le ministre va-t-il garantir la qualité du fonctionnement du Service de médiation pour l'Aéroport de Bruxelles- National?

Troisièmement, il est urgent, dans le cadre de l'aide au secteur aéronautique, de veiller à l'amélioration des conditions sociales dans le secteur des opérateurs au sol de l'aéroport.

Quatrièmement, l'exposé d'orientation politique est muet quant à une éventuelle contribution du secteur aéronautique à la transition écologique.

Cinquièmement, il n'est pas précisé ce qu'il y a lieu d'entendre par "vols de courte distance", ni quelle politique va être menée dans ce dossier.

Sixièmement, il faut un cadre plus stable chez Skeyes (anciennement Belgocontrol). Y appliquera-t-on un service minimum? Et les Régions seront-elles associées au fonctionnement de Skeyes, comme le prévoit l'accord de coopération de 1989?

Enfin, l'exposé d'orientation politique n'aborde pratiquement pas la question des drones. Même si l'utilisation des drones sera largement déterminée au niveau européen, il existe également des opportunités qui peuvent être exploitées au niveau belge. Ce secteur très écologique

genomen worden in verband met, onder andere, slecht geïsoleerde stationsgebouwen en diesellocomotieven? De provincie Oost-Vlaanderen alleen telt maar liefst vier diesellijnen! Zou er, bijvoorbeeld, niet op locomotieven op waterstof -een sector waarin België heel wat expertise heeft- kunnen worden ingezet?

De heer Bert Wollants (N-VA) is van mening dat het luchthavendossier de grootste uitdaging vormt. Terwijl de luchthaven van Zaventem een enorme economische motor is en de luchtvaartsector in deze coronatijden heel snel duidelijkheid nodig heeft, is het regeerakkoord op dat vlak opvallend vaag.

Ten eerste is er de heikele kwestie van de geluidsnormen. Het dossier gaat terug tot de regering-Verhofstadt I. Staatssecretaris Schouppe stond destijds het dichtst bij een billijke verdeling van de "lusten en lasten" van de luchthaven over de verschillende gewesten. Van zijn principes is in de beleidsverklaring van de minister niet veel terug te vinden. Onderschrijft de minister die principes, ook al vergen die inspanningen op juridisch vlak? En zal er overleg gepleegd worden met de gewesten?

Ten tweede: hoe zal de minister de kwaliteit van de werking van de Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal garanderen?

Ten derde is het dringend om, in het kader van de steun aan de luchtvaartsector, toe te zien op de verbetering van de sociale omstandigheden in de sector van de grondafhandelaars op de luchthaven.

Ten vierde staat er in de beleidsverklaring niets over een eventuele bijdrage van de luchtvaartsector aan de ecologische transitie.

Ten vijfde is het niet duidelijk wat precies bedoeld wordt met kortereafstandsvluchten, en welk beleid in dat verband zal gevoerd worden.

Ten zesde is er nood aan een stabiel sociaal kader bij Skeyes (voorheen Belgocontrol). Zal daar een minimale dienstverlening van kracht worden? En zullen de gewesten betrokken worden bij de werking van Skeyes, zoals voorzien in het samenwerkingsakkoord uit 1989?

Ten slotte staat in de beleidsverklaring bijna niets te lezen over drones. Hoewel de koers inzake dronegebruik grotendeels op het Europese niveau bepaald zal worden, zijn er toch ook opportuniteiten die via het Belgische niveau benut kunnen worden. Deze zeer ecologische

des drones - qui sont entièrement électriques - doit avoir la possibilité de se développer.

B. RÉPONSES DU MINISTRE

Avant de répondre aux questions, le ministre souligne que sa note de politique générale et son exposé d'orientation politique ne visent en aucun cas à remplacer l'accord de gouvernement, mais plutôt à le compléter. L'ambition est d'aller encore plus loin que ce qui est indiqué dans ces documents.

Transport aérien

On misera certainement sur les drones en raison de leur énorme champ d'application et de leur valeur ajoutée écologique, ainsi que de l'expertise considérable de la Belgique dans ce domaine. La plateforme "Drone" rassemble déjà tous les acteurs de ce domaine.

En ce qui concerne le problème de la pollution sonore, le dialogue avec toutes les parties intéressées se poursuivra et le cadre juridique sera réexaminé pour servir de base à une solution durable. À très court terme, des mesures seront prises pour réduire la pollution sonore, notamment par l'utilisation de techniques nouvelles et améliorées concernant les routes de vol et les paramètres acoustiques, et par la mise en service d'appareils moins bruyants. Bien entendu, tout sera fait en concertation avec le secteur du transport aérien, particulièrement touché par la crise du coronavirus.

Des contacts ont déjà été pris et des réunions prévues avec les principaux acteurs au sein de Skeyes afin d'améliorer le dialogue social. Le respect des travailleurs sera toujours au cœur de ce processus.

Circulation routière

Le Code de la route doit être modernisé d'urgence, l'usager actif (piéton, cycliste, utilisateur de trottinette, etc.) devant y occuper une place plus grande.

Le Conseil d'État est le mieux placé pour juger quel niveau (fédéral/régional) est compétent pour quel aspect du Code de la route. Le dialogue avec les Régions a déjà commencé, dans le but de réduire le nombre de morts sur les routes.

L'introduction du permis de conduire à points figure dans l'accord de gouvernement. Ce n'est pas une fin en soi mais un moyen: le système devra être effectif, ce qui impliquera un contrôle. L'objectif est de contrôler, par rapport aux infractions graves, un conducteur sur trois au moins une fois tous les trois ans.

sector van de drones -die volledig elektrisch zijn- moet de kans krijgen om te groeien.

B. ANTWOORDEN VAN DE MINISTER

Vooraleer op de vragen in te gaan, stipt de minister aan dat zijn beleidsnota en -verklaring geenszins bedoeld zijn tot vervanging van het regeerakkoord, maar veeleer als een aanvulling daarop. De ambitie bestaat er overigens in nog verder te gaan dan wat in die stukken vermeld wordt.

Luchtvaart

Op drones zal, gelet op het enorme toepassingsgebied en de ecologische meerwaarde ervan alsook op de grote expertise van België in dat domein, zeker worden ingezet. Het platform "Drone" brengt reeds alle actoren op dat gebied bijeen.

Wat de problematiek van de geluidshinder betreft, zal de dialoog met alle betrokkenen worden voortgezet en het juridische kader herzien worden als basis voor een duurzame oplossing. Reeds op zeer korte termijn zullen maatregelen genomen worden om de geluidsoverlast te verminderen, onder andere door het gebruik van nieuwe en betere technieken in verband met de vluchtroutes en de akoestische parameters, en door de ingebruikneming van geluidsarmere toestellen. Uiteraard zal alles in overleg gebeuren met de luchtvaartsector, die bijzonder hard getroffen is door de coronacrisis.

Er zijn reeds contacten gelegd en vergaderingen gepland met de hoofdrolspelers binnen Skeyes, teneinde tot een betere sociale dialoog te komen. Respect voor de werknemers zal daarbij steeds centraal staan.

Wegverkeer

De wegcode is dringend aan modernisering toe, waarbij de actieve weggebruiker (voetganger, fietser, stepgebruiker...) een belangrijkere plaats moet krijgen.

