

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

1 juli 2016

BELEIDSVERKLARING (*)

van de minister van Mobiliteit, belast met
Belgocontrol en de Nationale Maatschappij
der Belgische spoorwegen

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE DAMES **Nele LIJNEN** EN **Gwenaëlle GROVONIUS**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Algemene bespreking.....	3
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	3
B. Antwoorden.....	16
C. Replieken.....	23
III. Voorstellen van aanbeveling	32
IV. Stemmingen	37
Bijlage: Aanbeveling nr. 3.....	37

Zie:

Doc 54 0020/ (2014/2015):

001: Federale regeringsverklaring.
002 tot 028: Beleidsverklaringen.
029: Verslag.
030: Beleidsverklaring.
031 tot 059: Verslagen.
060: Beleidsverklaring.
061: Verslag.
062 en 063: Beleidsverklaringen.
064 en 065: Verslagen.

(*) Overeenkomstig artikel 111 van het Reglement.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

1^{er} juillet 2016

**EXPOSÉ D'ORIENTATION
POLITIQUE (*)**

du ministre de la Mobilité,
chargé de Belgocontrol et de la Société
nationale des chemins de fer belges

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
MMES **Nele LIJNEN** ET **Gwenaëlle GROVONIUS**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif	3
II. Discussion générale	3
A. Questions et observations des membres.....	3
B. Réponses	16
C. Répliques	23
III. Discussion des propositions de recommandation	32
IV. Votes	37
Annexe: Recommandation adoptée	37

Voir:

Doc 54 0020/ (2014/2015):

001: Déclaration du gouvernement fédéral.
002 à 028: Notes d'orientation politique.
029: Rapport.
030: Note d'orientation politique.
031 à 059: Rapports.
060: Note d'orientation politique.
061: Rapport.
062 et 063: Notes d'orientation politique.
064 et 065: Rapports.

(*) Conformément à l'article 111 du Règlement.

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Karine Lalieux

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery,
Wouter Raskin
PS Laurent Devin, Gwenaëlle Grovonius, Karine Lalieux
MR Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret

CD&V Jef Van den Bergh, Veli Yüksel
Open Vld Sabien Lahaye-Battheu, Nele Lijnen
sp.a David Geerts
Ecolo-Groen Marcel Cheron
cdH Isabelle Poncelet

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

An Capoen, Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp,
Bert Wollants
Julie Fernandez Fernandez, Emir Kir, Eric Massin, Daniel Senesael
Sybille de Coster-Bauchau, David Clarinval, Benoît Piedboeuf, Philippe
Pivin
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
Karin Temmerman, Alain Top
Stefaan Van Hecke, Gilles Vanden Burre
Benoît Lutgen, Vanessa Matz

C. — Niet-stemgerechtigd lid / Membre sans voix délibérative:

VB Jan Penris

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode +
basisnummer en volgnummer
QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV: Beknopt Verslag
CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag
en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken
(met de bijlagen)

PLEN: Plenum
COM: Commissievergadering
MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi
du n° de base et du n° consécutif
QRVA: Questions et Réponses écrites
CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV: Compte Rendu Analytique
CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le
compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu
analytique traduit des interventions (avec les an-
nexes)
PLEN: Séance plénière
COM: Réunion de commission
MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations
(papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tél.: 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél.: 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de beleidsverklaring van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen besproken tijdens haar vergadering van 8 juni 2016.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING

De heer François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen, stelt conform artikel 121bis van het kamerreglement zijn beleidsverklaring voor (cf. Doc 54 0020/62, blz. 3-29).

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) merkt op dat deze beleidsverklaring naadloos aansluit bij het regeerakkoord en dat ze beoogt uitvoering te geven aan een aantal daarin opgenomen projecten. Volgens de spreker is het in deze fase van de regeerperiode van belang dat de verwezenlijking van die projecten wordt aangevat, indien nodig tegen een hoger tempo.

De zaken gaan inderdaad slechts langzaam vooruit; met betrekking tot de gewaarborgde dienstverlening had men mogen hopen dat een en ander al geregeld was. Jammer genoeg hebben de recente stakingen bij de NMBS aangetoond dat daar niets van aan is en dat de inkt van het met de vakbonden gesloten protocol om wilde stakingen te voorkomen, nauwelijks droog is, of dat protocol wordt al met voeten getreden.

Het lid verwijst naar het door haar fractie ingediende wetsvoorstel tot het garanderen van de publieke dienstverlening voor het binnenlandse reizigersvervoer per spoor (DOC 54 1360/001), waarvan het onderwerp actueler is dan ooit en dat ertoe strekt een minimale dienstverlening voor het binnenlands reizigersvervoer te waarborgen. Wie niet wil staken, moet zich kunnen verplaatsen om te kunnen gaan werken, evenwel zonder afbreuk te doen aan het stakingsrecht. Het instellen van een minimale dienstverlening binnen de NMBS-Groep wordt opgevat als de tegenprestatie voor zijn monopolie inzake het binnenlands reizigersvervoer. Hoe snel denkt de minister vooruitgang te boeken wat het instellen van de minimale dienstverlening betreft?

Een belangrijk element inzake mobiliteit is uiteraard het aanbod. De verkeersas Antwerpen-Brussel is al

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné l'exposé d'orientation politique du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges, au cours de ses réunions du 25 mai et du 8 juin 2016.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

M. François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges, renvoie au texte écrit de son exposé d'orientation politique (DOC 54 0020/062).

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

Mme Inez De Coninck (N-VA) relève que l'exposé d'orientation politique s'inscrit dans la droite ligne de l'accord de gouvernement et vise à donner exécution à un certain nombre de projets qui y sont inscrits. Aux yeux de l'intervenante, il importe, à ce stade de la législation, de commencer à concrétiser ces projets, au besoin en accélérant le tempo.

Les choses avancent en effet lentement: en ce qui concerne le service garanti, on aurait pu espérer que ce dossier soit déjà réglé. Malheureusement, les grèves récentes à la SNCB démontrent qu'il n'en est rien et que l'encre du protocole conclu avec les syndicats pour éviter les grèves sauvages est à peine sèche que celui-ci n'est déjà plus respecté.

L'intervenante rappelle la proposition de loi visant à garantir le service public dans le cadre du transport ferroviaire intérieur de voyageurs (DOC 54 1360/001) déposée par son groupe, dont l'objet reste plus que jamais d'actualité et qui vise à garantir un service minimum pour le transport intérieur de voyageurs. Il convient de permettre à ceux qui ne veulent pas faire grève de se déplacer pour pouvoir travailler, sans pour autant attenter au droit de grève. La mise en place d'un service minimum au sein du groupe SNCB se conçoit comme la contrepartie de son monopole sur le transport intérieur de voyageurs. À quel rythme le ministre compte-t-il avancer en ce qui concerne l'instauration du service minimum?

En matière de mobilité, un élément important est évidemment celui de l'offre. L'axe routier Anvers-Bruxelles

lang volledig verzadigd in de spitsuren. Het is dus goed nieuws dat de minister vooruitgang wil boeken in het dossier inzake de aanleg van een GEN-netwerk rond Antwerpen. De randstedelijke netwerken hebben echter alleen kans op slagen als wordt gegarandeerd dat in de spitsuren minstens vier treinen per uur zullen rijden. In dat vooruitzicht moeten de regels voor de berekening van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur worden herzien, om te voorkomen dat de verhoogde frequentie systematisch leidt tot een kostenstijging als gevolg van het gebruik van de infrastructuur.

Het openbaar vervoer moet worden uitgebouwd als een alternatief voor het wegvervoer. De aanpak van de minister, die ter zake wil samenwerken met de gewesten en tegelijk het spoor wil uitbouwen tot de ruggengraat van de openbaar-vervoersnetwerken, snijdt hout. In dat opzicht geeft de spreekster aan dat de minister gelijkgestemden in Vlaanderen zal vinden, met name in de persoon van de Vlaamse minister van Mobiliteit Ben Weyts. Hun ambtsgenoten in Wallonië en Brussel moeten zich daarbij aansluiten om een alomvattende en geïntegreerde visie op het openbaar vervoer uit te werken.

Op het vlak van de investeringen roept de spreekster ertoe op het programma inzake de bouw van megalomane stationsgebouwen stop te zetten, ten voordele van investeringen in de stiptheid van de treinen. In dat verband verwijst zij naar het door haar fractie ingediende voorstel van resolutie aangaande het instellen van een verband tussen de vergoeding van de managers van de NMBS-Groep en de stiptheid van de treinen; bovendien moet een trein volgens dat voorstel als zijnde "met vertraging" worden aangemerkt zodra hij een vertraging heeft van minstens 5 minuten, en niet vanaf 6 minuten, zoals thans het geval is.

Kan de minister bevestigen dat het stationsbeheer, zoals oorspronkelijk gepland in het kader van de hervorming van de structuur van de NMBS-Groep, zal worden overgeheveld naar Infrabel? In sommige van zijn recente verklaringen leek hij die beslissing ter discussie te stellen.

Wat het statuut van de personeelsleden van de NMBS betreft, herinnert de spreekster aan de strekking van het wetsvoorstel betreffende de contractuele arbeid in het spoorwezen (DOC 54 1841/001), dat zij samen met de heer Raskin heeft ingediend en dat binnen de NMBS-groep enkel nog de aanwerving van contractueel personeel beoogt en niet langer meer van statutair personeel.

Wat ten slotte het luchthavenbeleid betreft, is het betreurenswaardig dat de huidige situatie aan de basis ligt van een omvangrijk geschil (aangaande overvliegroutes,

est de longue date complètement saturé aux heures de pointe. Il faut donc se féliciter de la volonté du ministre d'avancer dans le dossier de la création d'un RER autour d'Anvers. Les réseaux périurbains ne pourront cependant fonctionner qu'à la condition de garantir, en heure de pointe, une fréquence d'au minimum 4 trains par heure. Dans cette perspective, il convient de revoir les règles de calcul de la redevance d'utilisation de l'infrastructure afin d'éviter que l'amélioration de la desserte se traduise systématiquement par une augmentation des coûts liés à l'utilisation de l'infrastructure.

Il faut développer le transport public comme alternative à la route. L'approche du ministre, qui entend collaborer avec les Régions tout en faisant du train la colonne vertébrale des réseaux de transport public, est pertinente. À cet égard, l'intervenante indique que le ministre trouvera des alliés en Flandre, notamment en la personne du ministre des transports Ben Weyts. Leurs homologues en Wallonie et à Bruxelles doivent se joindre à l'effort en vue de développer une vision globale et intégrée du transport public.

En termes d'investissements, l'oratrice appelle à la fin du programme de construction de gares mégalomaniaques, au profit d'investissements en faveur de la ponctualité des trains. Elle rappelle à cet égard la proposition de résolution déposée par son groupe visant à lier davantage la rémunération des managers du groupe SNCB à la ponctualité des trains, un train devant en outre, selon la proposition de résolution précitée, être considéré en retard à partir de 5 minutes de retard et non à partir de 6.

Dans le cadre de la réforme des structures du groupe SNCB, le ministre confirme-t-il le transfert initialement prévu de la gestion des gares à INFRABEL? Certaines de ses déclarations récentes ont semblé remettre cette décision en question.

En ce qui concerne le statut des agents de la SNCB, l'intervenante rappelle l'objet de la proposition de loi relative au travail contractuel dans le secteur ferroviaire (DOC 54 1841/001), qu'elle a déposée avec M. Raskin, et qui vise à ne plus autoriser que l'engagement de personnel contractuel au sein du groupe SNCB, excluant tout engagement de personnel statutaire.

Enfin, concernant la politique aéroportuaire, on doit déplorer que la situation actuelle génère un contentieux abondant (sur les trajectoires de survol, les heures de

vluchten, lawaainormen enzovoort), wat zowel de juridische als de economische zekerheid in die sector schaadt. Het is dus zaak de regels eens en voor altijd te verduidelijken.

Mevrouw Daphné Dumery (N-VA) herinnert aan de tegen 2020 vooropgestelde doelstellingen inzake verkeersveiligheid, namelijk een vermindering met 50 % van het aantal dodelijke slachtoffers op onze wegen in vergelijking met 2010. Naast het door de voorgangster van de minister opgestarte project ter vereenvoudiging van het verkeersreglement, moet daartoe voorrang worden gegeven aan de volgende prioriteiten:

- de strijd tegen recidiverende verkeersovertreders;
- de verhoging en verbetering van de controles;
- bijzondere aandacht voor de strijd tegen het rijden onder invloed van alcohol of drugs;
- de effectieve invoering van het puntenrijbewijs.

In verband met in het bijzonder dat laatste punt (puntenrijbewijs) verbaast het de spreekster dat de minister zich in zijn beleidsverklaring bijzonder voorzichtig opstelt en een stap achteruit zet in vergelijking met het standpunt zijn voorgangster. De ervaring met het puntenrijbewijs in de Europese landen die het hebben ingevoerd, toont nochtans een sterke daling aan van het aantal doden op de wegen. In de beginfase dan toch. Daarna hebben de mortaliteitscijfers de neiging opnieuw te stijgen. De spreekster meent dat dit laatste effect kan worden tegengegaan met aangepaste maatregelen en vraagt aan de minister welke initiatieven hij denkt te nemen om *in concreto* de overgang te maken naar het puntenrijbewijs.

De voorzetting van het Mercurius-project zou eveneens moeten bijdragen tot de verbetering van de verkeersveiligheid. Ter herinnering, het gaat om de invoering van een nieuw formaat van rijbewijs (bankkaartformaat) dat overal in de Europese Unie hetzelfde is. De centrale databank inzake rijbewijzen, die al sinds 1998 bestaat, zal eveneens worden vernieuwd en zal in de toekomst geraadpleegd kunnen worden door de buitenlandse autoriteiten. Dat zal het mogelijk maken op te treden tegen het zogenaamde “rijbewijstoerisme”, makkelijker de gestolen rijbewijzen op te sporen en fraude te voorkomen. De spreekster zou op dat punt meer verduidelijkingen wensen betreffende de kalender voor de implementering van dat project, wetende dat België al een lichte achterstand heeft.

De spreekster drukt vervolgens haar bezorgdheid uit in verband met het project van de minister om

vol, les normes de bruit, etc.), ce qui nuit autant à la sécurité juridique qu'économique dans ce secteur. Il conviendrait dès lors de clarifier une fois pour toutes les règles.

Mme Daphné Dumery (N-VA) rappelle les objectifs fixés en matière de sécurité routière à l'horizon 2020, à savoir une réduction de 50 % de la mortalité sur nos routes par rapport à 2010. Outre le projet de simplification du Code de la route lancé par la prédécesseure du ministre, différentes pistes sont à cet effet privilégiées:

- La lutte contre la récidive au volant;
- Le renforcement et l'amélioration des contrôles;
- L'accent mis sur la lutte contre la consommation d'alcool et de drogue au volant;
- L'instauration effective du permis à points.

Sur ce dernier aspect en particulier (permis à points), l'intervenante s'étonne que l'exposé d'orientation politique du ministre se montre particulièrement prudent et en retrait par rapport à la position de sa prédécesseure. Or, l'expérience du permis à points dans les pays européens qui l'ont instauré montre une forte baisse de la mortalité routière dans un premier temps, même s'il est vrai que les chiffres de mortalité tendent à remonter par la suite. L'intervenante considère que ce dernier effet peut être combattu au moyen de mesures appropriées et demande au ministre quelles initiatives il compte prendre pour concrétiser le passage au permis à points.

La poursuite du projet Mercurius devrait également contribuer à réduire l'insécurité routière. Pour rappel, il s'agit d'instaurer un nouveau format de permis de conduire (au format carte de banque) commun à l'ensemble de l'Union européenne. La base de données centrale concernant les permis de conduire, qui existe déjà depuis 1998, va également être renouvelée, et pourra à l'avenir être consultée par les autorités étrangères. Cela permettra de lutter contre le “tourisme du permis de conduire”, de détecter plus facilement les permis de conduire volés et d'éviter la fraude. Sur ce point, l'intervenante souhaiterait obtenir davantage de précisions concernant le calendrier de mise en œuvre de ce projet, sachant que la Belgique accuse déjà un léger retard.

L'intervenante fait ensuite part de son inquiétude concernant le projet du ministre d'introduire une

nultolerantie in te voeren voor alcohol gedurende de eerste drie jaar volgend op het behalen van het rijbewijs. Enerzijds tonen studies aan dat alcoholgebruik bij autobestuurders een piek bereikt in de leeftijdscategorie 40 tot 45 jaar; op die groep zou dus moeten worden gefocust, meer nog dan op de jonge bestuurders. Anderzijds zou de invoering van nultolerantie tijdens de eerste drie jaar volgend op het behalen van het rijbewijs een ongewenst effect kunnen hebben, namelijk dat de indruk wordt gegeven dat alcoholgebruik minder problematisch is bij autobestuurders met een bepaald aantal jaren rijervaring. Om die redenen zou de spreker verkiezen dat de minister zich houdt aan de punten inzake verkeersveiligheid waarover een overeenkomst was bereikt in het regeerakkoord.

De heer Laurent Devin (PS) onderstreept meteen met plezier de verandering van stijl van de minister in vergelijking met zijn voorganger: de minister toont zich verzoenender en consensueler, hij ontwikkelt een constructieve benadering met zijn gesprekspartners, met inbegrip van de gewesten. Dat laatste heeft waarschijnlijk te maken met zijn ervaring in het Waals parlement en met het feit dat hij de sector beter kent dan zijn voorganger. De visie van mevrouw Galant was, in tegenstelling tot die van de minister, volledig gekleurd door de budgettaire beperkingen die door deze regering zijn opgelegd.

De minister heeft een en ander uitvoerig toegelicht. Beschikt hij over de middelen om zijn beleidsintenties te verwezenlijken? Als het land vandaag op zijn grondvesten daverd door stakingsbewegingen, dan is dat niet zonder reden; de budgettaire beperkingen komen hard aan.

De spreker is van mening dat wat mobiliteit betreft, twee jaar is verloren. De tijd dringt en dus moet naar de essentie worden gegaan: wat de NMBS betreft, moeten de beheersovereenkomsten worden vernieuwd en moet het meerjareninvesteringsplan (MJIP) eigenlijk worden afgerond; dat plan was achtereenvolgens aangekondigd voor het najaar van 2015, dan verschoven naar de 2e semester van 2016 en ten slotte uitgesteld tot ten vroegste in de loop van 2017. Oorspronkelijk moest het MJIP de periode 2013-2025 beslaan; daarna is het een vijfjarenplan geworden. Meent de minister dat vrede genomen dient te worden met een vijfjarenplan, of dat eerder een plan op langere termijn moet worden uitgewerkt? Binnen welke tijdsperiode is de minister bereid om, in voorkomend geval, een langetermijninvesteringsplan in te dienen?