De Raad van State is het beste geplaatst om te oordelen welk niveau (federaal/gewestelijk) bevoegd is voor welk aspect van de wegcode. De dialoog met de gewesten is reeds aangevat, met als doel het terugdringen van het aantal verkeersdoden.

De invoering van het rijbewijs met punten staat in het regeerakkoord. Het is geen doel maar een middel: het systeem zal effectief moeten zijn, wat controle zal impliceren. De bedoeling is om één op de drie bestuurders minstens één keer om de drie jaar te controleren op zware overtredingen.

La détection des radars demeure un gros problème: sur ce point, il convient d'avancer tout d'abord sur le plan juridique.

L'interconnexion entre les banques de données n'est pas encore achevée. Les autorités disposent de "Mercurius" (banque de données relatives aux permis de conduire - gérée par le SPF Mobilité et Transport), "Mobivis" (banque de données relatives aux véhicules - gérée par le SPF Mobilité et Transport) et MaCH (banque de données relatives aux procès-verbaux - gérée par le SPF Justice). Cependant, il n'y a pas encore de connexion entre Mercurius et MaCH, ce qui est nécessaire dans le cadre d'un permis de conduire à points. Les budgets sont prévus pour y remédier.

Un meilleur contrôle des conducteurs étrangers ("*cross-border*") s'impose également. À cette fin, une concertation est nécessaire au niveau européen.

L'article 65 de la loi sur la police de la circulation routière régit la procédure de recouvrement immédiat des amendes pour la plupart des infractions routières, à l'exception des plus graves. Depuis 2015, la loi prévoit que le procureur peut imposer une formation alternative, mais cette disposition n'a pas été mise en œuvre jusqu'à présent. Cela sera concrétisé dans le cadre de la lutte contre la récidive. Par ailleurs, l'article 62, qui stipule que les infractions doivent être mentionnées dans une loi, devrait être modifié en ce sens qu'une mention dans un arrêté royal suffirait.

La lutte contre l'insécurité routière peut être menée au moyen notamment d'équipements techniques spécifiques embarqués dans les véhicules, par exemple en ce qui concerne la consommation d'alcool. On examinera ainsi si une boîte noire peut être rendue obligatoire dans les véhicules appartenant à des délinquants routiers.

Transport ferroviaire

Les investissements prévus seront financés de trois manières: par les budgets de la SNCB et d'Infrabel, par le Plan Boost pour le rail, et par les projets *Next Generation EU* qui seront sollicités.

Il faut investir non seulement plus, mais aussi mieux, l'effet positif sur l'emploi devant être maximal.

La mise en service de minimum deux trains par heure partout sur le territoire ne devrait pas poser de problème. Étant donné que le prix des sillons a diminué, la circulation de deux trains par heure ne coûtera pas deux fois plus cher. Si l'infrastructure permet le doublement du matériel

Radardetectie blijft een groot probleem: hier moet eerst op juridisch gebied vooruitgang worden geboekt.

De interconnectie tussen de gegevensbanken is nog niet compleet. De overheid beschikt over "Mercurius" (databank in verband met de rijbewijzen -beheerd door de FOD Mobiliteit en Vervoer), "Mobivis" (databank in verband met de voertuigen -beheerd door de FOD Mobiliteit en Vervoer) en MaCH (databank in verband met de processen-verbaal -beheerd door de FOD Justitie). Maar er is nog geen connectie tussen Mercurius en MaCH, wat noodzakelijk is in het kader van een rijbewijs met punten. De budgetten zijn voorzien om dat te verhelpen.

Ook een betere controle van de buitenlandse auto-bestuurders ("*cross-border*") dringt zich op. Daartoe is overleg nodig op Europees niveau.

Artikel 65 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer regelt de procedure tot onmiddellijke inning van de geldboete voor de meeste verkeersovertredingen, met uitzondering van de zwaarste overtredingen. Sinds 2015 voorziet de wet dat de procureur een alternatieve opleiding kan opleggen, maar die bepaling werd tot nu toe niet uitgevoerd. In het kader van de bestrijding van recidive zal daar werk van gemaakt worden. Voorts zou artikel 62, dat bepaalt dat de overtredingen in een wet moeten vermeld staan, gewijzigd moeten worden in die zin dat een vermelding in een Koninklijk Besluit zou volstaan.

De strijd tegen de verkeersonveiligheid kan mee worden gevoerd door middel van welbepaalde technische uitrustingen in de voertuigen, bijvoorbeeld wat alcoholgebruik betreft. Zo zal onderzocht worden of een zwarte doos verplicht kan worden in voertuigen van verkeersdelinquenten.

Spoorwegverkeer

De geplande investeringen zullen op drie manieren gefinancierd worden: via de budgetten van de NMBS en Infrabel, via het Boost Plan voor het spoor, en via *Next Generation EU*-projecten die zullen worden aangevraagd.

Er moet niet alleen meer, maar ook beter geïnvesteerd worden, waarbij het positieve effect op de werkgelegenheid maximaal moet zijn.

Overal in het land minstens twee treinen per uur doen rijden, zou geen probleem mogen zijn. Daar de prijs van de treinpaden is gedaald, zullen twee treinen per uur niet het dubbele kosten. Indien de infrastructuur de verdubbeling van het rollend materieel tijdens de piekuren

roulant aux heures de pointe, il n'y a pas de raison que cela ne soit pas également possible aux heures creuses. Le doublement du trafic horaire permettra également la création d'emplois durables.

Le modèle integrato inspiré des modèles suisse et autrichien démontre que la multimodalité est opérationnelle dans ces pays comme en Allemagne ou aux Pays-Bas. L'intégration des différents moyens de transport publics à partir des gares facilite la mobilité globale et constitue un scénario win-win pour la SNCB et les transports régionaux. L'étude de faisabilité qui vient de débiter permettra d'identifier les gares les mieux adaptées à la multimodalité.

Le plan boost 2021 et les objectifs qu'il fixe pour 2040 permettront de pérenniser l'intégration tarifaire entre les transports publics fédéraux et régionaux, l'accessibilité des services, la multimodalité, les investissements structurels et le doublement du trafic horaire. Les entreprises publiques telles que la SNCB devront adapter leurs choix et leur stratégie à ces objectifs y compris pour la rénovation des infrastructures et les investissements en ressources humaines. Le plan boost a pour objectif immédiat de réaliser le plus rapidement possible les travaux les plus urgents concernant l'infrastructure -notamment pour éviter les zones de ralentissement contraint ou les fermetures de ligne-, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR), des vélos et des voitures dans les gares et le fret ferroviaire. Le relèvement des quais et l'accessibilité des PMR aux wagons pour y entrer de plain-pied seront réalisés dès 2021. L'amélioration des infrastructures pour faciliter l'accessibilité du secteur industriel au réseau ferroviaire (AUDI, AB INBEV etc.) doit également être réalisée.

Il faudrait prévoir des segments de wagons réservés aux vélos sur les trains qui sont insuffisamment adaptés au transport de vélos et réserver plus d'emplacements sécurisés pour les vélos dans les gares. La décision du gouvernement d'attribuer à la SNCB la gestion du transport de personnes pour les 10 années à venir est fondamentale. Un nouveau contrat de gestion sera formulé sous la forme d'un contrat de service public en accord avec les directives européennes. Il faudra communiquer en 2021 les spécifications de service public à la Commission européenne, définir les objectifs de performance, valider la vision 2040 et rédiger le contrat de service public en 2022. Certains membres de la commission voudraient voir s'accélérer la procédure mais il faut se souvenir que le dernier contrat de gestion date d'une quinzaine d'années. Il est donc hors de question

toelaat, is er geen enkele reden waarom dit ook tijdens de daluren niet mogelijk zou zijn. Een verdubbeling van het treinverkeer per uur creëert ook blijvende banen.

Het op de Zwitserse en Oostenrijkse modellen geïnspireerde Integrato-model toont aan dat multimodaliteit ook in landen als Duitsland of Nederland werkbaar is. De integratie van de verschillende vormen van openbaar vervoer vanaf de stations vergemakkelijkt de algehele mobiliteit en vormt een win-winscenario voor de NMBS en het gewestelijk vervoer. De pas gestarte haalbaarheidsstudie zal doen uitkomen welke stations het meest geschikt zijn voor multimodaliteit.

Het Boost-plan 2021 en de voor 2040 vooropgezette doelstellingen zullen de prijsintegratie tussen het federaal en het gewestelijk openbaar vervoer, een toegankelijke dienstverlening, de multimodaliteit, de structurele investeringen en de verdubbeling van het verkeer per uur bestendigen. Overheidsbedrijven zoals de NMBS zullen hun keuzes en hun strategie moeten aanpassen aan die doelstellingen, onder meer wat de renovatie van de infrastructuur en de investeringen in personeel betreft. De onmiddellijke doelstelling van het Boost-plan is om zo snel mogelijk de meest dringende infrastructuurwerkzaamheden uit te voeren; beoogd wordt met name om opgelegde vertragingzones of de sluiting van lijnen te voorkomen, om de werkzaamheden te verwezenlijken met het oog op meer toegankelijke stations voor personen met beperkte mobiliteit (PBM), fietsen en auto's, alsook om het goederenvervoer per spoor te bevorderen. De verhoging van de perrons met het oog op een verbeterde toegankelijkheid voor PBM's (die dan op gelijke hoogte de wagon kunnen betreden) zal plaatsvinden vanaf 2021. Ook de werken tot verbetering van de infrastructuur teneinde de toegang van de industriële sector (Audi, AB-Inbev enzovoort) tot het spoornet te vergemakkelijken, moeten worden verwezenlijkt.

In de treinen die onvoldoende geschikt zijn om fietsen te vervoeren, zou moeten worden voorzien in wagonsegmenten voor fietsen en in de stations zou meer plaats moeten worden voorbehouden voor beveiligde fietsenstallingen. De regeringsbeslissing om het beheer van het personenvervoer voor de komende 10 jaar aan de NMBS toe te wijzen is essentieel. Overeenkomstig de Europese richtlijnen zal een nieuw beheerscontract worden opgesteld in de vorm van een openbaredienstcontract. In 2021 zullen de specificaties inzake de openbaredienstverplichtingen aan de Europese Commissie moeten worden meegedeeld, zullen de prestatiedoelstellingen moeten worden bepaald, zal de Visie 2040 moeten worden gevalideerd en zal het openbaredienstcontract 2022 moeten worden opgesteld. Sommige commissieleden verzoeken om een versnelde procedure, maar

de ficeler dans la précipitation un nouveau contrat de gestion. La commission sera régulièrement informée de l'état d'avancement du projet de contrat de gestion.

La SNCB doit exécuter les projets pilotes tels que prévus dans l'accord de gouvernement et dans le respect de la réglementation de la Commission européenne. La SNCB doit pouvoir démontrer sa capacité à répondre aux différents scénarios possibles concernant le degré de libéralisation du rail. Le testing des services offerts par la SNCB ne constitue aucunement une étape vers une libéralisation accrue des chemins de fer. La préférence est toujours donnée au maintien de la SNCB en tant que service public.

Concernant la gestion des ressources humaines, le doublement de la cadence horaire des trains permettra d'engager des conducteurs et des accompagnateurs de trains supplémentaires. Il faut aussi s'atteler à la formation des nouveaux cadres de l'entreprise pour renouveler le cadre vieillissant qui partira bientôt à la retraite. L'équilibre des genres dans le recrutement doit aussi être une priorité.

L'expertise de spécialistes du secteur privé externes ou étrangers est très utile car elle vient compléter l'expertise en interne.

Doubler le transport de marchandises par le rail est une autre ambition du plan Boost. Infrabel a déjà identifié certains points faibles du réseau et s'apprête à y remédier pour utiliser tout le potentiel du transport de marchandises. Il convient entre autres de diminuer les coûts liés au transbordement des trains de marchandises.

4 sociétés privées ont marqué leur intérêt pour le transport du fret sur le réseau de la SNCB. Les pertes financières liées à la baisse de la fréquence d'exploitation des sillons sont compensées grâce au fonds CORONA par des aides à Infrabel et aux sociétés de transport de fret. Des subsides seront également octroyés à Infrabel pour diminuer les nuisances sonores du transport de marchandises.

La SNCB doit également développer son offre internationale. La limitation actuelle des voyages en Europe complique singulièrement la situation. L'offre des trains de nuit va être augmentée comme alternative aux vols à courte distance entre les grandes villes européennes. Le projet de transport nocturne entre Bruxelles et Vienne est déjà en bonne voie. Le tarif du train de nuit est sensiblement plus élevé et les services à bord par du

er zij op gewezen dat het laatste beheerscontract van ongeveer vijftien jaar geleden dateert. Derhalve is het overhaast afsluiten van een nieuw beheerscontract niet aan de orde. De commissie zal geregeld in kennis worden gesteld van de voortgang van het ontwerp van beheerscontract.

De NMBS moet de proefprojecten uitvoeren zoals bepaald in het regeerakkoord en in overeenstemming met de regelgeving van de Europese Commissie. De NMBS moet kunnen aantonen dat ze in staat is om in te spelen op de verschillende mogelijke scenario's inzake de mate van liberalisering van het spoorvervoer. Het testen van de door de NMBS aangeboden diensten vormt geenszins een stap naar een verdere liberalisering van de spoorwegen. De handhaving van de NMBS als overheidsdienst krijgt nog altijd de voorkeur.

Inzake het personeelsbeheer zal een verdubbeling van het aantal treinen per uur leiden tot de werving van extra machinisten en treinbegeleiders. Er dient ook aandacht te worden geschonken aan de opleiding van nieuwe leidinggevenden, met het oog op de vervanging van de binnenkort met pensioen gaande oudere wordende leidinggevenden. Bij de werving moet ook het genderevenwicht een prioriteit zijn.

De expertise van externe of buitenlandse specialisten uit de privésector is erg nuttig als aanvulling op de interne expertise.

Het goederenvervoer per spoor verdubbelen is een andere ambitie van het Boost-plan. Infrabel heeft al bepaalde zwakke punten in het netwerk geïdentificeerd en bereidt zich voor om die weg te werken teneinde het volledige potentieel van het goederenvervoer te benutten. Zo moeten onder meer de met de overslag van de goederentreinen gepaard gaande kosten worden verlaagd.

Vier privébedrijven hebben belangstelling getoond om vracht te vervoeren op het NMBS-netwerk. De financiële verliezen ingevolge de minder frequente uitbating van de treinpaden worden dankzij het coronafonds gecompenseerd, middels steun aan Infrabel en aan de vrachtvervoerbedrijven. Er zullen ook subsidies worden toegekend aan Infrabel om de door het goederenvervoer veroorzaakte geluidsoverlast tegen te gaan.