De spreker pleit tot slot voor de opheffing van de 60/40-verdeelsleutel, die vandaag uitsluitend wordt vastgesteld op basis van louter geografische criteria, maar

tolerance zéro en matière d'alcool pendant les trois premières années qui suivent l'obtention du permis. D'une part, les études démontrent que la consommation d'alcool au volant atteint un pic dans la tranche d'âge de 40 à 45 ans; c'est donc ce groupe qu'il conviendrait de cibler, davantage que les jeunes conducteurs. D'autre part, l'instauration d'une tolérance zéro dans les trois premières années de l'obtention du permis pourrait avoir un effet pervers, à savoir induire l'idée que la consommation d'alcool au volant serait moins problématique après un certain nombre d'années d'expérience de la conduite. Pour ces raisons, l'oratrice préférerait que le ministre s'en tienne aux points convenus dans l'accord de gouvernement en matière de sécurité routière.

M. Laurent Devin (PS) se plaît à souligner d'emblée le changement de style du ministre par rapport à sa prédécesseure: le ministre se montre plus conciliant et plus consensuel, il développe une approche constructive avec ses interlocuteurs, en ce compris les Régions. Sur ce dernier point, sans doute est-ce dû à son expérience au Parlement wallon et au fait qu'il connaît mieux le secteur que sa prédécesseure. À rebours de celle du ministre, la vision de Mme Galant était totalement imprégnée par les contraintes budgétaires imposées par ce gouvernement.

Le ministre a fait un long exposé. Aura-t-il les moyens des politiques esquissées? Si le pays est actuellement secoué par des mouvements de grève, ce n'est pas sans raison, les contraintes budgétaires se faisant durement ressentir.

L'intervenant estime qu'en matière de mobilité, deux années ont été perdues. Le temps presse donc et il faut dès lors viser l'essentiel: en ce qui concerne la SNCB, il faut renouveler les contrats de gestion et enfin boucler le plan pluriannuel d'investissements (PPI), successivement annoncé pour la rentrée 2015, puis reporté au 2^e semestre 2016 et enfin annoncé au plus tôt en 2017. Initialement, le PPI devait couvrir la période 2013-2025; on est passé ensuite à la définition d'un plan à l'horizon de 5 ans. Le ministre est-il d'avis qu'il faut se contenter d'un plan à 5 ans ou plutôt développer un plan à plus long terme? Le cas échéant, dans quel délai le ministre est-il prêt à déposer un plan d'investissements de long terme?

L'intervenant plaide ensuite pour la fin de la clé de répartition 60/40, aujourd'hui établie uniquement sur la base de critères purement géographiques, mais

die in grotere mate zou moeten berusten op objectieve criteria (om bijvoorbeeld rekening te houden met de omvang van het netwerk en met de onderhoudskosten per kilometer). Een aantal investeringen van internationaal belang, zoals de modernisering van de lijn Brussel-Luxemburg, zouden trouwens uit die verdeelsleutel moeten worden gelicht. De trekkingsrechten van de gewesten in het investeringsplan zouden overigens moeten worden toegekend met eerbiediging van hun autonomie. Alle elementen hangen *in fine* af van de marge waarover de minister op begrotingsvlak beschikt; maar wat is zijn echte marge op dat vlak?

Dat werpt de kwestie op van de ongeziene budgettaire inspanningen die van de NMBS en INFRABEL worden geëist. Wat is in die context het aandeel van de te leveren inspanningen respectievelijk op het stuk van investeringen of dat van de exploitatie? In welke mate zal de NMBS haar aanbod op het secundaire netwerk blijven behouden, gelet op de terughoudendheid van de N-VA dienaangaande? Hoe moet ten slotte de heikele kwestie van de berekening van de infrastructuurheffingen worden geregeld, wetende dat — naast de beschouwingen in Europees verband — de belangen van de NMBS en INFRABEL op dat punt tegengesteld zijn?

Tot slot zijn er heel wat onbekende factoren die de toekomst van de traditionele internationale verbindingen die het Waalse grondgebied aandoen, op het spel zetten: afgezien van de Waalse Thalys, die nog steeds niet rijdt, rijst de vraag inzake de verbinding Brussel-Straatsburg-Basel. Moet de spreker de minister herinneren aan wat hij heeft gezegd, toen hij nog lid was van het Waals parlement, over de noodzaak om de spoorwegtoegangswegen tot Wallonië te herstellen? De toekomst van die verbindingen wordt thans bedreigd, terwijl de verbinding tussen Vlaanderen en Nederland via de FYRA blijft bestaan.

Mevrouw Gwenaëlle Grovonius (PS) vraagt zich af welke houding de minister zal aannemen om de dialoog met het personeel van de NMBS te herstellen. Die dialoog werd verzeikt door de aanhoudende provocaties van zijn voorganger, die zich er in het begin nochtans toe had verbonden met dat personeel een vertrouwensrelatie op te bouwen. Een van de maatregelen die ertoe kunnen bijdragen dat opnieuw een echte dialoog tot stand komt, is de intrekking van de recentste onrechtvaardige maatregelen in verband met de kredietdagen. Is de minister bereid zover te gaan?

Een andere betwistbare maatregel is de instelling van de minimale dienstverlening. Het is bekend dat de N-VA daar een groot voorstander van is en dat de directie van de NMBS de opdracht heeft gekregen verschillende

qui devrait davantage reposer sur des critères objectifs (pour tenir compte de l'étendue du réseau et des coûts de maintenance au kilomètre, par exemple). Un certain nombre d'investissements d'intérêt international, comme la modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg, devraient par ailleurs être soustraits de cette clé de répartition. Les droits de tirage des Régions dans le plan d'investissements devraient par ailleurs être accordés dans le respect de leur autonomie. Tout ces éléments dépendent *in fine* de la marge de manœuvre dont dispose le ministre sur le plan budgétaire; mais quelle est réellement sa marge de manœuvre à cet égard?

Ceci pose la question des efforts budgétaires sans précédent exigés de la part de la SNCB et d'INFRABEL. Dans ce contexte, quelle est la part des efforts à réaliser, respectivement, en matière d'investissements et au niveau de l'exploitation? Dans quelle mesure la SNCB va-t-elle continuer à maintenir son offre sur le réseau secondaire, connaissant les réticences de la N-VA dans ce domaine? Enfin, comment régler l'épineuse question du calcul des redevances d'infrastructure, sachant que — outre les considérations liées au cadre européen — les intérêts de la SNCB et d'INFRABEL sont, sur ce point, contradictoires?

Enfin, de nombreuses inconnues hypothèquent l'avenir des relations internationales classiques qui desservent le territoire wallon: outre le Thalys wallon, dont le service est toujours suspendu, se pose la question de la liaison Bruxelles-Strasbourg-Bâle. L'intervenant doit-il rappeler au ministre les propos qu'il a tenu, quand il était encore membre du Parlement wallon, sur la nécessité de rétablir les portes d'entrée ferroviaires de la Wallonie? L'avenir de ces liaisons est aujourd'hui menacé, alors que la liaison entre la Flandre et les Pays-Bas via le FYRA est maintenue.

Mme Gwenaëlle Grovonius (PS) s'interroge sur l'attitude qu'adoptera le ministre en vue de restaurer le dialogue avec les agents du groupe SNCB, mis à mal par les provocations incessantes de sa prédécesseure, qui s'était pourtant initialement engagée à établir avec eux un contrat de confiance? Parmi les mesures qui permettraient de rétablir un véritable dialogue, il y a le retrait des dernières mesures injustes en matière de jours de récupération. Le ministre est-il prêt à aller jusque là?

Autre mesure contestable, la mise en place d'un service minimum. On sait que la N-VA est un chaud partisan de ce service minimum, et que la direction de la SNCB a été chargée de présenter différentes options.

opties voor te stellen. Die opties lijken duidelijk uit te wijzen dat die minimale dienstverlening moeilijk zal kunnen worden verwezenlijkt zonder te raken aan het stakingsrecht: om een aanbod te kunnen waarborgen van ongeveer 40 % van de plaatsen ten opzichte van de normale situatie, moet de NMBS voor bepaalde personeelscategorieën rekenen op een beschikbaarheidsgraad van 100 % of zo goed als 100 %, terwijl de veiligheid in gevaar wordt gebracht.

Volgens de heer Gilles Foret (MR) heeft de minister met deze beleidsverklaring een noodzakelijke én volledige inventaris opgesteld van de acties die de komende drie jaren moeten worden ondernomen. Uit die beleidsverklaring komen enkele sterke punten naar voren:

- het streven naar overleg en coördinatie, via een aantal contactpunten, die trouwens de voorbije twee jaar door zijn voorganger werden opgericht;

- de prioriteit die wordt gegeven aan de veiligheid van de reizigers: het feit dat de minister, toen hij Kamerlid was, een tijdlang de bijzondere commissie met betrekking tot de treinramp in Buizingen heeft voorgezeten, is in dat opzicht geruststellend;

- het pragmatisme waarvan de minister blijk geeft, wat hem van pas zal komen, gezien de omvang van de uitdagingen die hem te wachten staan.

De spreker neemt akte van het verzoek van de regering in verband met de amplitude van de spoorwegaanbiedingen in het vervoersplan van de NMBS en van de aankondiging door de minister dat er de komende jaren geen stations en stopplaatsen zullen dichtgaan in landelijke gebieden.

Met betrekking tot het ANGELIC-project (voorstedelijk spooraanbod rond Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi) moet de NMBS haar voorstellen nog afwerken. Wat is het tijdschema van de minister in dit dossier, op korte, middellange en lange termijn, en hoe zal de coördinatie met de gewestelijke instanties concreet verlopen?

Wat de hervorming van het rijbewijs, en meer bepaald de effectieve invoering van een rijbewijs met punten betreft, pleit de spreker ervoor dat het bestaande systeem eerst wordt geconsolideerd, met name wat de rijbewijsdatabank betreft die door het gerecht, de politie en de administraties moet worden ontwikkeld (voltooiing van het Mercurius-project). Voorts verwijst hij naar zijn mondelinge vraag nr. 10376, die de minister op 27 april 2016 heeft beantwoord.

Il semblerait que ces options indiquent clairement qu'il sera difficile de mettre en œuvre ce service minimum sans attenter au droit de grève: pour parvenir à assurer une offre de plus ou moins 40 % des places par rapport à la situation normale, la SNCB doit compter sur un taux de disponibilité de certaines catégories d'agents qui avoisine ou atteint les 100 %, tout en mettant en péril la sécurité.

M. Gilles Foret (MR) estime que le ministre a réalisé – avec cet exposé d'orientation politique – un inventaire aussi nécessaire qu'exhaustif des actions à réaliser dans les trois prochaines années. Quelques points forts se dégagent de cet exposé:

- la volonté de concertation et de coordination, à travers un certain nombre de points de contact, d'ailleurs mis en place ces deux dernières années par sa prédécesseur;

- la priorité donnée à la sécurité des voyageurs; le fait que le ministre a présidé un temps, lorsqu'il était membre de la Chambre, la commission de suivi de la catastrophe ferroviaire de Buizingen est, à cet égard, un élément rassurant;

- le pragmatisme affiché par le ministre, ce qui lui sera utile vu l'ampleur des défis qui l'attendent.

L'intervenant prend acte de la demande du gouvernement en ce qui concerne l'amplitude des dessertes dans le plan de transport de la SNCB ainsi que de l'annonce, par le ministre, qu'il n'y aura pas dans les prochaines années de fermeture de gares et points d'arrêt en zone rurale.

En ce qui concerne le projet ANGELIC (offre ferroviaire suburbaine autour d'Anvers, Gand, Liège et Charleroi), la SNCB doit encore finaliser ses propositions. Quel est le calendrier du ministre dans ce dossier, à court, moyen et long termes, et quelles modalités de coordination compte-t-il mettre en place avec les autorités régionales?

En ce qui concerne la réforme du permis de conduire, et plus particulièrement la mise en place effective d'un permis à points, l'orateur plaide pour qu'on consolide d'abord le système actuel, notamment en ce qui concerne la base de données des permis de conduire à développer pour la justice, la police et les administrations (finalisation du projet Mercurius). Il renvoie par ailleurs à sa question orale n° 10376, à laquelle le ministre a répondu le 27 avril 2016.

Op het vlak van de verkeersveiligheid heeft de minister onder meer aangekondigd het verkeersreglement te zullen vereenvoudigen. Hoe denkt hij te werk te gaan wat het overleg betreft met de betrokken actoren, waaronder de gewesten?

Over het wegvervoer hebben al hoorzittingen plaatsgevonden en heeft het Rekenhof in februari 2015 een verslag uitgebracht. Daarin werd gewezen op de omvang van de oneerlijke concurrentie die in deze sector woedt. Het Rekenhof heeft in dat verband een aantal aanbevelingen geformuleerd omtrent de controles, waarbij voorgesteld wordt om die gericht te maken en in coördinatie met de Europese instanties op te treden.

Kan de minister ten slotte, wat de nieuwe technologieën betreft, aangeven wat hij van plan is met betrekking tot de zelfrijdende wagens? Pro memorie, het Adviescomité voor wetenschappelijke en technologische vraagstukken werkt over deze aangelegenheid een voorstel van resolutie uit. Betreffende de interconnectie en de mobiliteit, wat is het standpunt van de minister omtrent de *open data* op dit gebied en omtrent de mobiele netwerken en het gebruik van wifi in de treinen?

De heer Jean-Jacques Flahaux (MR) is blij dat de minister de twijfels heeft weggenomen inzake de voltooiing van de GEN-werkzaamheden rond Brussel en met name het op vier sporen brengen van alle lijnen, zoals oorspronkelijk was gepland. Het zou trouwens geen enkele zin hebben die werkzaamheden uit te stellen, aangezien de lijnen die Vlaams-Brabant bedienen ook Waals-Brabant bedienen, en andersom. Het zou nuttig zijn mocht de minister de commissie een overzicht bezorgen van de in uitzicht gestelde financieringen en van hoe het staat met de afgifte van de vergunningen voor de verschillende werken die nog aan de gang zijn.

Het belang van goed georganiseerde aansluitingen hoeft niet te worden benadrukt. Welke maatregelen is de minister van plan te nemen om de aansluitingen te verbeteren en om de frequentie te verhogen?

Men mag niet vergeten dat bovenop de twee voornoemde Waals-Brabantse lijnen er twee lijnen zijn die tot in Halle gemeenschappelijk zijn, maar de eerste doorloopt naar Tubeke en 's Gravenbrakel en de tweede naar Edingen. De werkzaamheden aan deze lijnen zijn niet zo omvangrijk. Toch is er veel te doen inzake stationsvernieuwing, perronverhoging en installatie van roltrappen en liften.

De heer Emmanuel Burton (MR) verwelkomt de heldere en pragmatische analyse van de minister over de werkzaamheden die hem te wachten staan.

La simplification du Code de la route est un des projets annoncés par le ministre en ce qui concerne la route. Quelle méthodologie compte-t-il suivre en ce qui concerne la concertation avec les acteurs concernés, dont les Régions?

En ce qui concerne le transport routier, le sujet a déjà fait l'objet d'auditions et d'un rapport de la Cour des comptes (février 2015), qui ont mis en évidence l'ampleur de la concurrence déloyale qui frappe ce secteur. La Cour des comptes a formulé à cet égard des recommandations en ce qui concerne les contrôles, suggérant de les cibler davantage et d'agir en coordination avec les autorités européennes.

Enfin, au sujet des nouvelles technologies, le ministre peut-il indiquer quelles sont ses intentions en ce qui concerne les véhicules autonomes? Pour rappel, le comité d'avis des questions scientifiques et technologiques élabore une proposition de résolution sur la question. Concernant l'interconnexion et la mobilité, quelle est la position du ministre au sujet de l'*open data* dans ce domaine et au sujet de l'accès aux réseaux mobiles et au wifi à bord des trains?

Jean-Jacques Flahaux (MR) se réjouit que le ministre ait dissipé les doutes concernant l'achèvement des travaux du RER autour de Bruxelles et en particulier la mise à quatre voies de toutes les lignes, comme prévu initialement. Un report de ces travaux n'aurait d'ailleurs aucun sens, dans la mesure où les lignes qui desservent le Brabant flamand desservent également le Brabant wallon, et réciproquement. Il serait utile que le ministre communique à la commission un aperçu des financements prévus et de l'état d'avancement de la délivrance des permis pour les différents chantiers encore en cours.

L'importance de correspondances bien organisées n'est pas à souligner. Quelles mesures le ministre compte-t-il prendre en vue d'améliorer les correspondances et les cadences?

Il ne faut pas oublier qu'en plus des deux lignes de Brabant wallon évoquées, il y a aussi deux lignes qui sont communes jusque Halle et vont, la première vers Tubize et Braine-le-Comte, la seconde vers Enghien. Les travaux à y effectuer sont moins importants mais il y a beaucoup à faire en matière de rénovation des gares, de rehausse des quais, de création des escalators et ascenseurs.

M. Emmanuel Burton (MR) salue l'analyse lucide et pragmatique du ministre concernant les chantiers qui l'attendent.

Wat de luchtvaartsector betreft, moest 2016 het jaar van de beslissingen worden. Gelet op het belang van de sector voor onze economie (België telt, ondanks de geringe grootte van zijn grondgebied, vijf internationale luchthavens), moeten in overleg met de gewesten duurzame oplossingen worden gevonden en moeten op die manier duidelijke signalen worden gegeven, waarbij voor ogen moet worden gehouden dat elk onderdeel van de sector van essentieel belang is voor de werking van het geheel. Aangaande het specifieke punt van de geluidsoverlast, heeft de minister goed begrepen dat hij aandacht zal moeten hebben voor zowel de leefomstandigheden van de omwonenden als voor het economisch effect van Brussels Airport, dat het hele land ten goede komt.

Wat de beveiliging van de burgerluchtvaart betreft, zal men zich ook moeten buigen over de veiligheid van de luchthavens: een nationaal veiligheidsplan is in dat opzicht een belangrijk instrument.

In verband met Belgocontrol, ten slotte, heeft de minister aangegeven dat hij voor die belangrijke actor van de luchtvaartsector streeft naar een doeltreffendere werking; welke maatregelen wil de minister daartoe nemen?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) herinnert eraan dat, overeenkomstig de COP21-verbintenissen, de uitdaging van een duurzame mobiliteit moet worden aangegaan. Niettemin moeten nog veel maatregelen worden genomen, in een visie waar ook de gewesten zich bij kunnen aansluiten. Het komt eraan het samenwerkingsfederalisme op dit stuk in de praktijk te brengen.

De spreker vindt het een goede zaak dat in het mobiliteitsvraagstuk de nadruk wordt gelegd op het spoor, al betreurt hij dat de fiets er in de plannen van de minister bekaaid van afkomt: waar zijn de voorstellen om auto en fiets en vooral, trein en fiets te combineren? Het is in die optiek dat het “mobiliteitsbudget” er al in 2016 zou moeten komen en dat de werknemer de mogelijkheid zou moeten krijgen zelf de aanwending te beheren van de middelen voor zijn beroepsmatige verplaatsingen. Daarbij zou moeten worden gezorgd voor een fiscaal neutrale behandeling van de verschillende verplaatsingswijzen.