De NMBS moet ook haar internationaal aanbod uitbreiden. De huidige beperking van reizen binnen Europa maakt de situatie bijzonder ingewikkeld. Het aanbod van de nachttreinen zal worden uitgebreid als alternatief voor de kortere afstands vluchten tussen de grote Europese steden. Het project voor nachttransport tussen Brussel en Wenen is al op de goede weg. Het tarief van de nachttrein is beduidend hoger en ook de dienstverlening aan boord

personnel dédié occasionnent également des coûts supplémentaires. Le matériel roulant nécessite également des adaptations techniques (différence de tension des réseaux étrangers, changement de locomotive au poste frontière etc.). Une étude de faisabilité est en cours dont les résultats sont attendus pour apporter des solutions aux problèmes de la tarification, des services et de l'infrastructure nécessaires au développement des trains de nuit. Il faudra aussi créer des synergies pour pouvoir conclure des accords avec les pays frontaliers.

La sécurité doit être envisagée sous le double angle de la sécurité de la logistique ferroviaire d'une part et de la sécurité des passagers d'autre part. SECURAIL et le lien avec les polices locales fonctionnent très bien. La SNCB travaille à un plan d'action pour lutter contre les violences faites au personnel de train. Le contrôle social joue à cet égard un rôle très important.

Le ministre n'envisage aucune réforme des structures de la SNCB et d'Infrabel. L'important est de faire fonctionner les structures actuelles le mieux possible. Les 2 entités qui collaborent fructueusement pour l'instant doivent être encouragées à continuer dans cette voie.

L'opération "*Hello Belgium Pass*" sera évaluée et éventuellement renouvelée selon une formule à affiner avec la SNCB. L'opération, outre son succès – plus d'un Belge sur trois a demandé son pass gratuit – a été une belle opération de valorisation du rail et a représenté un apport économique pour les localités visitées. La formule a moins bien fonctionné durant la seconde vague de coronavirus. En cas de renouvellement de la formule il faudra cibler les personnes qui en ont le plus besoin et éventuellement réserver le pass uniquement pour les heures creuses.

Contrairement aux affirmations de certains membres de la commission, la population a beaucoup apprécié les *Hello Belgium Railpass* et les suppléments vélo gratuits.

En conclusion le ministre répète que de nombreux dossiers tant au niveau de la SNCB que de l'aéroport de Bruxelles National – imbroglio judiciaire concernant les nuisances sonores – restent bloqués depuis de nombreuses années. Le ministre demande qu'on lui laisse un minimum de temps pour proposer des solutions. Il faut de l'ambition et un cap à suivre pour le secteur du rail. L'augmentation du transport de fret et du trafic passagers apportera des recettes supplémentaires à la SNCB. Il n'est pas question d'augmenter le prix des billets. Il faudra collaborer avec le ministre des Finances et avec les Régions pour la mise en œuvre du plan

door gespecialiseerd personeel leidt tot extra kosten. Het rollend materieel vereist ook technische aanpassingen (spanningsverschil met de buitenlandse netten, verandering van locomotief aan de grenspost enzovoort). Een haalbaarheidsstudie loopt. Er wordt gewacht op de resultaten daarvan om de nodige oplossingen voor de problemen met de tariefbepaling, de dienstverlening en de infrastructuur aan te reiken, teneinde de nachttreinen voort uit te breiden. Er zullen ook synergieën tot stand moeten worden gebracht om overeenkomsten met de buurlanden te kunnen sluiten.

De veiligheid moet worden bekeken vanuit de dubbele invalshoek van de spoorlogistiek en van de passagiers. Securail en de samenwerkingen met de lokale politie functioneren erg goed. De NMBS werkt een actieplan uit om geweld tegen treinpersoneel te bestrijden. De sociale controle speelt hierbij een erg belangrijke rol.

De minister beoogt geen hervorming van de structuren van NMBS en van Infrabel. Het belangrijkste is om de huidige structuren zo goed mogelijk te laten werken. De twee thans vruchtbaar samenwerkende entiteiten moeten worden aangemoedigd om op die weg voort te gaan.

Het initiatief van de *Hello Belgium Railpass* zal worden geëvalueerd en eventueel worden vernieuwd volgens een nog met de NMBS te verfijnen formule. Het initiatief was een klinkend succes – meer dan een op de drie Belgen vroeg een gratis treinkaart aan – maar vooral een geweldige zet om het spoor te promoten; het heeft de bezochte bestemmingen een economische injectie bezorgd. De formule was minder succesvol tijdens de tweede golf van het coronavirus. Mocht ze worden vernieuwd, dan moet ze worden gericht op wie er het meeste nood aan heeft en kan eventueel worden beslist dat de treinkaart alleen tijdens de daluren mag worden gebruikt.

In tegenstelling tot wat sommige commissieleden beweren, heeft de bevolking de gratis *Hello Belgium Railpass* en het gratis fietssupplement erg op prijs gesteld.

Tot slot wijst de minister er andermaal op dat veel dossiers betreffende zowel de NMBS als de luchthaven Brussel-Nationaal – met de gerechtelijke verwikkelingen inzake geluidsoverlast – al jarenlang zijn geblokkeerd. De minister verzoekt om een minimum van tijd om oplossingen aan te reiken. Wat de spoorsector betreft, moet er ambitie zijn en een te volgen koers. De toename van het vrachtvervoer en van het personenvervoer zal de NMBS extra ontvangsten opleveren. Van duurdere vervoersbewijzen is geen sprake. Voor de tenuitvoerlegging van het Boost-plan zal moeten worden samengewerkt met de minister van Financiën en met de gewesten. Om

Boost. Il faut une vision globale pour l'amélioration de la mobilité d'ici 2040.

C. RÉPLIQUES

M. Bert Wollants (N-VA) demande quels seront les principes sur lesquels se basera le ministre pour apporter une solution concrète aux problèmes liés à la nuisance sonore des avions. Il fait observer que la largeur des couloirs aériens peut s'étendre sur 8 km ce qui occasionne le survol de quartiers non prévus dans le plan de survol et contribue à l'extension des zones survolées.

Il est important que les études du SPF Mobilité s'intéressent à la problématique des drones et pas seulement à celle des ULM.

Il faudra trouver une solution structurelle aux problèmes de la ligne ferroviaire Turnhout-Binche).

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) souligne que le plan *Boost* doit aussi tenir compte des problèmes d'infrastructure sous-régionale. Selon le modèle *Integrato*, il faudra aussi prendre en compte les gares multimodales pour les villes de moyenne importance. De même, il ne faut pas s'intéresser qu'aux grandes villes pour le trafic international.

M. Frank Troosters (VB) dit qu'il n'est pas convaincu par la réponse du ministre. Les projets politiques du ministre ne satisfont pas le membre. Mais le fait que le ministre ait une vision mérite d'être salué.

Le transport aérien est un sujet très complexe sur lequel de nombreux prédécesseurs du ministre se sont déjà cassé les dents. Il faut espérer que le ministre réussira et parviendra rapidement à une solution équilibrée et acceptable, ce qui semble fort improbable.