De handhaving van het aanbod in de landelijke gebieden, de blijvende reflectie rond het dossier van de voorstedelijke spoorverbindingen rond Antwerpen en het aan de IJzeren Rijn gehechte belang zijn stuk voor stuk blikvangers van de beleidsverklaring van de minister.

Nog in verband met het spoor zal de minister werk moeten maken van het heikele dossier van de herziening

Dans le secteur aérien, l'année 2016 se devait d'être l'année des décisions. Vu l'importance du secteur pour notre économie (la Belgique, malgré l'exiguïté de son territoire, compte 5 aéroports internationaux), il importe de trouver – en concertation avec les Régions – des solutions pérennes et de donner de la sorte des signaux clairs en considérant que chaque maillon de ce secteur est d'une importance capitale pour le fonctionnement de l'ensemble. Sur le point particulier des nuisances sonores, le ministre a bien compris qu'il devra veiller tant aux conditions de vie des riverains qu'aux retombées économiques de Brussels Airport, qui bénéficient à l'ensemble du pays.

En ce qui concerne la sûreté de l'aviation civile, il faudra se pencher également sur la sécurité des aéroports: un plan de sécurité national est à cet égard un instrument essentiel.

Enfin, à propos de Belgocontrol, le ministre a indiqué qu'il souhaitait trouver un mode de fonctionnement plus efficace pour cet acteur essentiel du secteur aérien; quelles mesures le ministre envisage-t-il de prendre dans cette optique?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) rappelle la nécessité de relever le défi d'une mobilité durable, conformément aux engagements de la COP21. Il reste cependant beaucoup de mesures à prendre, dans une vision partagée avec les Régions. C'est tout un pan du fédéralisme de coopération qu'il faut ici mettre en œuvre.

L'orateur apprécie l'accent mis sur le rail dans la ligne de la mobilité, même s'il regrette que le vélo soit un peu le parent pauvre des projets du ministre: où sont les propositions permettant de combiner l'auto et le vélo et surtout le train et le vélo? C'est dans cette optique qu'il conviendrait de mettre sur pied le “budget mobilité” dès 2016, et permettre au travailleur de gérer par lui-même, en fonction de ses besoins personnels, l'affectation des moyens à consacrer à ses déplacements professionnels, en assurant la neutralité fiscale entre les différents modes de déplacement.

Le maintien de l'offre dans les zones rurales, la réflexion maintenue autour du dossier des relations ferroviaires périurbaines autour d'Anvers et l'intérêt porté au Rhin de fer sont autant de points forts de l'exposé d'orientation politique du ministre.

Toujours concernant le rail, le ministre devra s'atteler à l'épineux dossier de la révision de la redevance

van de door de spoorwegoperatoren verschuldigde kilometervergoeding, in het raam van de Europese richtlijn. Het doel is de bediening te verbeteren zonder dat dit leidt tot een verlies in de exploitatiekosten.

Voorts dient de verdeelsleutel voor de investeringen tussen de NMBS en Infrabel te worden uitgeklaard, zodat beide entiteiten enigszins weten waar ze aan toe zijn wat hun middelen betreft; dat zal de onderlinge samenwerking alleen maar ten goede kunnen komen. De onzekerheid die momenteel op hun financiering weegt, zal de harmonie tussen die beide entiteiten er wellicht niet sterker op maken.

Op het vlak van de verkeersveiligheid heeft België ingestemd met de 2020-doelstelling, dat wil zeggen dat tegen 2020 het aantal verkeersdoden met de helft moet zijn afgenomen ten opzichte van 2010. De recente cijfers, met een sterke stijging van het aantal verkeersdoden in 2015, zijn allesbehalve goed te noemen en zorgen ervoor dat die doelstelling alweer verder weg is. Er moeten dus hoe dan ook nieuwe initiatieven worden genomen om die zorgwekkende trend te keren. In dat opzicht is de spreker openlijk ontgoocheld dat de minister zich zo voorzichtig opstelt in verband met het rijbewijs met punten; hij is van mening dat de minister de troeven van het rijbewijs met punten minimaliseert en de nadelen ervan opblaast. Hij roept de minister er dus toe op te handelen in overeenstemming met het regeerakkoord en rekening te houden met de verschillende onderzoeken die de positieve aspecten van het rijbewijs met punten in de strijd tegen dodelijk wegverkeer voor het voetlicht hebben gebracht.

Aangaande, ten slotte, het voornemen van de minister een nultolerantie inzake alcohol in te voeren tijdens de eerste drie jaar na het behalen van het rijbewijs (voor de jonge bestuurders), sluit de spreker zich aan bij het voorbehoud dat werd geuit door een vorige sprekerster: het zou een dubbelzinnig signaal zijn voor de andere bestuurders en daarenboven is het vooral de leeftijdsgroep van de 40- tot 45-jarigen die zich schuldig maakt aan dronken rijden.

De heer Veli Yüksel (CD&V) onderstreept dat op het vlak van het vliegverkeer alle schakels van de ketting volledig operationeel moeten zijn opdat het geheel correct zou werken.

Daarom is het zaak de juridische situatie inzake geluidshinder uit te klaren en in te zetten op duidelijke en onweerlegbare regels, aangezien de bestaande toevloed aan beroepsprocedures een goede regulering van de sector niet ten goede komt. In dat opzicht mag de rol van economische motor die Brussels Airport speelt, niet uit het oog worden verloren, temeer daar

kilométrique due par les opérateurs ferroviaires, dans le cadre de la directive européenne. L'objectif est de permettre l'amélioration des dessertes sans entraîner une perte dans les coûts d'exploitation.

Par ailleurs, il conviendrait de clarifier la clé de répartition des investissements entre la SNCB et INFRABEL, en vue d'assurer aux deux entités une certaine stabilité quant à leurs ressources, ce qui favorisera la coopération entre elles. En effet, l'incertitude qui pèse à l'heure actuelle sur leur financement n'est pas de nature à contribuer à l'harmonie entre ces deux entités.

Dans le domaine de la sécurité routière, la Belgique a souscrit à l'objectif 2020, c'est-à-dire la réduction de moitié du nombre de tués sur les routes en 2020 par rapport à 2010. Or, les chiffres récents, avec une forte hausse du nombre de tués sur les routes en 2015, ne sont pas très bons et nous éloignent de cet objectif. De nouvelles initiatives doivent donc impérativement être prises pour inverser cette tendance inquiétante. Et à cet égard, l'intervenant ne peut masquer sa déception quant aux annonces trop prudentes du ministre concernant le permis à points; l'intervenant estime que le ministre minimise les mérites du permis à points tout en exagérant les inconvénients. Il appelle donc le ministre à respecter ce qui a été inscrit dans l'accord de gouvernement et de tenir compte des différentes études qui ont mis en avant les effets positifs du permis à points dans la lutte contre la mortalité routière.

Enfin, en ce qui concerne le projet du ministre d'introduire une tolérance zéro en matière d'alcool pendant les trois premières années qui suivent l'obtention du permis (pour les jeunes conducteurs), l'orateur se rallie aux réserves exprimées par une intervenante précédente: il s'agirait d'un signal ambigu adressé aux autres conducteurs et, par ailleurs, le pic de consommation d'alcool au volant se situe dans la tranche d'âge des 40-45 ans.

M. Veli Yüksel (CD&V) souligne que, dans le domaine du transport aérien, tous les maillons de la chaîne doivent être pleinement opérationnels pour que l'ensemble fonctionne correctement.

Il importe dès lors de clarifier la situation juridique en matière de nuisances sonores, et de privilégier des règles claires et incontestables, l'actuelle multiplication des recours ne contribuant pas à une bonne régulation du secteur. À cet égard, on ne peut perdre de vue le rôle de moteur économique que remplit Brussels Airport, d'autant que les attentats du 22 mars ont encore accru

de aanslagen van 22 maart het voor de betrokken actoren nog moeilijker en verwarrender hebben gemaakt, meer bepaald inzake de veiligheid en het beheer van de reizigersstroom.

Het pijnpunt met betrekking tot Belgocontrol is bekend: het gaat om een financieringsprobleem. De spreker zou het tijdspad willen kennen voor de herziening van de samenwerkingsovereenkomst van 1989, waarbij het principe dat de gebruiker betaalt, in beginsel zou moeten worden bekrachtigd. Bovendien, indien het recent bij Belgocontrol gesloten sociaal akkoord voor een zekere sociale vrede zou zorgen, wat zijn dan de plannen van de minister op het vlak van de gewaarborgde dienstverlening? Het spreekt vanzelf dat de dienst die Belgocontrol verstrekt, de klok rond moet kunnen worden gewaarborgd.

Onlangs hebben incidenten met drones plaatsgevonden, onder meer op Schiphol. Zal, als gevolg van die incidenten, de wetgeving met betrekking tot drones tegen het licht worden gehouden? Moet op dat vlak echt een Europese benadering tot stand worden gebracht? Verkiest de minister de uitwerking van een Europees raamwerk af te wachten?

Mevrouw Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) looft de minister voor zijn rustige maar niettemin vastberaden stijl. Hij koppelt diplomatie aan besluitvaardigheid, wat hem ongetwijfeld van pas zal komen op heel wat vlakken, in het bijzonder in zijn relaties met de vakbonden.

Zoals andere sprekers eerder al hebben aangegeven, is de spreekster van mening dat iedereen intussen weet wat tijdens deze regeerperiode op het spel staat en dat nu tot de besluitvormingsfase moet worden overgegaan door teksten in het Parlement in te dienen.

Het overleg met de gewesten is uiteraard een element van de besluitvorming bij de meeste aangelegenheden; aldus kan een versnippering van het gevoerde beleid worden voorkomen.

Daartoe had minister Galant al de nodige initiatieven genomen. Wat is vandaag het resultaat van dat overleg?

In de spoorwegsector moeten hervormingen worden aangevat om de spoorwegeroverheidsbedrijven financieel stabiel te maken. De gecumuleerde schuld bedraagt 4 miljard euro en blijft nog toenemen. Wanneer zullen het Investeringsplan en de beheerscontracten gereed zijn?

Welke plaats neemt de kwaliteit van de dienstverlening in binnen de spoorwegstrategie van de minister?

les difficultés et le marasme dans lesquels se débattent les acteurs concernés, notamment sur le plan de la sécurité et de la gestion des flux de voyageurs.

Le problème qui se pose en ce qui concerne Belgocontrol est connu: il s'agit d'un problème de financement. L'intervenant souhaiterait connaître le calendrier prévu pour la révision de l'accord de coopération de 1989, qui doit en principe entériner le principe de l'utilisateur-payeur. En outre, si l'accord social conclu récemment au sein de Belgocontrol devrait assurer une certaine paix sociale, quels sont les projets du ministre en matière de service garanti? Il paraît évident que le service qu'assure Belgocontrol doit pouvoir être garanti, 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.

De récents incidents impliquant des drones ont eu lieu, notamment à Schiphol. À la lumière de ces incidents, la législation sur les drones sera-t-elle évaluée? Faut-il nécessairement développer une approche européenne en la matière? Le ministre préfère-t-il attendre la création d'un cadre européen?

Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) loue le style posé mais néanmoins décidé du ministre. Son sens de la diplomatie allié à sa capacité de décision lui seront utiles dans bien des domaines, et en particulier dans ses relations avec les organisations syndicales.

Comme d'autres intervenants qui ont pris la parole précédemment, l'oratrice considère que les enjeux de la législation en cours sont connus et qu'il convient maintenant de passer à la phase de décision, en déposant des textes au Parlement.

La concertation avec les Régions est évidemment un élément de la prise de décision dans la plupart des matières; elle permet également d'éviter un éparpillement des politiques menées.

À cet égard, la ministre Galant avait déjà pris les initiatives nécessaires. Quel est aujourd'hui le résultat de ce travail de concertation?

En ce qui concerne le secteur ferroviaire, des réformes doivent être lancées en vue de rendre les entreprises publiques ferroviaires financièrement stables. La dette cumulée atteint les 4 milliards d'euros et continue encore à croître. Quand seront prêts le Plan d'investissement et les contrats de gestion?

Quelle place la qualité du service prend-elle dans la stratégie ferroviaire du ministre? De manière générale,

In het algemeen moet het overleg met alle actoren van het openbaar vervoer worden versterkt. In dat opzicht kan de recente presentatie in de Senaat worden toegejuicht van het Informatieverslag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersplan en —aanbod te komen (Stuk Senaat 6-201/3). Eveneens in verband met de kwaliteit van de dienstverlening is de spreekster verheugd over de aankondiging dat vóór 2020 geen stations noch stopplaatsen zullen worden gesloten in de landelijke gebieden, ook al lijkt het voor de hand te liggen dat daarom nog geen halt zal worden toegeroepen aan de evolutie waarbij loketten en wachtzalen worden gesloten. Wat dat laatste aspect betreft, valt te betreuren dat het denkspoor inzake de treinpunten (naar het model van de postpunten) tot dusver niet verder is verkend.

De communicatie ten behoeve van de reizigers blijft nog een problematisch gegeven wat de dienstverleningskwaliteit betreft. De spreekster verwijst daarbij naar de vele gedocumenteerde klachten die zij onlangs nog heeft ontvangen, en die duidelijk de tekortkomingen dienaangaande aantonen van zowel de NMBS als Infrabel. Die bedrijven moeten worden aangemoedigd in *real time* te communiceren en hun informatie via *open data* ter beschikking te stellen (zie in dat verband de resolutie die de Kamer daarover in 2015 heeft aangenomen, DOC 54 1117/007).

Momenteel is de in het regeerakkoord vooropgestelde termijn om een initiatief te nemen in verband met de minimale dienstverlening verstreken. Pas de komende dagen zal de NMBS haar eerste conclusies voorstellen (in de vorm van de in uitzicht gestelde scenario's om voor een gegarandeerde dienstverlening te zorgen).

Om ten slotte inzake verkeersveiligheid het aantal verkeersdoden terug te dringen, verwacht de spreekster heel wat meer van maatregelen zoals het kruisen van gegevensbanken of van de onderzoeken naar de oorzaken van ongevallen, dan van bepaalde door de minister aangekondigde maatregelen, bijvoorbeeld het op de jongeren gerichte “nultolerantieplan” (in verband met alcohol).

Mevrouw Nele Lijnen (Open Vld) beklemtoont dat de komende jaren het plan voor een mobiliteitsbudget belangrijk wordt om een duurzame mobiliteit te bevorderen.

Aangaande de luchtvaartsector kunnen drie prioritaire krachtlijnen worden uitgestippeld: de vastlegging van de vluchtroutes boven Brussel; de sociale stabilisatie en de financiering van Belgocontrol, alsook de veiligheid op de luchthavens en in de luchtvaart.

la concertation avec tous les acteurs du transport public doit être renforcée. À cet égard, on peut saluer la présentation récente au Sénat du rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer une offre et un plan de transports publics mieux intégrés (*Doc. Sénat*, 6-201/3). Toujours en ce qui concerne la qualité de service, l'intervenante se félicite de l'annonce qu'il n'y aura pas de suppression de gares ni d'arrêts dans les zones rurales avant 2020, même s'il paraît évident que le mouvement de fermetures de guichets et de salles d'attente ne va sans doute pas s'arrêter pour autant. Sur ce dernier point, on peut regretter que la piste des points-train (sur le modèle des points-poste) n'ait pas été davantage explorée jusqu'à présent.

La communication aux voyageurs reste encore un élément problématique en ce qui concerne la qualité de service. Et l'intervenante de faire référence aux nombreuses plaintes documentées qu'elle a reçu encore récemment, qui mettent en lumière les déficiences tant de la SCNB que d'INFRABEL sur ce point. Il faut encourager ces sociétés à communiquer en temps réel et à mettre leurs informations en open data (cf. la résolution adoptée sur ce point par la Chambre en 2015, DOC 54 1117/007).

Le délai prévu par l'accord de gouvernement pour prendre une initiative en ce qui concerne le service minimum est à présent dépassé. Ce n'est que dans les jours qui viennent que la SNCB va présenter ses premières conclusions (sous la forme des scénarios prévus pour assurer un service garanti).

Enfin, dans le domaine de la sécurité routière, l'intervenante attend bien davantage de mesures telles que le croisement des banques de données ou les enquêtes sur les causes des accidents pour faire baisser les chiffres de la mortalité routière que de certaines initiatives annoncées par le ministre, par exemple le plan “tolérance zéro” (par rapport à l'alcool) visant les jeunes.

Mme Nele Lijnen (Open Vld) souligne l'importance du projet de budget mobilité dans les années à venir afin de promouvoir une mobilité durable.

En ce qui concerne le secteur aérien, trois axes prioritaires peuvent être tracés: la définition des routes de survol; la stabilisation sociale et le financement de Belgocontrol; la sécurité dans les aéroports et dans le transport aérien.

Voor de vluchtroutes zal de minister al zijn behendigheid moeten gebruiken om te komen tot een evenwicht tussen enerzijds de legitieme belangen van de buurtbewoners van de verschillende betrokken zones en anderzijds het economische aspect van het dossier.

In verband met de financiering van Belgocontrol is het sluiten van een samenwerkingsakkoord met de gewesten dringender dan ooit. Welke timing denkt de minister daarvoor nodig te hebben? Naast het vraagstuk van de financiering zal men ook dat van de continuïteit van de dienstverlening in die instelling moeten regelen (via een formule van gewaarborgde minimumdienstverlening).

Beschikt de minister op het stuk van luchtvaartveiligheid over recente studies?

Met het oog op de verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening voor de reizigers is de NMBS onlangs van start gegaan met een reeks provinciale “roadshows” om de verwachtingen van de gebruikers beter te kunnen afbakenen. Dat is een lovenswaardig initiatief; alleen moet de spreekster helaas zeggen dat het in Limburg niet de verwachte resultaten heeft gegeven, want het algemeen gevoel daar is er een van daling van de dienstverleningskwaliteit.

De reactivering van de IJzeren Rijn is een uiterst belangrijk dossier, waarin het optreden van de minister nauwgezet zal worden gevolgd.

Tot slot verdient de “vergroening” van het autopark van de federale regering enige bijkomende inspanningen. De overheid heeft inzake duurzame mobiliteit immers een voorbeeldrol.

Ook de heer David Geerts (sp.a) waardeert de afgemeten stijl van de minister, die in contrast staat met die van zijn voorganger. De minister ontwikkelt een alomvattende visie en benadrukt zijn bereidheid tot dialoog met de Gewesten. Helaas dreigt het overleg met de Vlaamse minister van Mobiliteit niet zo goed te verlopen als gewenst. *Pro memorie*: die heeft zich negatief uitgelaten over het Senaatsrapport over de samenwerking tussen de federale overheid en de gewesten met het oog op de instelling van een geïntegreerd openbaar-vervoersplan.

De belangrijkste schaduw over het toekomstig optreden van de minister is die van de besparingsmaatregelen waartoe aan het begin van de regeerperiode is besloten. Men kan blijk geven van zoveel goede wil als men wil en de centrale rol van de trein inzake mobiliteit bevestigen, maar dat is niet verenigbaar met de aan de NMBS en Infrabel opgelegde beperkingen, om niet te spreken van de onrealistische productiviteitsdoelstellingen.

Pour les routes de survol, le ministre devra exploiter toute son habilité diplomatique pour arriver à trouver un équilibre entre les intérêts légitimes des riverains des différentes zones concernées et la dimension économique du dossier.

Concernant le financement de Belgocontrol, la conclusion d'un accord de coopération avec les Régions est plus urgente que jamais. Dans quel calendrier le ministre pense-t-il pouvoir y arriver? Outre la question du financement, il y aura également à régler celle de la continuité du service au sein de cet organisme (via une formule de service minimum garanti).

Sur le plan de la sécurité dans le transport aérien, le ministre dispose-t-il d'études récentes?

En vue d'améliorer la qualité du service envers les voyageurs, la SNCB a lancé récemment une série de “roadshows” provinciaux en vue de mieux cerner les attentes des usagers. Si l'initiative est louable, l'intervenante peut malheureusement témoigner qu'elle n'a pas du tout donné le résultat escompté dans le Limbourg, où le sentiment général est celui d'une baisse de la qualité du service.

La réactivation du Rhin de fer est un dossier de première importance où l'action du ministre sera suivie de près.

Enfin, le “verdissement” du parc automobile de l'autorité fédérale mérite quelques efforts supplémentaires. Les pouvoirs publics ont en effet un rôle d'exemple à jouer en matière de mobilité durable.

M. David Geerts (sp.a) apprécie également le style mesuré du ministre, en contraste avec celui de sa pré-cécesseur. Le ministre développe une vision globale et met en avant sa volonté de concertation avec les Régions. Malheureusement, sur ce dernier point, la concertation avec le ministre flamand de la Mobilité risque de ne pas se passer aussi bien qu'on le voudrait. Pour rappel, celui-ci s'est exprimé négativement sur le rapport du Sénat sur la collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer un plan de transports publics intégré.

La principale ombre qui pèse sur l'action à venir du ministre est celle des mesures d'économies décidées en début de législature. On peut faire preuve d'autant de bonne volonté et affirmer le rôle central du train dans la mobilité, cela n'est pas compatible avec les restrictions imposées à la SNCB et à INFRABEL, sans parler des objectifs de productivité irréalistes. C'est là d'ailleurs la principale faiblesse de l'exposé d'orientation politique

Dat is trouwens het belangrijkste zwakke punt in de beleidsverklaring van de minister: ondanks zijn goede voornemens en zijn manifeste goede wil is er in geen extra budgettaire middelen voorzien.

Tegelijkertijd werd er ook geen enkele concreet initiatief genomen om de voordelen inzake de belasting op bedrijfsauto's te beperken. Een manier om het spoor te steunen zou bestaan in de inaanmerkingneming van een nieuw beleid ten voordele van de mobiliteit in haar verschillende vormen, waaronder de trein.

Het behoud van de landelijke bedieningen is een positieve zaak. Men hoopt de sluiting van loketten en wachtzalen echter te compenseren met technologische middelen (elektronische afgifte van tickets enzovoort). Toch zal men rekening moeten houden met de mensen die nog niet vertrouwd zijn met de nieuwe technologieën.

Het dossier van het GEN rond Antwerpen is in wezen een kwestie van keuze van het te ontwikkelen aanbod, want de infrastructuur is er eigenlijk al grotendeels. Dat zal vooral weer het debat aanwakkeren over de kilometervergoeding voor het gebruik van de infrastructuur, dat de exploitant (NMBS) aan de infrastructuurbeheerder (Infrabel) moet betalen. Is het denkbaar de vergoeding bij een toereikend aanbod te "bevriezen"?

Over de verbetering van de toegang tot het spoorvervoer voor personen met beperkte mobiliteit is vorig jaar een resolutie aangenomen (DOC 54 1011/001), maar er moet worden vastgesteld dat sindsdien heel weinig is gedaan.

De minister heeft in zijn uiteenzetting aangegeven dat hij de NMBS een "aangepast prijsbeleid" wil zien ontwikkelen. Wat houdt dat precies in?

De aanneming op Europees vlak van de Richtlijn inzake het vierde spoorwegpakket zal een verdere privatisering van de spoorwegsector met zich brengen. De spreker betwijfelt ten eerste of dit in het algemeen voor de samenleving gunstig zal zijn.

Op het vlak van de verkeersveiligheid handhaaft de minister de doelstelling om het aantal doden op de weg in 2020 met de helft te verminderen ten opzichte van 2010. Dat de situatie is wat zij vandaag is, dat wil zeggen een stabilisering of zelfs een lichte verhoging van het aantal slachtoffers, is grotendeels te wijten aan het getalm in een aantal dossiers, waaronder vooral dat van het rijbewijs met punten.

Wat tot slot de luchthavensector betreft, moet worden toegegeven dat de minister een bijzonder gevoelig dossier heeft geërd, waarin hem wordt gevraagd een

du ministre: en dépit des bonnes intentions formulées et la bonne volonté manifeste du ministre, aucun moyen budgétaire additionnel n'est prévu.

Dans le même temps, aucune initiative concrète n'a été prise pour réduire les avantages consentis en matière de fiscalité des voitures de société. Une manière de soutenir le rail serait de prendre en compte une nouvelle politique de soutien à la mobilité, sous ses diverses formes dont le train.

Le maintien des dessertes rurales est une chose positive. On compte toutefois contrebalancer les fermetures de guichets et de salles d'attente avec des moyens technologiques (délivrance électronique des tickets, etc.). Il faudra toutefois prendre en compte ceux qui ne sont pas familiarisés avec les nouvelles technologies.

Le dossier du RER autour d'Anvers relève essentiellement d'un choix de l'offre à développer, l'infrastructure étant pour l'essentiel en place. Cela va surtout relancer le débat autour de l'indemnité kilométrique d'utilisation de l'infrastructure, versée par l'exploitant (la SNCB) au gestionnaire de l'infrastructure (INFRABEL). Peut-on envisager de "geler" la redevance lorsque l'offre est étouffée?

L'amélioration de l'accès des personnes à mobilité réduite au transport ferroviaire a fait l'objet d'une résolution (DOC 54 1011/001), mais force est de constater que très peu a été entrepris depuis lors.

Le ministre a indiqué dans son exposé sa volonté de voir la SNCB développer une "politique tarifaire adaptée". Qu'est-ce que cela recouvre exactement?

L'adoption, au niveau européen, de la directive du 4^{ème} paquet ferroviaire, induira une privatisation plus poussée du secteur ferroviaire. L'orateur doute fortement que cela soit bénéfique pour la société dans sa globalité.

En matière de sécurité routière, le ministre maintient l'objectif d'une réduction de moitié de la mortalité sur les routes en 2020 par rapport à 2010. Si la situation est celle qu'elle est aujourd'hui, avec une stabilisation voire une légère hausse du nombre de victimes, on le doit en grande partie à nos atermoiements dans un certain nombre de dossiers, dont principalement celui du permis à points.

Enfin, dans le domaine aéroportuaire, il faut admettre que le ministre a hérité d'un dossier hautement sensible, où il lui est demandé de rechercher un délicat équilibre

delicaat evenwicht te zoeken tussen economische en milieubelangen. Meer technisch is het probleem ook gelegen in de wirwar van de hiërarchie van de normen, die de minste beslissing uiterst precair maakt omdat er altijd een manier is om ze te betwisten. Zolang men niet uit die situatie geraakt, is het illusoir om een duurzame en functionele oplossing voor het probleem van het vliegtuiglawaai te zoeken.

B. Antwoorden van de minister

1. Algemeen

Budgettair kader

Het budgettair kader werd vastgelegd door de regering. De dotaties worden eveneens vastgelegd door de regering. De verdeling van de beschikbare middelen tussen Infrabel en de NMBS zullen in de eerste plaats tot doel hebben stapsgewijs het aanbod te verhogen na de ont-dubbeling van de sporen van en naar Brussel en na de voltooiing van een aantal werken zoals de Josaphattunnel, Bordet, de lijn Leuven-Brussel, enzovoort.

Mobiliteitsbudget

Het betreft hier een transversale bevoegdheid, want het heeft ook met werkgelegenheid en fiscaliteit te maken. De keuzevrijheid van de vervoersmodus moet de regel worden. De drie regionale ministers van Mobiliteit werken mee met proefprojecten om vooruitgang te maken in dit dossier.

Co-modaliteit

Demobiliteitsketen is één geheel, maar ieder bevoegdheidsniveau is verantwoordelijk voor zijn deel. De hele keten volgt een industriële logica, het vervoer van punt A naar punt B van pendelaars en dagjesmensen. Hiervoor is overleg met de Gewesten essentieel, maar het federaal niveau kan niet ingaan op alle desiderata – bijvoorbeeld inzake stations – die niets met de mobiliteit zelf te maken hebben. Concreet zal het interministerieel overlegcomité worden gevat telkens een van de niveaus – federaal of regionaal – daar belang bij heeft. De langetermijndoelstellingen moeten door alle stakeholders gedeeld worden.

2. Spoorverkeer

MIP/beheerscontract/bedrijfsplan

De drie zaken zijn met elkaar verbonden en zijn het voorwerp van lange onderhandelingen die volgens een

entre les intérêts économiques et environnementaux. Plus techniquement, le problème réside également dans l'enchevêtrement de la hiérarchie des normes, qui rend la moindre décision extrêmement précaire, vu qu'il existe toujours un moyen de la contester. Tant qu'on ne sortira pas de cette situation, il est illusoire de rechercher une solution durable et fonctionnelle au problème des nuisances sonores aériennes.

B. Réponses du ministre

1. En général

Cadre budgétaire

Le cadre budgétaire a été fixé par le gouvernement. Les dotations sont également fixées par le gouvernement. La répartition des moyens disponibles entre Infrabel et la SNCB aura en tout premier lieu pour but d'accroître graduellement l'offre après le dédoublement des voies en provenance et à destination de Bruxelles et après l'achèvement d'une série de travaux tels que le tunnel Josaphat, Bordet, la ligne Louvain-Bruxelles, etc.

Budget de la mobilité

Il s'agit là d'une compétence transversale, car elle concerne également l'emploi et la fiscalité. La liberté de choix du mode de transport doit devenir la règle. Les trois ministres régionaux de la Mobilité collaborent à des projets pilotes en vue de progresser dans ce dossier.

Co modalité

La chaîne de la mobilité est un ensemble, mais chaque niveau de pouvoir est responsable de sa partie. L'ensemble de la chaîne suit une logique industrielle, le transport du point A au point B de navetteurs et de voyageurs d'un jour. Dans ce cadre, la concertation avec les Régions est essentielle, mais le niveau fédéral ne peut pas accéder à tous les desiderata – par exemple, en ce qui concerne les gares – qui ne concernent pas la mobilité proprement dite. Concrètement, le comité de concertation interministériel sera saisi chaque fois qu'un des niveaux – fédéral ou régional – y aura intérêt. Les objectifs à long terme doivent être partagés par toutes les parties prenantes.

2. Trafic ferroviaire

PPI/contrat de gestion/plan d'entreprise

Ces trois aspects sont liés entre eux et font l'objet de longues négociations qui se déroulent par phases. En

stappenplan verlopen. Voor het meerjareninvesteringsplan (MIP), dat thans over vijf jaar loopt om versnippering te voorkomen en realisaties beter kunnen worden geëvalueerd, worden studies uitgevoerd die zich volledig baseren op de voltooiing van aangevatte werken.

60/40-verdeelsleutel

In 2010 heeft de regering deze verdeelsleutel willen herzien omdat in Vlaanderen meer mensen worden vervoerd maar in Wallonië de infrastructuur uitgebreider is. Deze verdeelsleutel belemmert geenszins de voltooiing van geplande werken. In de investeringscel – waar ook de Gewesten in vertegenwoordigd zijn – werden talloze projecten door de Gewesten voorgesteld, die uiteraard niet allemaal gerealiseerd kunnen worden. De tunnel in Antwerpen kost één miljard euro en moet door het Vlaams Gewest gefinancierd worden. De enige mogelijke aanpassing van de verdeelsleutel is hem over meerdere jaren maar wel binnen eenzelfde regeerperiode toe te passen. In het kader van het meerjareninvesteringsplan 2016-2020 is dit mogelijk.

Exploitatie/investering

De verdeling mag slechts één doel voor ogen hebben: een meerwaarde voor de reiziger. Aangevatte werken moeten worden voltooid. De laatste jaren is niet minder dan 8 miljard euro geïnvesteerd. De pendelaars moeten het positief effect daarvan kunnen zien.

Infrastructuurvergoeding

Het probleem dat de infrastructuurvergoeding een rem betekent op de verhoging van het aanbod wordt onderkend. Vooral voor rurale lijnen met weinig reizigers en een dure maar weinig gebruikte infrastructuur is dit probleem het meest voelbaar. De infrastructuurvergoeding zal sowieso moeten worden aangepast aan de Europese richtlijn in deze. Anderzijds mag een dergelijke herziening het financieel evenwicht van de infrastructuurbeheerder – die verplicht wordt 51 % van zijn inkomsten uit deze heffing te halen – niet in gevaar brengen.

Vervoersplan

Het vervoersplan van 2014 ligt niet eens en voor altijd vast. Het werd reeds meer dan vijftig keer aangepast.

GEN

In 2003 ontbrak er reeds 200 miljoen euro om het GEN Volledig te realiseren. Vergunningen inzake stedenbouw en prijzen van materiaal hebben de toestand

ce qui concerne le plan pluriannuel d'investissement (PPI), qui s'étale actuellement sur 5 ans pour éviter le morcellement et pouvoir mieux évaluer les réalisations, des études entièrement basées sur l'achèvement des travaux entrepris sont réalisées.

Clé de répartition 60/40

En 2010, le gouvernement a voulu revoir cette clé de répartition parce que le nombre de personnes transportées était plus élevé en Flandre mais en Wallonie, l'infrastructure est plus étendue. Cette clé de répartition n'entrave nullement l'achèvement de travaux planifiés. Dans la cellule investissements, dans laquelle les Régions sont également représentées, les Régions ont présenté de nombreux projets qui ne peuvent évidemment pas tous être réalisés. Le tunnel à Anvers coûte un milliard d'euros et doit être préfinancé par la Région flamande. La seule possibilité d'adapter la clé de répartition est de l'appliquer sur plusieurs années mais dans les limites d'une même législature. C'est possible dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement 2016-2020.

Exploitation/investissement

La répartition ne peut avoir qu'un seul objectif: une plus-value pour le voyageur. Il faut achever les travaux entrepris. Pas moins de 8 milliards d'euros ont été investis ces dernières années. Les navetteurs doivent pouvoir en voir l'effet positif.

Redevance pour l'utilisation de l'infrastructure

Le fait que la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure constitue un frein à l'augmentation de l'offre est reconnu. Ce problème se fait le plus sentir pour les lignes rurales peu fréquentées et dont l'infrastructure est onéreuse mais peu utilisée. La redevance pour l'utilisation de l'infrastructure devra en tout état de cause être adaptée en fonction de la directive européenne en la matière. D'autre part, une telle révision ne peut compromettre l'équilibre financier du gestionnaire de l'infrastructure qui est tenu de tirer 51 % de ses revenus de cette redevance.

Plan de transport

Le plan de transport de 2014 n'a pas été fixé une fois pour toutes. Il a déjà été adapté plus de cinquante fois.

RER

En 2003, il manquait déjà 200 millions d'euros pour achever totalement le RER. La situation s'est détériorée par suite d'autorisations urbanistiques et des prix du

verslechterd. De GEN-begroting had exclusief op de voltooiing van de werken moeten focussen.

Voorstadsnet

Rond Brussel zijn er nu reeds 90 stopplaatsen van de 142 geplande. Rond Antwerpen zijn er al 7 lijnen. Ook in Luik wordt een voorstadsnet uitgerold.

Financiering ontdebelling

De timing en fasering van zowel het S-aanbod als het GEN-aanbod zal innen het budgettair kader van 2014 worden voorgesteld.

Rapport Senaat (S 6-201-1-4)

Dit rapport, opgesteld na tal van hoorzittingen en vergezeld van aanbevelingen, bevat een aantal suggesties voor de verbetering van de coördinatie en de harmonisering van het beleid met respect voor ieders bevoegdheid in het belang van de reiziger.

Zwitsers model

Er zijn 57 operatoren actief naast de historische operator, maar de ketenmobiliteit is gegarandeerd. Er zijn 25 000 spoorwegaanbieders en 3 500 gedetacheerden voor een netwerk dat 70 % meer infrastructuur dan België telt (395 000 treinkilometer).

Minimale dienstverlening

In 2009 en 2012 sloten de representatieve vakbonden met de NMBS een protocolakkoord om wilde stakingen uit te bannen. Dit akkoord werd opgenomen in het beheerscontract zoals dat vandaag bestaat. Dit akkoord – waaraan in december 2015 de laatste hand werd gelegd – moet dan ook onverkort worden uitgevoerd om te vermijden dat de reizigers gegijzeld worden door de sociale conflicten. De gegarandeerde minimale dienstverlening vereist in ieder geval overleg.

Amplitude

Het is de bedoeling dat alle lijnen een frequentie van één trein per uur zouden hebben, maar uiteraard moet dit in het raam van de co-modaliteit ook worden afgestemd met de andere vervoersmodi zoals de bus bijvoorbeeld.

Vierde Spoorwegpakket

In 2023 wordt het Europese Vierde Spoorwegpakket een feit. De historische operator zal slechts zijn positie

matériel. Le budget du RER aurait dû viser exclusivement l'achèvement des travaux.

Réseau suburbain

Autour de Bruxelles, on compte déjà 90 des 142 points d'arrêt prévus. Autour d'Anvers, il y a déjà 7 lignes. Un réseau suburbain est également déployé à Liège.

Financement du dédoublement

Le calendrier et le phasage tant de l'offre S que de l'offre RER seront présentés dans le cadre budgétaire de 2014.

Rapport Sénat (S 6-201-1-4)

Rédigé à l'issue de nombreuses auditions et accompagné de recommandations, ce rapport contient un certain nombre de suggestions en vue d'améliorer la coordination et l'harmonisation de la politique dans le respect des compétences de chacun et dans l'intérêt du voyageur.

Modèle suisse

On dénombre 57 opérateurs actifs outre l'opérateur historique, mais la mobilité en chaîne est garantie. Il y a 25 000 cheminots et 3 500 travailleurs détachés pour un réseau comptant 70 % d'infrastructure en plus que la Belgique (395 000 train-kilomètres).

Service minimum

En 2009 et 2012, les organisations syndicales représentatives ont conclu un protocole d'accord avec la SNCB afin de bannir les grèves sauvages. Cet accord a été intégré au contrat de gestion tel qu'il existe aujourd'hui. Cet accord – finalisé en décembre 2015 – doit dès lors être intégralement exécuté afin d'éviter que les voyageurs soient pris en otage par suite de conflits sociaux. Le service minimum garanti requiert en tout cas une concertation.

Amplitude

Le but est de parvenir à une fréquence d'un train par heure pour l'ensemble des lignes. Cette offre devra toutefois bien entendu être coordonnée avec les autres modes de transport – comme le bus, par exemple –, dans le cadre de la co-modalité.