En ce qui concerne la sécurité routière, le membre souligne que ce que les collègues appellent "relativiser" les chiffres des victimes de la route n'est en aucun cas un déni de la gravité de la situation. Il a seulement voulu les inscrire dans un cadre plus large, un ensemble plus vaste. Qu'il n'y ait pas de malentendu à cet égard: même s'il n'y avait qu'une seule victime d'accident de la route, l'ambition devrait être d'éviter cette victime aussi à l'avenir.

Il attend le nouveau Code de la route avec impatience.

Pour l'automobiliste ordinaire, qui conduit une voiture ordinaire équipée d'un moteur à combustion, ce qui est encore le cas l'immense majorité à ce jour, les projets

de mobilité contre 2040 à améliorer est une alomvat-tende visie nodig.

C. REPLIEKEN VAN DE LEDEN

De heer Bert Wollants (N-VA) vraagt op welke beginselen de minister zich zal baseren om een tastbare oplossing aan te reiken voor de problemen inzake de door vliegtuigen veroorzaakte geluidsoverlast. Hij wijst erop dat de luchtcorridors tot wel 8 km breed kunnen zijn, waardoor soms boven wijken wordt gevlogen die niet in het vliegplan werden opgenomen en aldus de overvlogen gebieden nog worden uitgebreid.

Het is belangrijk dat de studies van de FOD Mobilité ook het vraagstuk van de drones en niet alleen dat van de ultralichte vliegtuigen onderzoeken.

(Er zal een structurele oplossing moeten worden uitgewerkt voor de problemen met de spoorlijn Turnhout-Binche).

De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) benadrukt dat het *Boost*-plan ook rekening moet houden met de subgewestelijke infrastructuurproblemen. Volgens het *Integrato*-model zal ook met multimodale stations voor de middelgrote steden rekening moeten worden gehouden. Evenzo dient men bij internationaal verkeer niet alleen aandacht te hebben voor de grote steden.

De heer Frank Troosters (VB) zegt niet overtuigd zijn door het antwoord van de minister. Het lezen van zijn beleidsplannen heeft te hard bij de spreker ingehakt. Maar het feit dat de minister een visie heeft, verdient wel lof.

De luchtvaart is een heel complexe aangelegenheid waarop reeds heel wat voorgangers van de minister hun tanden stuk beten. Hopelijk zal de minister slagen en snel komen tot een evenwichtige en aanvaardbare oplossing, wat wel te onwaarschijnlijk lijkt.

Inzake verkeersveiligheid wil de spreker beklemtonen dat hetgeen de collega's "het relativiseren" van de cijfers van verkeersslachtoffers noemen, absoluut niet het ontkennen van de ernst van de situatie is. Ik heb ze alleen in een ruimer kader, een groter geheel, willen kaderen. Dat er geen enkel misverstand dienaangaande bestaat: zelfs al zou er nog maar één verkeersslachtoffer vallen, dan nog zou het de ambitie moeten zijn om ook dat slachtoffer in de toekomst te vermijden.

De nieuwe wegcode wordt gretig afgewacht.

Wat betreft de gewone automobilist, die met een gewone wagen met een verbrandingsmotor rijdt, dat is tot op heden nog steeds de grote meerderheid, zit

politiques du ministre ne sont pas annonceurs de bonnes nouvelles. Le motocycliste n'y est même pas mentionné. Cependant, lui aussi est vulnérable dans la circulation, tout en contribuant à la réduction des embouteillages. Les motocyclistes trouveront dans le Vlaams Belang un partenaire qui défendra leurs intérêts.

Le modèle d'organisation des chemins de fer proposé ne suscite pas l'enthousiasme. Il semble irréaliste, inefficace, irréalisable et inabordable. C'est un modèle qui nécessitera une quantité folle de ressources financières. En outre, on ne sait pas très bien quel sera l'impact du modèle proposé sur la politique du personnel au sein des compagnies ferroviaires.

On peut craindre que cette évolution fasse peser une énorme pression du travail sur personnel des chemins de fer.

Le ministre indique qu'une augmentation du nombre de trains suppose une augmentation du nombre d'accompagnateurs. C'est logique, mais cela vaut également pour d'autres catégories de personnel. La question est de savoir si tout cela est abordable, tout comme les autres plans.

Le ministre fait référence aux 3 sources de revenus connues: les dotations annuelles, le Plan Boost et les fonds européens dont on ne connaît pas le montant. La thèse, pertinente, est la suivante: investir plus mais aussi mieux. La question est de savoir s'il y aura suffisamment de moyens pour l'ensemble des plans.

Toutefois, il est clair que le modèle ferroviaire est axé sur l'offre et pas sur la demande. Si, dans la pratique, cela signifie que la demande flamande doit céder le pas à l'augmentation de l'offre en Wallonie, le Vlaams Belang s'y opposera.

En ce qui concerne l'Internet dans le train, on peut supposer que sa disponibilité est la logique même; il est essentiel que l'Internet soit inclus comme condition dans le contrat de service public à conclure avec la SNCB.

La répétition d'un Railpass gratuit est une très mauvaise idée. Malgré le fait qu'elle soit présentée comme un grand succès, l'action n'a aucunement bénéficié aux secteurs de l'horeca et/ou du tourisme. Cependant, le Railpass gratuit a coûté beaucoup d'argent et a donné lieu à des rassemblements à divers endroits dans les gares ou les trains... avec tous les risques de contamination par le coronavirus que cela impliquait.

er geen goed nieuws in de beleidsplannen van de minister. De motorrijder wordt zelfs niet eens vermeld in de beleidsplannen. Nochtans zijn ook zij kwetsbaar in het verkeer, terwijl ze bovendien een bijdrage leveren in het beperken van het fileprobleem. Zij zullen in het Vlaams Belang een partner vinden die hun belangen zal verdedigen.

Het voorgestelde organisatiemodel van het spoorgebeuren stemt niet tot enthousiasme. Het lijkt onrealistisch, inefficiënt, onhaalbaar en onbetaalbaar. Het betreft een model dat waanzinnig veel financiële middelen zal behoeven. Het is bovendien niet duidelijk welke impact het voorgestelde model zal hebben op het personeelsbeleid binnen de spoorbedrijven.

De vrees is wel dat het een enorme werkdruk voor het spoorpersoneel zal creëren.

De minister stelt dat meer treinen meer treinbegeleiders vragen. Dat is logisch..., maar dat geldt ook voor heel wat ander personeel. De vraag is of dat allemaal betaalbaar is, net zoals ook de andere plannen.

U verwijst naar de 3 gekende bronnen van inkomsten: de jaarlijkse dotaties, het boostplan en Europees geld waarvan we niet weten hoeveel het zal zijn. Terechte stelling is: meer investeren maar ook beter investeren. De vraag is of er genoeg middelen zullen zijn voor het geheel aan plannen.

Wel is duidelijk dat het spoormodel aanbodgericht is en niet uitgaat van vraaggerichte sturing. Als dat in de praktijk zal betekenen dat de Vlaamse vraag in de wachtkamer moet voor het verhogen van het Waalse aanbod, zal het Vlaams Belang zich hiertegen verzetten.

Wat betreft het internet op de trein, zou men ervan uitgaan dat de beschikbaarheid ervan de logica zelf is het is essentieel dat internet als voorwaarde dient te worden opgenomen in het af te sluiten openbaredienstcontract met de NMBS.