Quatrième paquet ferroviaire

Le quatrième paquet ferroviaire européen deviendra réalité en 2023. L'opérateur historique ne pourra

kunnen behouden voor zover hij kan aantonen dat zijn performantie is verbeterd. De criteria hiervan betreffen niet alleen de stiptheid en de productiviteit. Ingeval de historische operator een dergelijke verbetering niet kan aantonen, wordt het binnenlands reizigersvervoer opengesteld aan concurrentie. De NMBS kost de belastingbetaler jaarlijks ongeveer 3 miljard euro. De RTT is ook omgevormd tot Proximus, dat de omzet met een factor elf heeft vergroot. Ook bpost maakt thans, ondanks een gestage volumedaling van de briefwisseling, winst. De auto neemt 90 % van de mobiliteit voor zijn rekening, het spoor slechts 7,5 %. Deze wanverhouding kan slechts worden rechtgetrokken wanneer het spoorbedrijf beter presteert.

Angelic

Een aantal maatregelen kunnen reeds gerealiseerd worden in stations die niet meer uitgebaat worden. Het aanbod op korte termijn moet worden aangepast aan de bestaande lijnen.

Internationaal treinverkeer

Het internationaal treinverkeer, vooral met de grenssteden, geniet speciale aandacht. Begin juni zal de minister met zijn Nederlandse, Luxemburgse en Duitse collega's zijn visie in deze vastleggen. Ook met zijn Franse collega zal de lijn voor het reizigersvervoer Charleroi-Maubeuge en Bergen-Aulnoye/Maubeuge alsook de heropening van de lijn voor het vrachtvervoer Bergen-Valenciennes bekeken worden. Voor wat de Thalys betreft, worden een aantal scenario's onderzocht. Tussen Namen en Auvelais kunnen momenteel geen hst's rijden zonder speciale ministeriële toestemming om sommige veiligheidssignalen niet te moeten respecteren. Uiteraard zal de minister een dergelijke toestemming nooit verlenen zolang de veiligheid niet honderd procent gegarandeerd is.

Stations

De overdracht van de stations – die in de toekomst allemaal gestandaardiseerd zullen worden – aan de NMBS is de logica zelve. De versnippering tussen twee bedrijven leidt tot onefficiënt beheer. De NMBS kent het best de noden van de reizigers. De rationalisering van de openbare aanbestedingen moet uiteraard gebeuren volgens de in de regio waar de werken worden uitgevoerd geldende regels.

conserver sa position qu'à condition de démontrer que ses performances se sont améliorées. Les critères appliqués en la matière ne sont pas seulement liés à la ponctualité et à la productivité. Si l'opérateur historique n'est pas en mesure de prouver cette amélioration, le transport intérieur de voyageurs s'ouvrira à la concurrence. La SNCB coûte environ 3 milliards d'euros par an au contribuable. L'ancienne RTT s'est aussi transformée pour devenir Proximus, qui a multiplié le chiffre d'affaires par onze. Bpost est également en bénéfice à l'heure actuelle, malgré une diminution constante du volume du courrier. La part de l'automobile dans la mobilité est de 90 %, contre 7,5 % seulement pour le rail. Il ne peut être remédié à ce déséquilibre que si l'entreprise ferroviaire améliore ses prestations.

Angelic

Un certain nombre de mesures peuvent déjà être réalisées dans les gares qui ne sont plus exploitées. L'offre à court terme doit être adaptée aux lignes existantes.

Trafic ferroviaire international

Le trafic ferroviaire international, principalement avec les villes frontalières, fait l'objet d'une attention particulière. Début juin, le ministre déterminera sa vision en la matière avec ses homologues néerlandais, luxembourgeois et allemand. Il étudiera notamment la desserte voyageurs des lignes Charleroi-Maubeuge et Mons-Aulnoye/Maubeuge, et la réouverture au trafic fret de la ligne Mons-Valenciennes avec son homologue français. En ce qui concerne le Thalys, un certain nombre de pistes sont envisagées. Aucun TGV ne peut actuellement circuler entre Namur et Auvelais sans disposer d'une autorisation ministérielle spéciale de ne pas respecter certains signaux de sécurité. Il va de soi que le ministre ne délivrera aucune autorisation de ce type tant que la sécurité ne sera pas garantie à cent pour cent.

Gares

Le transfert des gares – qui seront toutes standardisées à l'avenir – à la SNCB est parfaitement logique. Leur répartition entre deux entreprises est une source d'inefficacité de gestion. C'est la SNCB qui connaît le mieux les besoins des voyageurs. La rationalisation des marchés publics doit naturellement s'opérer conformément aux règles en vigueur dans la région où les travaux sont effectués.

Tariefbeleid

Dit beleid moet twee doelstellingen realiseren: het financieel evenwicht enerzijds en het aantrekken van reizigers die anders de trein niet zouden nemen. In andere vervoersdomeinen wordt de modulering van de tarieven reeds geruime tijd toegepast.

Open data

De communicatie over de omstandigheden waarin het treinverkeer verloopt is nog niet goed omdat iedereen ingeval van storing bijvoorbeeld zijn rol moet spelen.

Hoogte perrons

In het meerjareninvesteringsplan zullen hier middelen voor worden vrijgemaakt. De aanpassing zal niet overal mogelijk zijn. De nieuwe perrons zullen uiteraard wel op standaardhoogte worden aangelegd.

Toegankelijkheid

In 18 stations kunnen mindermobiele mensen drie uur op voorhand beroep doen op de diensten.

Comfort

Verdeelautomaten en afdaken moeten in alle stopplaatsen aanwezig zijn.

Wifi/4G

Er zijn een aantal proefprojecten aan de gang die de verhoging van het comfort van de reiziger beogen.

Verkooppunten

Met boekhandels wordt onderzocht biljetten die alleen via internet kunnen worden verkregen de reizigers kunnen worden uitgereikt.

3. Wegverkeer

Nultolerantie

De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid bevelen nultolerantie aan voor nieuwe bestuurders, niet voor jonge bestuurders. Er is een correlatie tussen alcoholgebruik en onervarendheid, zelfs indien de meest risicovolle leeftijdsgroep de 35-40-jarigen zijn.

Mercurius

Deze databank is reeds operationeel en zal eerlang uitgebreid worden tot alle actoren – het gerecht, de

Politique tarifaire

Cette politique doit permettre d'atteindre deux objectifs: assurer l'équilibre financier, d'une part, et attirer des voyageurs qui ne prendraient pas le train autrement, d'autre part. La modulation des tarifs s'applique déjà depuis un certain temps dans d'autres domaines du transport.

Données ouvertes

La communication relative aux conditions de circulation des trains n'est pas encore bonne car, en cas de perturbation, par exemple, tout le monde doit jouer son rôle.

Hauteur des quais

Des moyens seront prévus à cette fin dans le plan d'investissement pluriannuel. Les transformations ne seront pas possibles partout. La hauteur des nouveaux quais sera naturellement standardisée.

Accessibilité

Dans dix-huit gares, les moins-valides peuvent faire appel à ces services trois heures à l'avance.

Confort

Des distributeurs automatiques et des auvents doivent être placés à tous les points d'arrêt.

Wifi/4G

Plusieurs projets-pilotes en cours visent à accroître le confort des voyageurs.

Points de vente

La question de la possibilité de délivrer aux voyageurs, dans les librairies, les billets qui ne peuvent être obtenus que sur le web, est examinée avec ce secteur.

3. Circulation routière

Tolérance zéro

Les États-généraux de la Sécurité routière recommandent la tolérance zéro pour les nouveaux conducteurs, et non pour les jeunes conducteurs. Il existe une corrélation entre la consommation d'alcool et l'inexpérience, même si le groupe d'âge qui représente le risque le plus important est celui des 35-40 ans.

Mercurius

Cette banque de données déjà opérationnelle sera bientôt approfondie en permettant à tous les acteurs

politie en de FOD Mobiliteit – om onmiddellijk zicht te hebben op alle vervallen van het recht tot sturen zodra het project voltooid zal zijn.

Rijbewijs-met-punten

Een samenvatting van diverse studies dringt zich op. Meestal daalt het aantal dodelijke slachtoffers na invoering van het rijbewijs-met-punten, maar nadien blijft het stationair. Het nieuwe systeem ter bestrijding van recidive dat sedert 1 januari 2015 in voege is getreden, heeft al geleid tot de intrekking van 19 000 rijbewijzen. Er wordt in het raam van een verder doorgedreven studie beroep gedaan op de in het buitenland aanwezige expertise.

Wegcode

De voorgangster van de minister, mevrouw Jacqueline Galant, heeft een werkgroep opgericht ter herziening én vereenvoudiging van het verkeersreglement. Van 80 artikelen werden er 10 herzien. De Zesde Staatshervorming heeft overigens tal van bevoegdheden – zoals de snelheidsbeperking, behalve op autosnelwegen – overgedragen aan de Gewesten. De Staten-Generaal hebben 15 prioriteiten gedefinieerd en een stappenplan opgesteld.

Zelfrijdende auto's

Dit type auto's moet op soepele wijze getest kunnen worden. Tal van systemen – zoals de anticrash, de e-call, de GPS – beïnvloeden de besturing thans reeds. Er moet voor experimentele voertuigen een Europees kader tot stand komen, mede omwille van de hoge kostprijs hiervan en het feit dat de technische normen van voertuigen omwille van het vrij verkeer overal dezelfde moeten zijn.

DIV

De moeilijkheden waarmee de DIV kampt zijn gekend. Er wordt voor een oplossing gezorgd.

Autofiscaliteit

Dit aspect raakt uiteraard niet alleen de mobiliteit maar ook de fiscaliteit en het bedrijfsleven, zodat het in zijn geheel bekeken moet worden.

Sociale dumping

Dit probleem beperkt zich niet tot de transportsector en moet op Europees niveau worden opgelost.

– Justice, police, SPF Mobilité – d'avoir une vue immédiate sur les déchéances du droit de conduire quand le projet sera finalisé.

Permis à points

Une synthèse de diverses études s'impose. En général, le nombre de morts diminue avec l'instauration du permis à points, mais il reste stationnaire par la suite. Le nouveau système de lutte contre la récidive qui est entré en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2015 a déjà entraîné le retrait de 19 000 permis de conduire. Dans le cadre d'une étude plus approfondie, il sera fait appel à l'expertise présente à l'étranger.

Code de la route

La devancière du ministre, Mme Jacqueline Galant, a mis en place un groupe de travail en vue de réformer et de simplifier le Code de la route. Sur 80 articles, 10 ont été révisés. La sixième réforme de l'État a d'ailleurs transféré aux Régions une grande quantité de compétences, comme la limitation de la vitesse, sauf sur les autoroutes. Les États-généraux ont défini 15 priorités et établi un plan échelonné.

Voitures sans conducteur

Ce type de voitures doit être testé avec une certaine souplesse. Beaucoup de systèmes – comme le système anticollision, l'eCall et le GPS – influencent d'ores et déjà la conduite. Un cadre européen doit être mis en place pour les véhicules expérimentaux, en raison, notamment, de leur coût élevé, et du fait que les normes techniques des véhicules doivent être partout identiques, eu égard à la libre circulation.

DIV

Les difficultés rencontrées par la DIV sont connues. On y trouvera une solution.

Fiscalité automobile

Cet aspect ne concerne bien sûr pas seulement la mobilité, mais aussi la fiscalité et l'économie, de sorte qu'il doit être examiné de manière globale.

Dumping social

Ce problème ne se limite pas au secteur du transport et doit être résolu au niveau européen.

4. Vliegverkeer

Veiligheid routes

De minister volgt in deze het regeerakkoord. Tijdens de werkzaamheden aan de piste 01/19 worden de vliegtuigen naar andere pistes afgeleid waardoor de preferentiële pistes veranderen.

Raadpleging omwonenden

De vliegwet zal in de raadpleging van de omwonenden voorzien.

Uitrusting baan 07

Thans wordt een baken aan de grond gebruikt terwijl het landingssysteem PBN door een satelliet wordt gestuurd. Voor de duur van de werkzaamheden werden duidelijke instructies gegeven.

Vliegwet

Het debat woedt sedert 2002-2003. Vijf aspecten worden daarbij in ogenschouw genomen: technisch (het lawaai geproduceerd door een vliegtuig volgens type, leeftijd en gebruikte technologie), operationeel (de bepaling van de routes door Belgocontrol volgens internationaal geldende normen), milieu (vooral stedenbouwkundig met isolatieprogramma's zoals in Luik en rond Schiphol), politiek-institutioneel (tussen Gewesten onderling, de oprichting van een onafhankelijk controleorgaan) en economisch (thans zijn 16 000 nachtvluchten getoleerd). Het doel is een evenwichtig, met een Europese Verordening conform beleid te voeren. Hiervoor moet een kosten-batenanalyse worden gemaakt door middel van een openbare raadpleging. Er zal maar een definitieve oplossing worden gevonden wanneer alle belanghebbenden – van de Noordrand, West-Brabant, Brussel, Zaventem, enzovoort – allemaal even ontevreden zullen zijn. Belgocontrol werkt aan een modernisering van de procedures. Correcties moeten te allen tijde mogelijk zijn maar tijdig worden gecommuniceerd.

Belgocontrol

Het voorstel van financiering werd aan de Ministerraad voorgelegd. De drie regionale ministers staan open voor een herziening van het samenwerkingsakkoord van 1989 omdat zij ook belang hebben bij nieuwe investeringen. Het sociaal akkoord werd reeds door de regering bekrachtigd. Verkeerstoren zullen hun ploegen kunnen delen. Een aantal luchtverkeersleiders zal op vrijwillige basis met pensioen kunnen.

4. Trafic aérien

Sécurité des routes

Le ministre suit l'accord de gouvernement sur ce point. Lors des travaux à la piste 01/19, les avions sont déviés vers d'autres pistes, ce qui provoque un changement des pistes préférentielles.

Consultation des riverains

La loi prévoira la consultation des riverains.

Équipement de la piste 07

On utilise actuellement une balise au sol, alors que le système d'atterrissage PBN est dirigé par satellite. Des instructions claires ont été données concernant la durée des travaux.

Loi sur les procédures de vol

Le débat fait rage depuis 2002-2003. Cinq aspects sont pris en considération à cet égard: l'aspect technique (le bruit produit par un avion en fonction de son type, de son âge et de la technologie utilisée), l'aspect opérationnel (la détermination des routes par Belgocontrol en fonction de normes en vigueur sur le plan international), l'aspect environnemental (surtout urbanistique, avec des programmes d'isolation comme à Liège et autour de Schiphol), l'aspect politico-institutionnel (entre Régions, création d'un organe de contrôle indépendant) et l'aspect économique (on tolère actuellement 16 000 vols de nuit). L'objectif est de mener une politique équilibrée conforme à un règlement européen. Il convient à cet effet de réaliser une analyse coût-profit au moyen d'une consultation publique. On ne trouvera une solution définitive que lorsque toutes les personnes intéressées – de la périphérie nord, de l'ouest du Brabant, de Bruxelles, de Zaventem, etc. – seront également satisfaites. Belgocontrol travaille à une modernisation des procédures. Des corrections doivent toujours pouvoir être apportées, mais elles doivent être communiquées dans les temps.

Belgocontrol

La proposition de financement a été soumise au Conseil des ministres. Les trois ministres régionaux sont ouverts à une révision de l'accord de coopération de 1989 parce qu'ils ont également intérêt à disposer de nouveaux investissements. L'accord social a déjà été entériné par le gouvernement. Les tours de contrôle pourront partager leurs équipes. Un certain nombre de contrôleurs aériens pourront prendre leur pension sur une base volontaire.

DGLV

Belgocontrol en het Directoraat-Generaal van het Luchtverkeer – de hebben een protocol afgesloten in verband met de uitwisseling van gegevens. Dit is absoluut geen akkoord tussen de gecontroleerde – Belgocontrol – en de controleur – het Directoraat-Generaal van het Luchtverkeer.

Luchthaven

Nieuw materiaal wordt aangekocht, ook voor de regionale luchthaven. Het betreft uiteindelijk een politieke keuze waarover het parlement zal worden ingelicht.

C. Replieken

De heer David Geerts (sp.a) geeft aan dat hij de beleidsverklaring van de minister tot in de puntjes heeft bestudeerd. Hij zal derhalve enkele aanbevelingen aandragen, waarvan er sommige werden uitgewerkt om een consensus tot stand te brengen.

De spreker verwijst naar de tekst van zijn aanbevelingen (zie bijlage).

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) is opnieuw lovend voor het kwaliteitsvolle betoog van de minister. De algemene ambitie van zijn tekst staat echter haaks op het budgettaire keurslijf dat de regering oplegt; zo zijn de aan de NMBS opgelegde besparingen te ingrijpend en de productiviteitsvereisten onhoudbaar.

Of de plannen van de minister echt bewaarheid zullen worden, valt pas te bezien wanneer de beheerscontracten zullen worden verlengd, wanneer de slotnota voor de voltooiing van het GEN-net en het begrotingskader ervan zullen worden voorgesteld, en wanneer het meerjareninvesteringsplan zal zijn vastgesteld.

De reiziger-gebruiker vooropstellen — een heel belangrijk aspect in de beleidsverklaring van de minister — moet dus in de praktijk worden gebracht: uitbreiding van de capaciteit en van het aanbod, wat betekent dat op korte termijn een oplossing moet worden uitgewerkt voor het knelpunt van de infrastructuurgebruiksvergoeding. De spreker pleit voor een deugdelijke manier om die vergoeding te berekenen.

De reiziger-gebruiker vooropstellen veronderstelt eveneens een rustiger sociaal klimaat binnen de NMBS-Groep. Men dient op dat vlak naar elkaar toe te groeien. De minister moet er zich persoonlijk toe engageren de sociale dialoog vlot te trekken. Het spoor heeft geen toekomst als het sociaal klimaat binnen de NMBS niet

DGTA

Belgocontrol et la Direction générale du transport aérien ont conclu un protocole concernant l'échange de données. Il ne s'agit en aucun cas d'un accord entre le contrôlé, à savoir Belgocontrol, et le contrôleur – la direction générale du transport aérien.

Aéroport

Du nouveau matériel a été acquis, et ce, également pour les aéroports régionaux. Il s'agit d'un choix politique au sujet duquel le parlement recevra des informations.

C. Répliques

M. David Geerts (sp.a) indique avoir étudié la note du ministre dans les détails. Il propose en conséquence un certain nombre de recommandations dont quelques-unes ont été conçues dans un esprit de consensus.

L'intervenant renvoie au texte de ses recommandations (voir en annexe).

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) salue à nouveau l'intervention de qualité du ministre. L'ambition globale du texte se heurte toutefois au carcan budgétaire décidé par le gouvernement: les économies imposées à la SNCB sont trop drastiques et les contraintes relatives à la productivité intenable.

La véritable traduction des intentions du ministre pourra se vérifier au moment où les contrats de gestion seront renouvelés, lorsque la note finale pour l'achèvement du RER et son cadre budgétaire seront présentés et lorsque le Plan pluriannuel d'investissements aura été fixé.