De herhaling van een gratis railpass is een ronduit slecht idee. Ondanks het feit dat het als een groot succes wordt voorgesteld, heeft de actie geen enkele baat bijgebracht aan het lot van de horeca- en/of toerismesector. Wel heeft het gratis railpass veel geld gekost en geleid tot samenscholingen op diverse plaatsen in stations of treinen... met alle bijhorende besmettingsrisico's inzake COVID-19 erbij.

Répéter une telle opération est non seulement incompréhensible, mais aussi irresponsable. Tout le monde ne soutient pas cette idée. Ni la SNCB, ni certains des partenaires de la coalition ne soutiennent ce plan. La proposition de M. Jef Van den Bergh de concentrer toute nouvelle action sur les abonnés et clients existants est une meilleure option! Contrairement à la société de transport *De Lijn*, la SNCB ne fait en effet pas preuve d'une très grande flexibilité vis-à-vis de ses abonnés. Gagner un nouveau client est parfois difficile, mais récupérer un client existant que vous avez perdu est beaucoup plus difficile.

Le plaidoyer de M. Van den Bergh en faveur du désenclavement de la Campine, plus précisément via la ligne 19 et la liaison Hamont - Weert, est une agréable surprise. D'autres membres ont également soulevé la question. Peu importe qui la défend, tant qu'elle est soutenue. Le Limbourg et la Flandre ont droit à leur propre désenclavement vers l'Est, vers les Pays-Bas. C'est aussi une question qui ne devrait plus en être une aujourd'hui.

M. Emmanuel Burton (MR) assure le ministre du soutien de son groupe.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) aurait souhaité plus de réponses concrètes. La note du ministre est encore incomplète par rapport à la problématique des drones, des motocyclistes et de la co-mobilité.

L'interconnexion des banques de données dans le domaine de la sécurité routière doit être réalisée dans les meilleurs délais. Elle permettra entre autres d'améliorer l'exécution des amendes administratives et la sanction des récidivistes.

Les anciens plans d'investissements de la SNCB serviront-ils encore de base pour le futur plan d'investissements? En tout état de cause l'accord qui avait été conclu avec les régions devra être repris dans le nouveau plan d'investissements.

La ligne transfrontalière limbourgeoise Hamont-Weert entre les Pays-Bas et la Belgique évoquée par M. Troosters mérite en effet toute l'attention du ministre.

La combinaison train-vélo doit être facilitée. Cependant il ne faut pas encourager tous les usagers à prendre leurs vélos à bord du train car cela risque d'occasionner des problèmes organisationnels. L'utilisation des vélos partagés dans les gares doit être encouragée pour parcourir le "last mile".

Dit nog eens gaan herhalen is niet alleen onbegrijpelijk, maar ook onverantwoord. Niet iedereen steunt het idee. Noch de NMBS, noch sommige coalitiepartners staan achter het plan. Het voorstel van de heer Jef Van den Bergh om een eventuele nieuwe actie veeleer toe te spitsen op bestaande abonneementhouders en op bestaand cliënteel is een betere optie. In tegenstelling tot vervoersmaatschappij De Lijn stelt de NMBS zich immers weinig flexibel op ten opzichte van hun abonnees. Een nieuwe klant winnen is soms moeilijk, maar een bestaande klant die je verloren hebt terughalen, is vele malen moeilijker.

Het pleidooi van de heer Van den Bergh voor de ontsluiting van de Kempen, meer bepaald via Lijn 19 en de verbinding Hamont – Weert, is een aangename verrassing. Ook andere leden hebben de kwestie aangekaart. Het maakt niet uit wie hiervoor opkomt, als het maar gesteund wordt. Limburg en Vlaanderen hebben recht op een eigen ontsluiting naar het oosten, naar Nederland. Ook dit is eigenlijk een thema dat er de dag van vandaag geen zou mogen zijn.

De heer Emmanuel Burton (MR) verzekert de minister van de steun van zijn fractie.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) had graag meer concrete antwoorden gekregen. De beleidsnota van de minister is nog onvolledig als het gaat om de drones, de motorrijders en de co-mobiliteit.

De interconnectie van de gegevensbanken over verkeersveiligheid moet zo spoedig mogelijk worden verwezenlijkt. Ze zal het onder meer mogelijk maken om de uitvoering van de administratieve geldboetes en de bestraffing van recidivisten te verbeteren.

Zullen de oude investeringsplannen van de NMBS nog steeds als grondslag dienen voor het toekomstige investeringsplan? In elk geval zal het akkoord dat met de gewesten was gesloten, moeten worden overgenomen in het nieuwe investeringsplan.

De door de heer Troosters vermelde grensoverschrijdende Limburgse lijn Hamont-Weert tussen Nederland en België verdient de volle aandacht van de minister.

De combinatie trein-fiets moet worden vergemakkelijkt. Wel mogen niet alle gebruikers worden aangemoedigd om hun fiets mee te nemen op de trein, want dat zou weleens organisatorische moeilijkheden kunnen veroorzaken. Het gebruik van deelfietsen in de stations moet worden aangemoedigd om de *last mile* af te leggen.

Les explications du ministre concernant la diminution du prix du sillon pour le transport des marchandises méritent des éclaircissements supplémentaires.

À côté du développement des connexions internationales par train de nuit il convient également d'envisager le développement des lignes Thalys, eurostar et ICE ainsi que la connexion de ces réseaux avec l'aéroport national.

Le "Hello Belgium Pass" n'était pas une mauvaise idée mais le projet a coûté trop cher (110 millions d'euros). Une évaluation coûts/bénéfices de l'opération s'impose.

Il est regrettable que la note du ministre n'évoque pas le rôle joué par l'institut VIAS qui fournit des informations et des études très intéressantes sur la sécurité routière. Ce centre d'expertise pourrait constituer un cadre de référence et un excellent point d'appui pour la politique menée par le ministre en matière de sécurité routière.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) salue la décision du gouvernement de prolonger pour 10 ans le statut de service public de la SNCB. Le budget sera-t-il suffisant pour exécuter le plan ambitieux présenté par le ministre? Le transport du fret privatisé ne fonctionne pas et coûte cher en subventions à l'État. Le transport de marchandises doit revenir dans le giron de l'État.

Le projet de ligne transfrontalière dans le Limbourg nécessite une étroite coopération avec les Pays-Bas. La libéralisation des chemins de fer aux Pays-Bas a causé le maintien des grandes lignes au détriment des lignes secondaires et l'augmentation du titre de transport de 50 %.

Les projets pilotes imposés par la Commission européenne sont inutiles et nuisibles car ils signifient l'introduction des intérêts du secteur privé dans la gestion publique de la SNCB.

La réintégration en une seule entité de la SNCB et d'Infrabel représenterait une solution intéressante pour faire des économies d'échelle dans le secteur ferroviaire.

L'ancien système de transport de la poste par voie ferrée devrait à nouveau être sérieusement envisagé.

Les recommandations introduites par la PVDA-PTB concernent l'amélioration des conditions de travail, l'augmentation des salaires du personnel d'entretien, l'arrêt de la fermeture des guichets. Il faut également donner la possibilité aux organisations de voyageurs d'être représentés au conseil d'administration de la SNCB,

De uitleg van de minister over de verlaging van de treinpadprijs voor het vrachtvervoer vergt nadere toelichting.

Naast de uitbouw van de internationale nachttreinverbindingen moet ook de ontwikkeling van de Thalys-, Eurostar- en ICE-lijnen worden overwogen, evenals de aansluiting van die netwerken op de nationale luchthaven.