La priorité aux voyageurs-usagers, qui est un élément phare de l'exposé d'orientation politique du ministre, doit se traduire de manière concrète: accroissement des capacités et de l'offre, ce qui implique de trouver à brève échéance une solution au problème de la redevance d'utilisation de l'infrastructure. L'intervenant plaide pour un mode de calcul vertueux de ladite redevance.

La priorité accordée aux voyageurs-usagers suppose également un climat social apaisé au sein du groupe SNCB. Des gestes en ce sens doivent être posés, et le ministre doit s'impliquer personnellement dans la relance du dialogue social. Le rail n'a pas d'avenir si le climat social au sein de la SNCB ne s'améliore pas.

verbetert. De spreker pleit voor een rustiger klimaat bij het spoor als het de bedoeling is voor de spoorweggebruikers de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren.

De heer Laurent Devin (PS) stelt bij de minister een stijlbreuk vast in vergelijking met zijn voorganger: deze minister draagt mobiliteit hoog in het vaandel en begrijpt het belang van sociaal overleg en dialoog met de gewesten.

De spreker steunt de minister wat zijn intenties betreft, maar stelt zich evenwel vragen bij de tenuitvoerlegging ervan; de minister blijft immers grotendeels binnen het raamwerk dat bij het begin van de regeerperiode inderhaast werd uitgetekend, zowel in verband met wat budgettair mogelijk is als aangaande de onrealistische doelstellingen inzake productiviteitswinst die de NMBS worden opgelegd.

Het kaderpersoneel van de NMBS (dus niet alleen de vakbonden) zijn al tien jaar lang van mening dat de Groep niet langer een perspectief heeft: er is geen geld meer om in het spoorweginvesteren.

De spreker ziet een schril contrast tussen de houding van de regering jegens de NMBS en het beleid dat met succes wordt gevoerd met betrekking tot het postbedrijf: door de werknemers te respecteren en hen bij de hervormingen te betrekken, is men erin geslaagd van bpost een slagvaardige en solide onderneming te maken. De minister zal veel wilskracht aan de dag moeten leggen om zijn coalitiepartners te overtuigen van het nut van het heropstarten van het sociaal overleg binnen de NMBS.

Aangaande de voltooiing van het GEN-net neemt de spreker akte van de heel geruststellende woorden van de minister, die de verklaringen van de eerste minister en van MR-voorzitter Olivier Chastel enigszins ontkrachten. Als de voltooiingswerken in het meerjaren-investeringsplan worden opgenomen, welke projecten dreigen dan te worden geschrapt? De spreker verzoekt om een tweemaandelijks controle in dit dossier, met rapportering aan de Kamer.

Aangaande de internationale treinverbindingen met haltes in Wallonië is de spreker van mening dat als in Vlaanderen (Fyra) een tekort door de beugel kan, dat evengoed moet kunnen in Wallonië.

Wat ten slotte het vliegverkeer betreft, rijst de vraag wat de plannen van de minister zijn inzake de nachtvluchten en de vliegroutes, en wat dit laatste betreft, in hoeverre rekening zal worden gehouden met het criterium van de bevolkingsdichtheid op het overvlogen grondgebied.

L'orateur plaide pour un rail apaisé si l'on souhaite une meilleure qualité de service pour les usagers.

M. Laurent Devin (PS) note le changement de style du ministre par rapport à sa prédécesseur: le ministre aime la mobilité et comprend l'importance de la concertation sociale et du dialogue avec les Régions.

L'intervenant, s'il soutient le ministre au stade de ses intentions, s'interroge toutefois quant à leur concrétisation en actes: le ministre reste fondamentalement dans le cadre tracé à la hussarde en début de législature, tant en ce qui concerne les contraintes budgétaires que les objectifs irréalistes en termes de gains de productivité assignés à la SNCB.

Les cadres de la SNCB, hors syndicats, estiment depuis 10 ans que l'horizon du groupe est bouché: il n'y a plus d'argent pour investir dans le rail.

L'intervenant oppose l'attitude du gouvernement à l'égard de la SNCB à la politique menée avec succès en ce qui concerne la Poste: en respectant les travailleurs et en associant ces derniers aux réformes, on est arrivé à faire de BPost une entreprise efficace et solide. Il faudra beaucoup de volonté au ministre pour arriver à imposer à ses partenaires de la coalition la relance de la concertation sociale au sein de la SNCB.

En ce qui concerne l'achèvement du RER, l'orateur prend acte des propos tout-à-fait rassurants du ministre, qui démentent quelque peu ceux du Premier ministre et ceux de M. Olivier Chastel, président du MR. Si les travaux d'achèvement sont intégrés au Plan d'investissement pluriannuel, quels sont alors les projets qui vont passer à la trappe? L'orateur demande un monitoring bimestriel dans ce dossier, avec rapport à la Chambre.

En ce qui concerne les liaisons ferroviaires internationales desservant la Wallonie, l'intervenant estime que si on peut se permettre un déficit au nord du pays (avec le FYRA), on peut aussi bien en accepter un au sud.

Enfin, en ce qui concerne l'aérien, quels sont les plans du ministre en ce qui concerne la nuit et en ce qui concerne les routes de survol, et — sur ce dernier point — dans quelle mesure sera-t-il tenu compte du critère de densité de la population survolée?

De heer Marco Van Hees (PTB-GO!) onderstreept een belangrijke tegenstrijdigheid in de beleidsverklaring van de minister: de wil om het spoor te ontwikkelen als de belangrijkste pijler van het openbaar vervoer kan niet hand in hand gaan met de aan de NMBS opgelegde middelenbesparingen, tenzij het personeel de hele inspanning moet torsen (zoals de opgelegde productiviteitsnormen). Op dat laatste punt gaat de regering uit de bocht, zoals blijkt uit het feit dat de dag zelf waarop de maatregel die de productiviteit moet aanscherpen, in werking trad, een grootschalige sociale actie werd ingezet.

De heer Gilles Foret (MR) herinnert eraan dat 2023 een heel belangrijke deadline voor de NMBS is: tegen dan moet de Groep zijn omgevormd tot een sterke en doeltreffende overheidsdienst. Dat gaat onder meer gepaard met inspanningen inzake productiviteit; die inspanningen moeten worden gedragen door iedereen, ook op managementniveau.

De minister heeft zijn visie op mobiliteit uiteengezet. De belangrijkste aspecten ervan zijn overleg met de sociale partners en samenwerking met de andere beleidsniveaus, om vooruitgang te boeken in de verschillende dossiers die aangepakt moeten worden, meer bepaald inzake de spoorwegen en het vliegverkeer.

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) merkt op dat de minister voor deze commissie verschijnt met een uitzonderlijke aura om zich heen. De spreker vindt de uiteenzetting van de beleidsverklaring “vriendelijk” (in elk geval toch vriendelijker dan wat het regeerakkoord en de laatste beleidsnota van minister Galant bevatten) en vlot geschreven: men ontwaart er immers ambitie en coherentie in, ten bate van de mobiliteit in het algemeen.

Voorts vertolkt de nota een aantal bekommelingen in verband met de COP 21-doelstellingen op het gebied van mobiliteit: de opening van het dossier over de bedrijfswagens, het idee van het mobiliteitsbudget, de ambitie om tot een *modal shift* te komen en de erkende structurerende functie van het spoor, de aankondiging dat in landelijke gebieden geen stopplaatsen en stations worden gesloten, de belangstelling die wordt betoond voor het – op het Zwitserse model geïnspireerde – concept van de “aansluitingsknooppunten”, alsmede het belang dat wordt gehecht aan de onderlinge aansluitingen tussen trein, bus en stadsvervoer.

De spreker is opgetogen dat wordt bevestigd dat alle GEN-lijnen op vier sporen worden gebracht. Wel is hij verwonderd dat die aankondiging – in tegenstelling tot wat MR-voorzitter Olivier Chastel had aangekondigd – met geen enkel nauwkeurig gegeven gepaard gaat in verband met het budget of het MIP.

M. Marco Van Hees (PTB-GO!) souligne un élément de contradiction fondamental dans l'exposé d'orientation politique du ministre: la volonté de développer le rail comme colonne vertébrale du transport public ne peut aller de pair avec les réductions de moyens imposées à la SNCB, à moins de vouloir reporter tout l'effort sur le personnel (cf. les normes de productivité imposées). Sur ce dernier point, le gouvernement fait fausse route, comme le démontre le fait que, le jour même où entre en vigueur la mesure censée accroître la productivité, une action sociale de grande envergure a été enclenchée.

M. Gilles Foret (MR) rappelle l'échéance essentielle que constitue pour la SNCB l'année 2023: à ce moment-là, il faudra que le groupe soit devenu un service public fort et efficace. Cela passe, notamment, par des efforts en termes de productivité, qui doivent être assumés par tous, y compris au niveau du management.

Le ministre a fait part de sa vision dans le domaine de la mobilité. Il entend privilégier la concertation avec les partenaires sociaux et la coopération avec les autres niveaux de pouvoir pour avancer dans les différents dossiers qui l'attendent (notamment dans le ferroviaire et l'aérien).

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) note que le ministre arrive devant cette commission en étant précédé d'une aura exceptionnelle. L'intervenant juge l'exposé d'orientation politique “aimable” (davantage en tout cas que ce que contient l'accord de gouvernement et la dernière note de politique générale de la ministre Galant) et bien écrit: on décèle en effet une ambition et une cohérence en faveur de la mobilité en général.

La note fait par ailleurs écho à un certain nombre de préoccupations en lien avec les objectifs de la COP21 dans le domaine de la mobilité: l'ouverture sur le dossier des voitures de société, l'idée du budget mobilité, l'ambition d'un *modal shift* et le rôle structurant reconnu au rail, l'annonce de la non-fermeture d'arrêts et de gares en zone rurale, l'intérêt porté au concept des “nœuds de correspondance” – inspiré du modèle suisse – et l'importance accordée aux interconnexions entre le train, le bus et les transports urbains.

L'intervenant se réjouit de la confirmation de la mise à quatre voies de toutes les lignes du RER. Cependant, il s'étonne que cette annonce ne soit accompagnée d'aucune donnée précise concernant le budget ou le PPI, contrairement à ce qu'avait indiqué le président du MR, M. Olivier Chastel.

Het door de minister geuite voornemen om de door zijn voorganger in het gedrang gebrachte sociale dialoog met het spoorwegpersoneel te hervatten, is weliswaar lovenswaardig, maar om daarin te slagen zal meer nodig zijn dan alleen maar het project *Rail Academy*.

Maar het moeilijkste moet nog komen, en op zekere dag zullen die ambities concreet vorm moeten krijgen en in cijfers moeten worden vertaald. Zal de minister een *dehaeniaans momentum* meemaken?

In elk geval moeten op min of meer korte termijn al het volgende worden ondernomen om een aantal dossiers te regelen waarvoor een oplossing op zich laat wachten:

- nieuwe beheerscontracten voor de ondernemingen van de NMBS-Groep sluiten;

- het meerjareninvesteringsplan (MIP) hernieuwen;

- de onder de verantwoordelijkheid van de verschillende ceo's uitgewerkte bedrijfsplannen valideren;

- ten slotte de gigantische uitdaging aangaan om tegen 2023 beleidsmatig het Vierde Spoorwegpakket te verwezenlijken: het gaat noch min noch meer over de kwestie of de historische operator aan de vereisten van de richtlijn zal kunnen voldoen om de taken van openbare dienstverlening te kunnen overerven, dan wel of hij met een echte concurrentie te maken zal krijgen.

De spreker spoort de minister aan zijn onderhandelingen voort te zetten in overleg met de Beneluxlanden – die in dit dossier een min of meer gemeenschappelijke visie huldigen –, teneinde wat in de marge nog mogelijk is te kunnen bijsturen voordat de definitieve overeenkomst wordt gesloten.

Er wordt aangekondigd dat het MIP op hetzelfde ogenblik als de beheerscontracten zal worden gesloten; dat lijkt weinig coherent, daar het MIP een langere rijpingstijd vergt.

Al die uitdagingen moeten worden aangegaan terwijl het begrotingskeurslijf waarin het departement Mobiliteit gevangen zit niet werd versoepeld. Maar misschien vallen bijkomende middelen te verwachten via de afschaffing van de bedrijfswagenregeling? Zal zich dienaangaande een *Bellot-effect* voordoen?

Is de minister in verband met de te hernieuwen beheerscontracten van plan de – vooral door Infrabel verdedigde – 47/53-investeringsverdeelsleutel te wijzigen, of zal hij de NMBS voortrekken om op korte termijn investeringen te verwezenlijken die de klanten-reizigers rechtstreeks ten goede komen?

L'intention affichée du ministre de renouer le dialogue social avec les cheminots, mis à mal par sa prédécesseure, est louable, mais il faudra plus que le seul projet de la Rail Academy pour y parvenir.

Mais le plus dur reste à venir, et il faudra bien un jour concrétiser ces ambitions et les traduire en chiffres. Le ministre connaîtra-t-il un *momentum dehaenien*?

Il lui faut en tout cas, à plus ou moins brève échéance, déjà régler un certain nombre de dossiers en souffrance:

- La conclusion de nouveaux contrats de gestion pour les entreprises du groupe SNCB;

- Le renouvellement du Plan pluriannuel d'investissements (PPI);

- La validation des plans d'entreprise élaborés sous la responsabilité des différents CEO;

- Enfin, aborder l'enjeu colossal que représente, d'ici à 2023, la concrétisation politique du 4^{ème} paquet ferroviaire: il s'agit ni plus ni moins de savoir si l'opérateur historique pourra satisfaire aux conditions de la directive afin de pouvoir hériter des missions de service public ou s'il devra affronter une mise en concurrence pure et simple.

L'intervenant incite le ministre à poursuivre les négociations, de concert avec les pays du Benelux – qui ont dans ce dossier une vision plus ou moins commune –, en vue de modifier à la marge ce qui peut encore l'être avant la conclusion de l'accord définitif.

La conclusion du PPI est annoncée pour le même moment que la conclusion des contrats de gestion, ce qui semble peu cohérent, dans la mesure où le premier demande un temps de maturation plus long.

Tous ces défis doivent être relevés alors que le carcan budgétaire qui frappe le département de la Mobilité n'a pas été desserré. Mais peut-être peut-on espérer des moyens supplémentaires via la suppression du régime des voitures de société? Y aura-t-il un *effet Bellot* en la matière?

Concernant les contrats de gestion à renouveler, le ministre entend-il modifier la clé de répartition des investissements de 47/53 – défendue surtout par INFRABEL – ou va-t-il privilégier la SNCB en vue de réaliser à brève échéance des investissements directement bénéfiques pour les voyageurs-clients?

Ook het stiptheidsvraagstuk moet in het NMBS-beheerscontract worden geregeld. De ambitie bestaat om een afgewogen stiptheid (naargelang de weerslag van vertragingen op het aantal reizigers) van 90 % te halen, evenals het aantal reizigerskilometers met 4 % op te trekken. De spreker herinnert eraan dat zijn fractie een ontwerp voor een alternatief beheerscontract heeft uitgewerkt dat nog ambitieuzer is inzake de te halen doelstellingen wat de stiptheid en het aantal vervoerde reizigers betreft.

Als hulp bij zijn taak zal de minister zich kunnen inspireren op het verslag van het Rekenhof over de huidige beheerscontracten, waarin ervoor wordt gepleit duidelijke en meetbare doelstellingen vast te leggen, en waarin wordt verzocht de expertise en de onafhankelijkheid van de FOD Mobiliteit en Vervoer ten aanzien van de entiteiten van de NMBS-Groep te versterken. Ter illustratie van dat laatste aspect volstaat het te denken aan de stationsbouwwerkzaamheden in Bergen, waarvan de uiteindelijke kosten vier- à vijfmaal hoger zijn uitgevallen dan de oorspronkelijke prijs, zonder dat sprake was van enige verandering in het bestek.

Voorts worden veel veranderingen verwacht aan de top van de hiërarchie van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Het gaat daarbij onder meer om de voorzitter van de FOD Mobiliteit en Vervoer (de gekozen kandidaat zal in staat moeten zijn, zijn controletaak te vervullen), die moet worden vervangen ingevolge het vertrek van de heer Ledoux, alsmede om de geplande vervanging van de ceo's van de ondernemingen van de NMBS-Groep.

Ook het dossier over de kilometerheffing moet worden herzien op een manier die de NMBS niet benadeelt wanneer zij haar aanbod of haar frequentie verbetert. Zoals blijkt uit het werk van de *École polytechnique* van Lausanne is het behoud en de verbetering van de capaciteit immers een cruciaal element voor het welslagen van een duurzaam mobiliteitsbeleid.

Volgens mevrouw Isabelle Poncelet (cdH) bevat de beleidsverklaring van de minister een aantal positieve signalen: het spoor wordt in de verklaring omschreven als "de ruggengraat van het openbaar vervoerssysteem", en de verklaring bevat een langetermijnvisie op de uitdagingen op het stuk van mobiliteit.

De spreekster heeft echter vergeefs naar cijfers gezocht: de verklaring bevat geen preciseringen inzake het budget, noch inzake de opgelegde besparingen. Op dat punt is de minister te voorzichtig geweest.

Het is goed nieuws dat zowel op politiek, technisch als administratief niveau overleg zal worden gepleegd om

La question de la ponctualité doit également être réglée dans le contrat de gestion de la SNCB. L'ambition est d'atteindre une ponctualité pondérée (en fonction de l'impact des retards sur le nombre de voyageurs) de 90 %, outre l'ambition d'augmenter le nombre de voyageurs-kilomètres de 4 %. L'intervenant rappelle que son groupe a développé un projet de contrat de gestion alternatif qui va encore plus loin dans la définition des objectifs à atteindre en termes de ponctualité et de voyageurs transportés.

Pour s'aider dans cette tâche, le ministre pourra s'inspirer du rapport de la Cour des comptes sur les contrats de gestion actuels, qui préconise d'établir des objectifs clairs et mesurables et invite également à renforcer l'expertise aussi bien que l'indépendance du SPF Mobilité et Transports à l'égard des entités du groupe SNCB. Pour illustrer ce dernier point, il suffit de songer au chantier de la gare de Mons, où le coût final des travaux s'est élevé à 4 ou 5 fois le prix initial, sans aucune modification du cahier des charges.

De nombreux changements sont en outre attendus au sommet de la hiérarchie de la Mobilité, qu'il s'agisse du président du SPF Mobilité et Transports (le candidat qui sera retenu devra être à même de remplir sa mission de contrôle) qui doit être remplacé à la suite du départ de M. Ledoux ou du remplacement prévu des CEO des entreprises du groupe SNCB.

Le dossier de la redevance kilométrique doit également être revu, dans un sens qui ne pénalise pas la SNCB lorsque celle-ci améliore son offre ou ses fréquences. Le maintien et l'amélioration de la capacité est en effet un élément essentiel au succès d'une politique de mobilité durable, comme l'ont démontré les travaux de l'École polytechnique de Lausanne.

Mme Isabelle Poncelet (cdH) considère que la note d'orientation politique du ministre contient un certain nombre de signaux positifs: le rail défini comme étant la colonne vertébrale du transport public et une vision de long terme des enjeux de mobilité.

L'intervenante reste cependant sur sa faim en ce qui concerne les chiffres: la note ne contient de précisions ni en ce qui concerne le budget ni en ce qui concerne les économies imposées. Sur ce point, le ministre s'est montré trop prudent.

La concertation, tant politique, technique qu'administrative, en vue de développer une offre intégrée

een geïntegreerd openbaar-vervoersaanbod tot stand te brengen, volgens het concept van de aansluitings-knooppunten dat in Zwitserland werd uitgewerkt. Al die aangekondigde werkzaamheden scheppen natuurlijk hoge verwachtingen jegens de minister, en de vraag rijst dan ook hoe hij het onderzoek naar en het instellen van die aansluitingsknooppunten zal financieren, alsook welk tijdspad daarvoor zal worden gehanteerd. De spreekster stelt de minister voor het geanalyseerde grondgebied van meet af aan te verruimen tot de grensgebieden (Luxemburg, de streek rond Aken enzovoort).

Op te merken valt tevens dat aandacht wordt besteed aan de landelijke gebieden. In dat verband heeft de minister een brief ontvangen van de Waalse gewestminister Maxime Prévot, waarin deze de NMBS verzoekt te bewerkstelligen dat in elk Waals station minstens vier treinen per uur stoppen (in de beide richtingen). Hoe denkt de minister daarop te reageren?

De minister stelt voor de gewesten bij het meerjarig investeringsplan te betrekken. Betekent zulks dat de gewesten aandeelhouder van de NMBS zouden kunnen worden, of zal de Staat alle aandelen in handen houden?

In de beleidsverklaring wordt tevens voorgesteld de bedrijfscultuur binnen de NMBS en Infrabel te verbeteren, om aldus de klant centraal te stellen. Gezien de problemen die werden vastgesteld bij de mededelingen aan de reizigers *in real time*, vooral bij incidenten, is dat zeker noodzakelijk (de gegevens zijn voornamelijk in handen van Infrabel, maar het beheer van de incidenten gebeurt door de NMBS).

Overweegt de minister de verdeelsleutel 60/40 te wijzigen? Tegen wanneer zal het GEN-netwerk daadwerkelijk op vier sporen zijn gebracht?

Het belang van de harmonisatie van de perronhoogtes mag niet worden onderschat, met name in de landelijke gebieden. Daarmee zijn weliswaar forse investeringen gemoeid, maar die harmonisatie is van wezenlijk belang voor de toegang van mensen met beperkte mobiliteit, alsook om de stoptijden in de kleine stations terug te dringen.

De optimalisering en de uitbreiding van de capaciteit en van het aanbod veronderstellen noodzakelijkerwijze dat op een bepaald ogenblik extra personeel in dienst zal moeten worden genomen. In de beleidsverklaring wordt daarover echter in alle talen gezweven.

Wat het goederenvervoer betreft, komt de beleidsverklaring verrassend uit de hoek en maakt ze duidelijk dat de regering op dit vlak een bocht neemt. De minister kondigt immers aan dat hij de conclusies van een

de transport public, selon le concept des nœuds de correspondance développé en Suisse, est un élément à saluer. Mais toutes ces annonces créent naturellement une forte attente à l'égard du ministre: comment va-t-il financer les études et la mise en place desdits nœuds de correspondance et selon quel calendrier? L'intervenante suggère au ministre d'élargir d'emblée le territoire d'analyse, en y intégrant les zones frontalières (le Luxembourg, la région autour d'Aix-la Chapelle, etc.).

L'attention portée aux zones rurales est également à noter. Quelle réponse le ministre compte-t-il à cet égard donner au courrier du ministre régional wallon Maxime Prévot, qui demande à la SNCB d'assurer au minimum une desserte de quatre trains par heure dans les deux sens dans chaque gare wallonne?

Le ministre suggère d'associer les Régions au Plan pluriannuel d'investissements. Est-ce à dire que les Régions pourraient monter dans l'actionnariat de la SNCB, ou l'État conservera-t-il 100 % des parts?

La note propose également de renforcer la culture d'entreprise au sein de la SNCB et d'INFRABEL, en vue de mettre le client au centre des préoccupations. C'est certainement nécessaire, quand on constate les problèmes liés à la communication en temps réel aux voyageurs, surtout en cas d'incident (c'est essentiellement INFRABEL qui dispose de l'information, mais c'est la SNCB qui doit gérer les suites).

Le ministre compte-t-il revoir la clé de répartition 60/40? Quel est le calendrier pour la mise à quatre voies effective du RER?

L'importance de la question de l'harmonisation des hauteurs de quai ne doit pas être sous-estimée, notamment en zone rurale. Certes, il s'agit d'investissements conséquents, mais c'est d'une importance essentielle pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite ainsi que pour diminuer les temps d'arrêt dans les petites gares.

L'optimisation et l'extension des capacités et de l'offre supposera nécessairement, à un moment ou un autre, le recrutement de personnel supplémentaire. Or, la note est totalement muette sur cette dernière question.

Concernant le fret, la note crée la surprise et constitue un revirement de la part du gouvernement sur la question, puisque le ministre annonce qu'il attend les conclusions d'une étude du SPF Mobilité et Transports

onderzoek van de FOD Mobiliteit en Vervoer afwacht om uit te maken hoe het goederenvervoer per spoor de komende jaren zal kunnen worden ondersteund.

Wie zal, wat het vierde spoorpakket betreft, deel uitmaken van de Belgische delegatie bij de laatste onderhandelingen? Hoe dan ook zou het nuttig zijn om voor de onderhandelingen over het sociaal gedeelte een overleginstantie op te richten.

Wat de minimumdienstverlening betreft, lijken de standpunten van de minister nauw aan te sluiten bij die van zijn voorganger. De minister lijkt evenwel niet op de hoogte te zijn van de besprekingen die intern zijn gevoerd tussen minister Galant en de CEO. De vraag blijft of de minimumdienstverlening haalbaar is voor de NMBS.

De Rail Academy is niets nieuws. De spreekster vraagt de minister op de ingeslagen weg voort te gaan.

Wat zijn, ten slotte, de intenties van de minister aangaande de eventueel overwogen wijzigingen van de wetten van 1926 en 1991?

Wat het autoverkeer betreft, zal de minister zijn beleid toespitsen op de strijd tegen het rijden onder invloed van alcohol of van drugs. De strijd tegen de sociale fraude in de transportsector lijkt te worden veronachtzaamd, terwijl de hoorzittingen van 18 mei 2016 de omvang van de sociale dumping in die sector onder de aandacht hebben gebracht. De regels om sociale fraude aan te pakken, bestaan, maar de controles lijken zonder coördinatie en zonder enige samenhang plaats te vinden. *Quid met de tachograaf fraude?*

Kan de minister, aangaande het vliegverkeer, de sporen aangeven van zijn beleid inzake investeringen in de luchthavens? Kan de minister formeel bevestigen dat hij er zich toe verbindt de windnormen niet aan te passen?

In de beleidsverklaring vallen de volgende positieve punten toe te schrijven:

- de invoering van een procedure voor de raadpleging van de bevolking bij wijziging van de vliegroutes;
- sancties jegens Belgocontrol in geval van nalatigheid;
- de oprichting van een onafhankelijke controleautoriteit vanuit maar niet binnen het DG Luchtvaart;

pour déterminer de quelle manière le transport ferroviaire de marchandises peut être soutenu dans les prochaines années.

Concernant le 4^{ème} paquet ferroviaire, qui composera la délégation belge aux dernières négociations? En tout état de cause, il serait utile de mettre sur pied un organe de concertation pour les négociations portant sur le volet social.

Concernant le service garanti, les positions du ministre semblent fort proches de celles de sa prédécesseure. Toutefois, le ministre ne semble pas au courant des discussions menées en interne, entre la ministre Galant et le CEO. La question demeure de savoir si le service garanti est réalisable à la SNCB.

La Rail Academy n'a rien d'une nouveauté. L'intervenante invite le ministre à poursuivre dans cette voie.

Enfin, quelles sont les intentions du ministre en ce qui concerne les modifications éventuellement envisagées aux lois de 1926 et de 1991?

En ce qui concerne la route, le ministre centre son action sur la lutte contre la consommation d'alcool et de drogues au volant. La lutte contre la fraude sociale dans le secteur du transport routier semble négligée, alors que les auditions du 18 mai 2016 ont mis en évidence l'ampleur du dumping social dans ce secteur. Les règles existent pour lutter contre la fraude sociale, mais les contrôles sont-ils menés sans coordination et de façon incohérente. *Quid de la fraude au tachygraphe?*

En ce qui concerne le transport aérien, le ministre peut-il préciser ses pistes en ce qui concerne les investissements aéroportuaires? Le ministre peut-il formellement confirmer qu'il s'engage à ne pas modifier les normes de vent?

On peut saluer ces différentes annonces positives dans l'exposé:

- La mise sur pied d'une procédure de consultation de la population en cas de changement des routes de survol;
- Des sanctions à l'encontre de Belgocontrol en cas de manquement;
- La création d'une autorité indépendante de contrôle au départ de la DG du Transport aérien mais pas en son sein;

— het sluiten van een samenwerkingsovereenkomst met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over de geluidsnormen.

Enkele punten vragen echter verduidelijking:

— aan welke verplichtingen inzake minimumdienstverlening aan de regionale luchthavens zal Belgocontrol moeten voldoen?

— de in uitzicht gestelde samenwerking tussen het DG Luchtverkeer en Belgocontrol via een overeenkomst tussen de beide instanties.

De heer Marco Van Hees (PTB-GO!) stelt dat de toelichting van de beleidsverklaring van de minister wel op een heel ongelukkig moment komt, meer bepaald op de dag waarop onvoorzien het werk wordt neergelegd, met navolging in zowel Vlaanderen als Wallonië en Brussel. De oorzaak daarvan is de afschaffing van de recuperatiedagen waartoe de directie heeft beslist om de productiviteit binnen de groep op te drijven. Die beslissing zal het sociaal klimaat bij de NMBS niet verbeteren, terwijl dat toch een van de doelstellingen van de minister is.

Wat het sociaal klimaat ook verder dreigt te ondermijnen, is de aankondiging (beleidsverklaring, blz. 14) dat “Mocht het lopend sociaal overleg binnen de spoorwegen om de continuïteit van de dienstverlening te verzekeren geen uitkomst bieden, (...) er (...) een ontwerp [zal] worden voorgelegd die de vrijheid van iedereen garandeert om onbelemmerd naar school of naar het werk te gaan, zonder evenwel afbreuk te doen aan het stakingsrecht.” De spreker maakt de minister erop attent dat de internationale verdragen die het stakingsrecht waarborgen, de organisatie van de minimumdienstverlening koppelen aan de voorwaarde van overleg. Wat in de beleidsverklaring dienaangaande wordt gesteld, is dus in tegenspraak met die verdragen.

In zijn beleidsverklaring merkt de minister op dat al ruim twintig jaar een alomvattende visie op mobiliteit ontbreekt. Volgens de spreker blijft deze feitelijke toestand duren, aangezien in het vooropgestelde beleid geen echte maatregelen vervat zijn om het buitensporig grote aandeel van de auto voor onze verplaatsingen terug te dringen. In de beleidsverklaring staat niets op grond waarvan werkelijk een beleidswijziging kan worden ontwaard. Het tegendeel is waar: terwijl vandaag alles zou moeten worden ingezet op het spoor en massaal in dat vervoermiddel zou moeten worden geïnvesteerd, wil de regering drastisch snoeien in de investeringen en haar ontmantelingsbeleid voortzetten – naar het voorbeeld van wat bij de gewestoverheden gebeurt (cf. De Lijn).

— La conclusion d'un accord de coopération avec la Région de Bruxelles-Capitale sur les normes de bruit.

Quelques points méritent encore des éclaircissements:

— Quelles seront les obligations de service minimum de Belgocontrol en faveur des aéroports régionaux?

— La collaboration annoncée entre la DG du Transport aérien et Belgocontrol, par le biais d'un contrat entre les deux instances.

Pour M. Marco Van Hees (PTB-GO!), le ministre a bien mal choisi son moment pour présenter son exposé d'orientation politique, juste le jour où un arrêt de travail imprévu a été déclenché, suivi aussi bien en Flandre qu'en Wallonie ou à Bruxelles. La cause en est la suppression des jours de récupération décidée par la direction en vue d'augmenter la productivité au sein du groupe. Cette décision ne va pas améliorer le climat social à la SNCB, qui est pourtant l'une des ambitions affichées par le ministre.

Un autre point qui va grandement nuire au climat social est l'annonce, en page 14 de l'exposé, que “*si la concertation sociale en cours au sein des chemins de fer pour organiser la continuité du service n'aboutit pas, un projet sera proposé garantissant la liberté de chacun de se rendre sans entrave à l'école ou au travail, et ce, sans remettre en cause le droit de grève.*”. L'intervenant attire l'attention du ministre sur le fait que les conventions internationales qui garantissent le droit de grève soumettent l'organisation du service minimum à la concertation. Ce que prévoit l'exposé sur ce point contrevient donc auxdites conventions.

Le ministre fait le constat, dans son exposé, qu'il n'y a pas eu de vision globale de la mobilité depuis plus de 20 ans. Selon l'intervenant, cet état de fait perdure, puisque rien n'est sérieusement prévu en vue de limiter la part excessive de la voiture dans nos déplacements. Rien dans l'exposé ne permet de véritablement déceler un changement de politique à cet égard. On assiste en réalité au contraire: alors qu'il faudrait aujourd'hui tout miser sur le train, et investir massivement dans ce moyen de transport, le gouvernement entend désinvestir massivement et poursuivre sa politique de démantèlement – en phase avec l'attitude des autorités régionales, cf. De Lijn –.

De minister is enigszins vernieuwend, aangezien hij van plan is de vraag te beheersen veeleer dan de klemtoon volledig op het vervoersaanbod te leggen. Hoe gaat hij dat doen en met welk doel? Het is zeker niet de goede manier van werken, en alle buitenlandse voorbeelden van relance van het openbaar vervoer wijzen erop dat de sleutel tot succes ligt in een groei van het vervoersaanbod.

De aankondiging van de minister inzake het behoud van het aanbod in de landelijke gebieden is vrij verrassend, aangezien de NMBS in haar vervoersplan voor 2014 duidelijk had aangekondigd dat ze van plan was de grote lijnen te bevoordelen ten koste van de kleinere. Dat is trouwens maar de uitdrukking van een trend uit het verleden: in een paar decennia is bijvoorbeeld in het centraal gebied van Henegouwen het aantal stations en haltes geëvolueerd van respectievelijk 52 naar 5 en 12 naar 15, wat neerkomt op een algemene daling van 70 %; daarenboven werden onlangs twee treinen voor Binche afgeschaft.

Tot slot is de spreker van mening dat de doelstellingen van de minister niet kunnen worden gehaald, omdat de opgelegde normen inzake productiviteitsstijging in feite onhoudbaar zijn.

Mevrouw Karine Lalieux (PS) herinnert eraan dat na de valse noot van minister Galant in verband met de financiering en de voltooiing van het GEN, de eerste minister waarborgen had aangekondigd inzake de definitieve financiering van het GEN. In de uiteenzetting van de minister komt daarover niets voor: wat is dus het lot van die beloofde waarborgen? Wanneer gaat de minister het beloofde financieringsdossier indienen, met daarbij de timing en de fasering van de werkzaamheden? Het spreekt voorts voor zich dat dit financieringsplan buiten het Meerjareninvesteringsplan moet worden uitgevoerd.

Het getuigt in elk geval van weinig samenhang om vooruitgang te willen boeken in het dossier van het voorstedelijk netwerk van Luik, Gent en Antwerpen nog vóór het dossier van het Brussels GEN is afgerond.

Wat Belgocontrol betreft, neemt de spreekster nota van de aankondigingen van de minister in verband met de verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening en van de efficiëntie van de luchtverkeersleider. Intussen ontbreekt er nog altijd 25 miljoen euro om het budget van Belgocontrol in evenwicht te brengen en blijkt daarover niets te zijn gepland in de volgende begrotingsaanpassing. Wanneer gaat de federale regering haar verantwoordelijkheid nemen en de begroting van Belgocontrol aanvullen?

Aangaande het vraagstuk van de vluchten boven Brussel worden momenteel de dichtstbevolkte zones

Le ministre innove d'une certaine manière, puisque plutôt que de mettre entièrement l'accent sur l'offre de transport, il entend maîtriser la demande. Comment et dans quel but? Ce n'est en tout cas pas la bonne façon de procéder, et tous les exemples étrangers de relance du transport public indiquent que la clé du succès réside dans l'accroissement de l'offre de transport.

L'annonce du ministre relative au maintien de l'offre en zone rurale est assez surprenante, dans la mesure où la SNCB, dans son plan de transport pour 2014 annonçait clairement qu'elle entendait privilégier les grandes lignes au détriment des plus petites. Ceci n'est d'ailleurs que l'expression d'une tendance historique: en quelques décennies, la région du Centre, pour prendre un exemple, a vu le nombre de gares et de points d'arrêts passer de 52 à 5 et de 12 à 15 respectivement, soit une baisse globale de 70 %, et deux trains pour Binche ont été récemment supprimés.

En conclusion, l'intervenant estime que les objectifs du ministre ne pourront être atteints, car les normes imposées en termes de hausse de productivité sont en réalité intenable.

Mme Karine Lalieux (PS) rappelle qu'après le fameux couac de la ministre Galant concernant le financement et l'achèvement du RER, le Premier ministre avait annoncé des garanties quant au financement définitif du RER. L'exposé du ministre ne contenant rien à cet égard, quel est le sort aujourd'hui des garanties promises par le Premier ministre? Quand le ministre va-t-il déposer le dossier de financement promis, avec le calendrier et le phasage des travaux? Il va par ailleurs de soi que ce plan de financement doit être réalisé en dehors du Plan pluriannuel d'investissements.

En tout état de cause, il n'est guère cohérent de vouloir avancer dans le dossiers des réseaux périurbains autour de Liège, de Gand et d'Anvers avant même d'avoir finalisé le dossier du RER bruxellois.

Concernant Belgocontrol, l'intervenante prend acte des annonces du ministre au sujet de l'amélioration de la qualité de service et de l'efficacité du contrôleur aérien. En attendant, il manque toujours 25 millions d'euros pour boucler le budget de Belgocontrol, et rien ne semble prévu dans le prochain ajustement budgétaire sur ce point. Quand l'État fédéral va-t-il assumer ses responsabilités et compléter le budget de Belgocontrol?