De *Hello Belgium Pass* was geen slecht idee, maar het project heeft te veel gekost (110 miljoen euro) en een kosten-batenanalyse van de operatie is noodzakelijk.

Het is betreurenswaardig dat in de beleidsnota van de minister niet wordt ingegaan op de rol van het *Vias Institute*, dat zeer interessante informatie en studies over de verkeersveiligheid verschaft. Dat expertisecentrum zou een referentiekader en een uitstekend steunpunt kunnen vormen voor het verkeersveiligheidsbeleid van de minister.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) is ingenomen met de beslissing van de regering om de openbare dienststatus van de NMBS met 10 jaar te verlengen. Zal de begroting volstaan om het ambitieuze door de minister voorgestelde plan uit te voeren? Het geprivatiseerde vrachtvervoer werkt niet en kost veel aan overheids-subsidies. Het vrachtvervoer moet terug in handen van de Staat komen.

Het project voor een grensoverschrijdende lijn in Limburg vereist een nauwe samenwerking met Nederland. Wegens de liberalisering van de spoorwegen in Nederland zijn de hoofdlijnen er gehandhaafd ten koste van de secundaire lijnen en is de ticketprijs er met 50 % gestegen.

De proefprojecten die door de Europese Commissie worden opgelegd, zijn onnodig en nadelig omdat ze betekenen dat de belangen van de privésector ingang vinden in het openbare beheer van de NMBS.

De re-integratie van de NMBS en Infrabel in één enkele entiteit zou een interessante oplossing zijn om schaalvoordelen tot stand te brengen in de spoorwegsector.

Het vroegere systeem van postvervoer per spoor moet opnieuw ernstig worden overwogen.

De door PVDA-PTB ingediende aanbevelingen hebben betrekking op de verbetering van de arbeidsomstandigheden, een loonsverhoging voor het onderhoudspersoneel en de stopzetting van de sluiting van loketten. Voorts moet aan de reizigersorganisaties de mogelijkheid worden geboden om zich te laten vertegenwoordigen

accorder la gratuité des parkings aux automobilistes et aux cyclistes qui ont un titre de transport, abandonner le service minimum.

Enfin il faut s'inquiéter de la situation précaire des travailleurs à l'aéroport national. Une concertation sociale pour l'octroi d'un véritable statut du personnel et une coordination pour les mesures de sécurité s'imposent.

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) est persuadée que les projets pilotes seront très utiles. Quel en sera le timing?

Il faut une attention particulière pour les lignes en Campine.

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) remercie le ministre pour ses éclaircissements concernant les projets pilotes et le timing du contrat de gestion de la SNCB. Il insiste pour que les investissements soient réalisés au plus vite dans les domaines de l'accessibilité et du transport de fret. Il conviendrait d'adresser également un signal au ministre hollandais pour faire progresser la liaison ferroviaire Gent-Terneuzen.

III. — AVIS

La commission émet, par 10 voix contre 6, exprimées à la suite d'un vote par appel nominal, un avis favorable sur la section 33 "Mobilité et Transport" du projet de budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2021.

Le résultat du vote est le suivant:

Ont voté pour:

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Nicolas Parent, Cécile Thibaut

PS: Jean-Marc Delizée, Laurence Zanchetta

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau

CD&V: Jef Van den Bergh

Open Vld: Marianne Verhaert

sp.a: Joris Vandenbroucke

Ont voté contre:

N-VA: Frieda Gijbels, Bert Wollants, Wouter Raskin

in de raad van bestuur van de NMBS, dient er kosteloos parkeergelegenheid te worden verleend aan automobilisten en fietsers die over een ticket beschikken en moet de minimumdienstverlening worden afgeschaft.

Tot slot moeten we ons zorgen maken over de precare situatie van de werknemers op de nationale luchthaven. Er is sociaal overleg vereist met het oog op de toekenning van een echt personeelsstatuut, evenals een coördinatie ten behoeve van de veiligheidsmaatregelen.

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) is ervan overtuigd dat de proefprojecten zeer nuttig zullen zijn. Welk tijdpad zal dienaangaande gelden?

Bijzondere aandacht dient te gaan naar de lijnen in de Kempen.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) dankt de minister voor zijn verduidelijkingen over de proefprojecten en over het tijdpad voor het NMBS-beheerscontract. Hij dringt erop aan dat de investeringen inzake toegankelijkheid en inzake het vrachtvervoer zo spoedig mogelijk zouden worden uitgevoerd. Tevens zou het wenselijk zijn aan de bevoegde Nederlandse minister een signaal te geven om vooruitgang te boeken met de spoorverbinding Gent-Terneuzen.

III. — ADVIES

De commissie brengt bij naamstemming, met 10 tegen 6 stemmen een gunstig advies uit over sectie 33 "Verkeer en Infrastructuur" van de algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2021.

De naamstemming is als volgt:

Hebben voorgestemd:

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Nicolas Parent, Cécile Thibaut

PS: Jean-Marc Delizée, Laurence Zanchetta

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau

CD&V: Jef Van den Bergh

Open Vld: Marianne Verhaert

sp.a: Joris Vandenbroucke

Hebben tegengestemd:

N-VA: Frieda Gijbels, Bert Wollants, Wouter Raskin

VB: Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel

Les rapporteurs,

Le président,

Joris VANDENBROUCKE
Jef VAN DEN BERGH

Jean-Marc DELIZÉE

VB: Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel

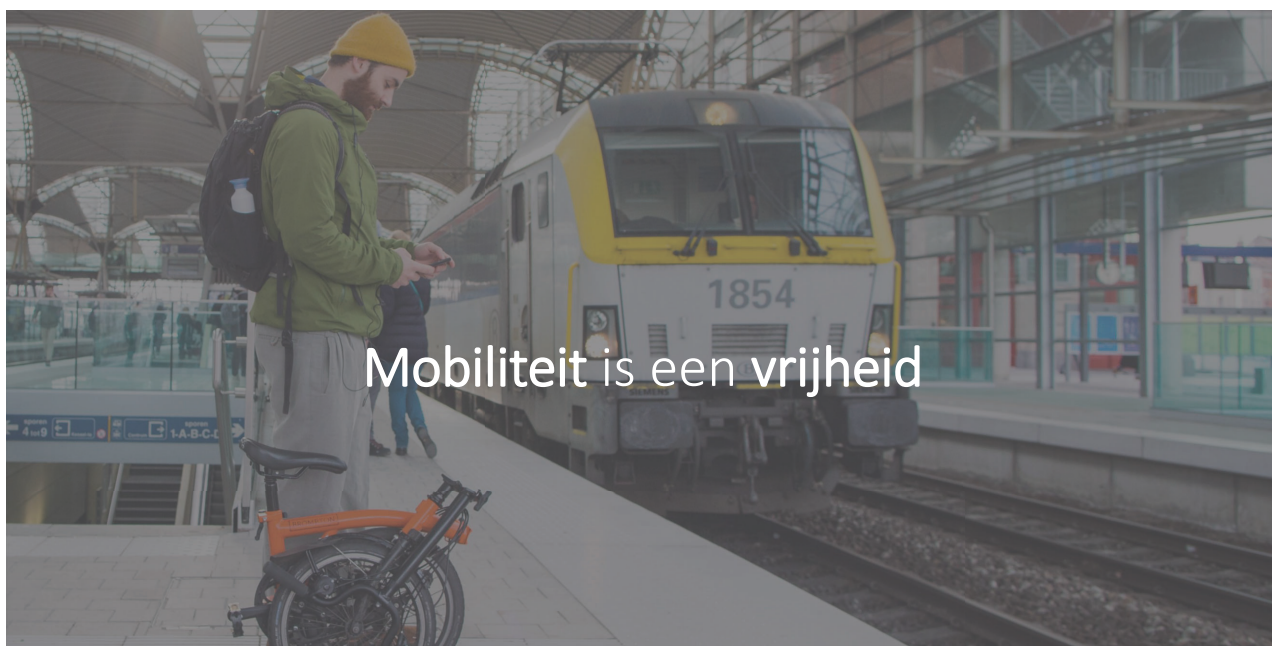
De rapporteurs,

De voorzitter,

Joris VANDENBROUCKE
Jef VAN DEN BERGH

Jean-Marc DELIZÉE

ANNEXE / BIJLAGE



Mobiliteit is een vrijheid

GEORGES GILKINET

VICE-PREMIER MINISTRE | VICE-EERSTEMINISTER
MINISTRE DE LA MOBILITÉ | MINISTER VAN MOBILITEIT



Nos vieilles habitudes entravent cette liberté

Onze oude gewoontes
hebben een kost voor elk
van ons



+25% BKG door
transport



646 verkeersdoden in
2019



2,3 miljard per jaar gaan
verloren in de file



10.000 voortijdige
sterfgevallen als gevolg van
luchtvervuiling



Permettons aux citoyen.ne.s de reprendre leur liberté

*Accélérons le passage à une mobilité
multiple, intelligente et inclusive*

Mijn drie stappen

Georges Gilkinet
Vice-Eersteminister
en minister van Mobiliteit



Een ambitieuze **koers** uitzetten
& urgente noden aanpakken



De **middelen** vinden om onze
ambities te verwezenlijken



Dialoog & co-constructie

.be



© Infrabel Benjamin Brolet

Rail

Mon train, ma liberté

.be



+ de trains, fiables, ponctuels **et**
accessibles

.be



© NMBS-SNCB

De frequentie en de schaal van de dienstverlening **vergroten**

Een trein om de **30 minuten** in élk station
Om de **10 minuten** in de buurt van grote steden

.be



© Infrabel Johan Dehon

+100 % de volume de marchandises
sur le rail

.be

Aantrekkelijke spoorwegen voor iedereen

Georges Gilkinet
Vice-Eersteminister
en minister van Mobiliteit



BOOST-plan



Nieuwe openbaredienstcontracten



Toekenning van het monopolie voor
personenvervoer aan de NMBS voor 10 jaar



Eenvoudige en aantrekkelijke tarieven



Uitrol van nachttreinen en lange
afstandstreinen



Bevordering van de dialoog tussen
belanghebbenden

.be



© SPF Mobiliteit – FOD Mobiliteit

Weg

Geen vrijheid zonder veiligheid

.be



Remettre la Belgique sur la voie de la sécurité routière



-50% verkeersdoden

Elk jaar 1 op de 3 automobilisten controleren

.be



Favoriser la **mobilité active** et
intégrée

.be

Veilige en leefbare
wegen voor iedereen

Georges Gilkinet
Vice-Eersteminister
en minister van Mobiliteit



Bestrijding van recidive en straffeloosheid



Ontwikkelen van alternatieve sancties



Mobiliteitsbudget voor werknemers

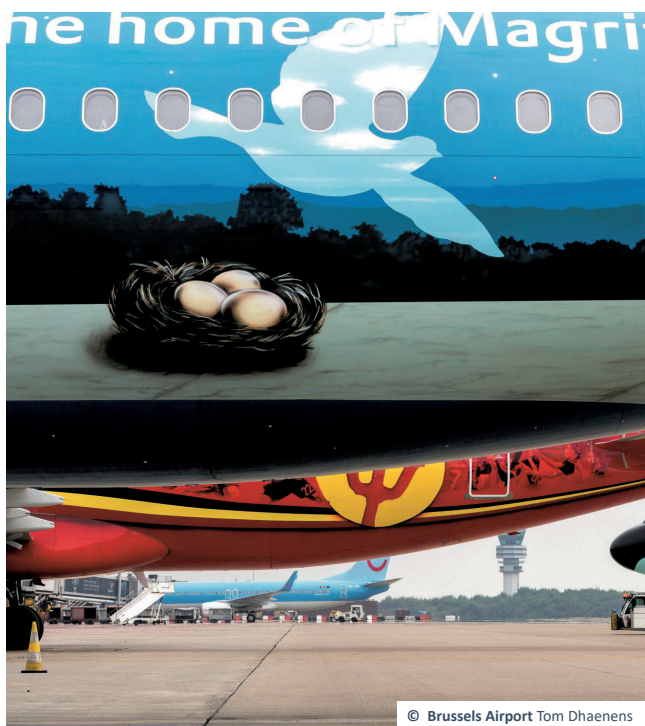


Koolstofneutraliteit voor bedrijfswagens



Nieuwe Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid

.be

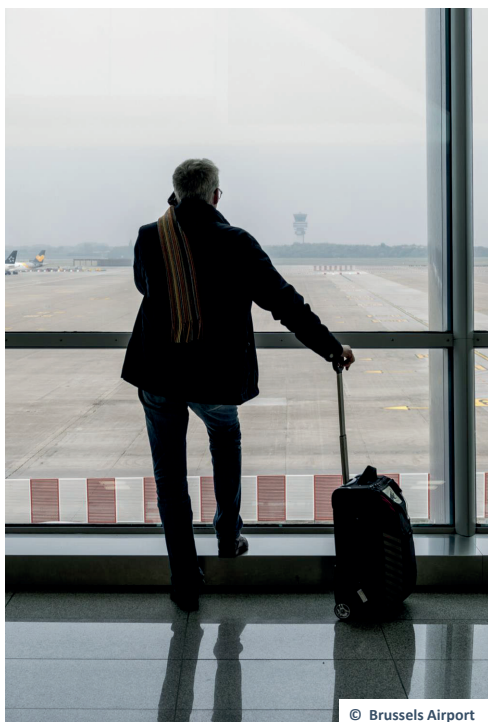


Lucht

Vrijheid is ook dialoog

.be





Een evenwichtige oplossing vinden
voor de geluidsoverlast

.be



Diminuer l'impact environnemental
de l'aviation

.be

Respecteren,
samenbrengen,
oplossen

Georges Gilkinet
Vice-Eersteminister
en minister van Mobiliteit



Dialogoogplatform met belanghebbenden



Actieplan voor vernieuwende luchthavens voor
het milieu



Beheerscontract voor Skeyes

.be



Eau

S'évader en liberté

.be

Een kader voor pleziervaart

Georges Gilkinet
Vice-Eersteminister
en minister van Mobiliteit



Uitbouw van een veiligheidscultuur



Een wettelijk en hedendaags kader



Studie maritieme circulaire economie



Le train est en marche,
Montons-y ensemble

GEORGES GILKINET

VICE-PREMIER MINISTRE | VICE-EERSTEMINISTER
MINISTRE DE LA MOBILITÉ | MINISTER VAN MOBILITEIT