En ce qui concerne la question du survol de Bruxelles, les zones les plus densément peuplées de la région

van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op grote schaal overvlogen, blijkbaar vanwege de overheersende wind, want de werkzaamheden aan dwarsbaan 01/19 – gepland voor 26 juli tot 25 september 2016 – werden nog niet aangevat. Mevrouw Galant had aangekondigd dat, wat de vluchten boven Brussel en de rand betrof, 2015 het jaar van het overleg zou zijn en 2016 dat van de beslissingen: die belofte is dode letter gebleven. De beleidsverklaring van de minister neemt de bezorgdheid niet weg, want er staat in te lezen dat “Het preferentieel baangebruik en de windnormen [...] zullen behouden blijven” (DOC 54 0020/062, blz. 23). Betekent dit dat de vliegtuigen over de Kanaalzone gaan blijven vliegen, zoals nu al het geval is? Is de minister echt bereid het overvliegen van de dichtstbevolkte gebieden te beperken? Gaat men in de bepaling en in de keuze van de vliegroutes eindelijk rekening houden met het criterium bevolkingsdichtheid van de overvlogen gebieden?

De aankondiging in verband met de organisatie van een volksraadpleging bij een wijziging van de vliegroutes is uiterst vaag: wie zal worden geraadpleegd, waarover zal de raadpleging gaan en welke gebieden zullen worden geraadpleegd?

Wat is de timing voor de oprichting van de “Onafhankelijke Autoriteit voor de controle op de lawaaihinder rond de luchthaven Brussel-Nationaal”?

Tot slot is de spreekster verbaasd in de uiteenzetting van de minister niets te hebben gehoord over de beveiliging van de luchthaven (in tegenstelling tot de veiligheid, die inderdaad in de beleidsverklaring aan bod komt). Dat is nochtans het dossier dat tot de val van mevrouw Galant heeft geleid! De eerste minister had voorts volledige duidelijkheid beloofd over de doorlichtingen inzake luchthavenbeveiliging. Hoe staat het daar nu mee?

III. — VOORSTELLEN VAN AANBEVELING

Voorstel van aanbeveling nr. 1 van de heer David Geerts en mevrouw Karin Temmerman (beiden sp.a)

De Kamer, gehoord de beleidsverklaring van de minister van Mobiliteit François Bellot en de bespreking in de commissie Infrastructuur op woensdag 25 mei 2016, beveelt aan:

Aanbeveling 1

Om het systeem van salariswagens af te schaffen in het kader van een grote, groene, eerlijke fiscale hervorming. Hierbij laten we niemand aan loon inboeten en kiezen we voor een mobiliteitsbudget voor iedereen,

bruxelloise sont pour le moment intensivement survolées, apparemment en raison des vents dominants puisque les travaux à la piste 01/19 – prévus du 26 juillet au 25 septembre 2016 – n’ont pas encore commencé. Mme Galant avait annoncé que, en matière de survol de Bruxelles et de la périphérie, 2015 serait l’année de la concertation et 2016 celle des décisions: cette promesse est restée lettre morte. L’exposé d’orientation du ministre ne laisse pas d’inquiéter, puisqu’il y est dit que “l’usage préférentiel des pistes et les normes de vent (...) seront maintenus” (p. 20). Cela veut-il dire que les avions vont continuer à survoler la zone du Canal, comme c’est déjà le cas à l’heure actuelle? Le ministre a-t-il réellement la volonté de réduire le survol des zones les plus densément peuplées? Va-t-on enfin tenir compte, dans la définition et le choix des routes de survol, du critère de densité de population des zones survolées?

L’annonce relative à l’organisation d’une consultation populaire en cas de modification des routes de vol est des plus floues: qui sera concerné, sur quoi portera la consultation, quelles zones seront consultées?

Quel est le calendrier prévu pour la mise sur pied de l’autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores?

Enfin, l’intervenante s’étonne de n’avoir pas entendu un mot dans l’exposé du ministre concernant la sûreté des aéroports (par opposition à la sécurité, qui est en effet traitée par l’exposé d’orientation politique). C’est pourtant ce dossier qui a fait tomber Mme Galant! Le Premier ministre avait par ailleurs promis toute la clarté sur les audits réalisés en matière de sûreté aéroportuaire. Qu’en est-il aujourd’hui?

III. — PROPOSITIONS DE RECOMMANDATION

Proposition de recommandation n° 1 de M. David Geerts et Mme Karin Temmerman (sp.a)

La Chambre, ayant entendu l’exposé d’orientation politique du ministre de la Mobilité, M. François Bellot et la discussion qui s’est tenue au sein de la commission de l’Infrastructure le mercredi 25 mai 2016, recommande:

Recommandation n° 1

de supprimer le système des voitures de société dans le cadre d’une véritable grande réforme fiscale écologique et équitable. À cet effet, nous veillons à ce qu’il n’y ait aucune perte de salaire et nous optons

waarbij er extra wordt gestimuleerd in het nemen van openbare vervoermiddelen (trein, tram, bus, deelfietsen) of autodeelsystemen, evenals het nemen van de fiets (gewone fiets of elektrisch).

Aanbeveling 2

Gezien het groeiend gebruik van de fiets in de mobiliteitsketen en het belang van fietspunten op de mobiliteitsknooppunten, dient de financiering van de fietspunten gewaarborgd te worden. In samenwerking met de partners (gemeente, regio's, sociale tewerkstellingsinitiatieven) moet een groeiplan worden uitgewerkt.

Aanbeveling 3

Gelet op het feit dat de minister zelf verklaart dat hij spoormobiliteit wil laten steunen op 4 pijlers, met name (1) meer reizigers aantrekken, (2) de capaciteit van de treinen verhogen, ((3) het gebruik van het bestaande netwerk optimaliseren en (4) de capaciteit van het net verhogen, dienen de voorziene besparingen herzien te worden tot een realistisch gegeven.

Aanbeveling 4

Om de volgende maatregelen te nemen wat stiptheid betreft:

- Om tegen 2019 te streven naar een gewogen stiptheid van 95 % zonder hiervoor te opteren voor een verlenging van de reistijden en het invoeren van buffertijden in de stations.
- Om in de stiptheidscijfers niet enkel te kijken naar een gewogen stiptheid (het aandeel van drukbevolkte treinen weegt zwaarder door), maar ook rekening te houden in de berekening met de stiptheid in de tussenstations en de mate waarin mensen al dan niet hun overstap of aansluiting halen zoals ook aanbevolen door de Centrale raad voor Bedrijfsleven.
- Om de verlenging van de reistijden (ingevoerd tijdens het vervoersplan 2014) te herbekijken waar er geen werken meer plaatsvinden. Bij een verbeterde stiptheid moet de commerciële snelheid terug worden opgevoerd rekening houdend met het knooppuntensysteem om overstappen te garanderen.

Aanbeveling 5

Om in het kader van een goede sociale verstandhouding, wat belangrijk is voor de werkgever, voor de werknemers en voor de reizigers:

pour un budget mobilité pour tous, en encourageant tout particulièrement l'utilisation des transports en commun (train, tram, bus, vélos partagés) ou des systèmes de voitures partagées ainsi que l'utilisation de la bicyclette (bicyclette ordinaire ou électrique).

Recommandation n° 2

vu l'utilisation croissante du vélo dans la mobilité en chaîne et l'importance des points vélo aux points de mobilité intermodaux, il y a lieu de garantir le financement des points vélo. Un plan de croissance doit être élaboré en collaboration avec les partenaires (commune, régions, initiatives en matière d'emploi social).

Recommandation n° 3

considérant que le ministre même a déclaré qu'il entendait faire reposer la mobilité ferroviaire sur quatre piliers, à savoir (1) attirer plus de voyageurs, (2) augmenter la capacité des trains, (3) optimiser l'utilisation du réseau existant et (4) augmenter la capacité du réseau, les économies prévues doivent être revues et être plus réalistes.

Recommandation n° 4

les mesures suivantes doivent être prises en matière de ponctualité:

- Tendre d'ici 2019 vers une ponctualité pondérée de 95 %, sans opter pour un allongement des temps de parcours et l'ajout de temps tampons dans les gares.
- Ne pas considérer uniquement la ponctualité pondérée dans les chiffres de la ponctualité (la part des trains bondés pèse plus lourd), mais prendre également en compte la ponctualité dans les gares intermédiaires et la mesure dans laquelle les voyageurs ratent ou non leur transfert ou leur correspondance, ainsi que le recommande également le Conseil central de l'Économie.
- Reconsidérer l'allongement des temps de parcours (introduit par le plan de transport 2014) aux endroits où il n'y a plus de travaux. En cas d'amélioration de la ponctualité, la vitesse commerciale devra à nouveau être accrue compte tenu du système de points de mobilité intermodaux afin de garantir les transferts.

Recommandation 5

dans le cadre d'une bonne entente sociale, qui est importante pour l'employeur, les travailleurs et les voyageurs:

- Onmiddellijk terug te keren naar een klimaat van vertrouwen en respect tussen de directie van de NMBS/Infrabel en de werknemers. Dit is nodig om van onze Belgische spoorwegen terug een succesverhaal te maken, want zonder de inzet van x-aantal spooormannen en vrouwen zullen treinen geen reizigers en goederen kunnen vervoeren. Dit zal inspanningen moeten vergen van alle partijen rond de tafel.

- Om betaalstakingen als legitiem alternatief voor de klassieke stakingen te erkennen zodat spooormannen en vrouwen ook hun ongenoegen kunnen laten blijken via andere protestacties dan het niet laten rijden van treinen.

Aanbeveling 6

Om zo spoedig mogelijk en dit ten laatste tegen 30/06/2016 werk te maken van de finalisering van de nieuwe beheerscontracten en het meerjareninvesteringsplan, ten einde de spoorwegen, reizigers en personeel duidelijkheid en perspectief te bieden voor de toekomst van de spoorwegen.

Aanbeveling 7

Om effectief werk te maken van het rijbewijs met punten.

Aanbeveling 8

Om in het kader van de tijd tegen de sociale dumping de handhaving middelen tegen cabotage, postbusfirma's op te trekken door meer inspecteurs in te zetten in het werkveld en een betere werking van de databanken. Uit de sector krijgen we meermaals te horen dat er regelgeving genoeg bestaat, maar dat er meer nood is aan handhaving.

Aanbeveling 9

Om een gecoördineerd beleid uit te stippelen rond de vliegroutes en de geluidsnormen, zodat er een stabiel ondernemersklimaat kan ontstaan voor Brussels Airport en dat ook de gezondheidsaspecten van de bewoners in kaart wordt gebracht. Dit moet toelaten om dit dossier op een objectieve manier op te lossen.

David GEERTS

Karin TEMMERMAN

- De revenir immédiatement à un climat de confiance et de respect entre la direction de la SNCB/Infrabel et les travailleurs. C'est une nécessité, car c'est la clé de la réussite pour les chemins de fer belges dès lors que sans le dévouement de nombreux cheminots les trains ne peuvent transporter des voyageurs ni des marchandises. Toutes les parties présentes autour de la table devront consentir des efforts à cet effet.

- De reconnaître les grèves de la gratuité comme alternative légitime aux grèves classiques afin que les cheminots puissent aussi manifester leur mécontentement par d'autres moyens de protestation que l'immobilisation des trains.

Recommandation 6

de s'atteler, le plus rapidement possible et au plus tard d'ici le 30/06/2016, à la finalisation des nouveaux contrats de gestion et du plan pluriannuel d'investissement afin d'offrir la clarté et des perspectives aux chemins de fer, aux voyageurs et au personnel en ce qui concerne l'avenir des chemins de fer.

Recommandation 7

d'instaurer effectivement le permis à points.

Recommandation 8

dans le cadre de la lutte contre le dumping social, d'augmenter les moyens de faire respecter la réglementation contre le cabotage et les sociétés boîtes aux lettres en déployant davantage d'inspecteurs sur le terrain et en garantissant un meilleur fonctionnement des banques de données. Dans le secteur, des voix s'élèvent pour dire qu'il y a suffisamment de réglementations, mais qu'il faut davantage de moyens de les faire respecter.

Recommandation 9

de définir une politique coordonnée concernant les routes aériennes et les normes de bruit, de manière à créer un climat entrepreneurial stable pour Brussels Airport et d'identifier également les implications pour la santé des riverains. Cette approche devrait permettre de résoudre le dossier de manière objective.

David GEERTS

Karin TEMMERMAN

**VOORSTEL VAN AANBEVELING NR. 2 VAN
MEVROUW KARINE LALIEUX EN DE HEER
LAURENT DEVIN (BEIDEN PS)**

LE PS RECOMMANDE AU GOUVERNEMENT:

Volet SNCB:

1. de renforcer la concertation sociale et la prévention au sein du groupe SNCB afin de prévenir les conflits éventuels;
2. de réinvestir au niveau du rail en mettant fin aux économies budgétaires afin de revenir au niveau des dotations antérieures;
3. de mettre en place une concertation sociale renforcée entre les partenaires sociaux afin de dégager un plan de modernisation du groupe SNCB négocié;
4. de garantir le maintien des compensations de services publics de la SNCB et garantir aux citoyens l'accessibilité sociale et l'accessibilité territoriale de ces services;
5. de garantir l'amélioration constante de l'offre, du service aux voyageurs et de la ponctualité;
6. de garantir le maintien des investissements en matière de sécurité du rail, aussi bien en termes de matériel, d'infrastructure ou de personnel;
7. de garantir le maintien et l'entretien systématique des lignes "C", c'est-à-dire de garantir l'utilisation effective du réseau secondaire;
8. de garantir le maintien et l'unicité du statut de cheminot ainsi que des conditions de travail de qualité pour l'ensemble des travailleurs;
9. de mettre en place une solution durable pour la jonction Nord/Midi, clé de voûte du réseau;
10. de garantir la modernisation et l'augmentation de la capacité du réseau;
11. de s'engager à mettre tout en œuvre pour finaliser, dans des délais raisonnables, le RER dans sa version intégrale tel que prévu par la convention du 4 avril 2004;
12. de prévoir les moyens nécessaires afin d'alimenter le fonds RER à un niveau suffisant pour finaliser et mettre en service le RER dans sa version intégrale;

**PROPOSITION DE RECOMMANDATION N° 2 DE
MME KARINE LALIEUX ET M. LAURENT DEVIN
(TOUS DEUX PS)**

LE PS RECOMMANDE AU GOUVERNEMENT:

Volet SNCB:

1. de renforcer la concertation sociale et la prévention au sein du groupe SNCB afin de prévenir les conflits éventuels;
2. de réinvestir au niveau du rail en mettant fin aux économies budgétaires afin de revenir au niveau des dotations antérieures;
3. de mettre en place une concertation sociale renforcée entre les partenaires sociaux afin de dégager un plan de modernisation du groupe SNCB négocié;
4. de garantir le maintien des compensations de services publics de la SNCB et garantir aux citoyens l'accessibilité sociale et l'accessibilité territoriale de ces services;
5. de garantir l'amélioration constante de l'offre, du service aux voyageurs et de la ponctualité;
6. de garantir le maintien des investissements en matière de sécurité du rail, aussi bien en termes de matériel, d'infrastructure ou de personnel;
7. de garantir le maintien et l'entretien systématique des lignes "C", c'est-à-dire de garantir l'utilisation effective du réseau secondaire;
8. de garantir le maintien et l'unicité du statut de cheminot ainsi que des conditions de travail de qualité pour l'ensemble des travailleurs;
9. de mettre en place une solution durable pour la jonction Nord/Midi, clé de voûte du réseau;
10. de garantir la modernisation et l'augmentation de la capacité du réseau;
11. de s'engager à mettre tout en œuvre pour finaliser, dans des délais raisonnables, le RER dans sa version intégrale tel que prévu par la convention du 4 avril 2004;
12. de prévoir les moyens nécessaires afin d'alimenter le fonds RER à un niveau suffisant pour finaliser et mettre en service le RER dans sa version intégrale;

13. de mettre en place un monitoring bimestriel qui réalisé conjointement par la Cellule RER de la SNCB, Infrabel et le SPF Mobilité afin de faire rapport devant la Chambre de l'état d'avancement du dossier;

Volet sécurité routière:

14. de renforcer les politiques de prévention en matière de sécurité routière en garantissant le maintien du financement pérenne des zones de police par le biais du Fonds de sécurité routière;

15. de soutenir l'IBSR en tant que centre d'excellence en matière d'étude de la sécurité routière en lui octroyant les moyens nécessaires à l'exercice de ses missions parmi lesquelles l'analyse des causes des accidents;

Volet aérien:

16. afin d'appliquer le critère prioritaire que constitue l'évitement des zones les plus densément peuplées lors de l'élaboration de nouvelles routes aériennes;

17. de mener une étude de sécurité et d'impact environnemental lors de la définition de nouvelles routes aériennes;

18. de modifier les horaires de l'aéroport de Bruxelles-National pour étendre la nuit de 22 h à 7 h au lieu de 23 h à 6 h;

19. de restreindre progressivement les quotas de bruit et les niveaux de tonnage des avions autorisés à décoller depuis Bruxelles-national entre 22 h et 7 h du matin;

20. d'abaisser progressivement le plafond de 16 000 vols de nuit autorisés annuellement;

21. de créer une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores liées à Bruxelles-national qui incluent des représentants des Régions.

Voorstel van aanbeveling nr. 3 van de heer Gilles Foret (MR) c.s.

De commissie, gehoord de heer François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, gaat akkoord met de beleidsvisie zoals voorgesteld in de beleidsverklaring en vraagt deze beleidsvisie uit te voeren..

13. de mettre en place un monitoring bimestriel qui réalisé conjointement par la Cellule RER de la SNCB, Infrabel et le SPF Mobilité afin de faire rapport devant la Chambre de l'état d'avancement du dossier;

Volet sécurité routière:

14. de renforcer les politiques de prévention en matière de sécurité routière en garantissant le maintien du financement pérenne des zones de police par le biais du Fonds de sécurité routière;

15. de soutenir l'IBSR en tant que centre d'excellence en matière d'étude de la sécurité routière en lui octroyant les moyens nécessaires à l'exercice de ses missions parmi lesquelles l'analyse des causes des accidents;

Volet aérien:

16. afin d'appliquer le critère prioritaire que constitue l'évitement des zones les plus densément peuplées lors de l'élaboration de nouvelles routes aériennes;

17. de mener une étude de sécurité et d'impact environnemental lors de la définition de nouvelles routes aériennes;

18. de modifier les horaires de l'aéroport de Bruxelles-National pour étendre la nuit de 22 h à 7 h au lieu de 23 h à 6 h;

19. de restreindre progressivement les quotas de bruit et les niveaux de tonnage des avions autorisés à décoller depuis Bruxelles-national entre 22 h et 7 h du matin;

20. d'abaisser progressivement le plafond de 16 000 vols de nuit autorisés annuellement;

21. de créer une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores liées à Bruxelles-national qui incluent des représentants des Régions.

Proposition de recommandation n° 3 de M. Gilles Foret (MR) et consorts

La commission, ayant entendu M. François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges, est d'accord avec la vision stratégique telle que présentée dans l'exposé d'orientation politique et demande de la mettre en œuvre.

IV. — STEMMINGEN

De voorstellen van aanbevelingen nrs. 1 en 2 worden achtereenvolgens verworpen met 8 tegen 5 stemmen.

Voorstel van aanbeveling nr. 3 wordt aangenomen met 8 tegen 5 stemmen.

De rapporteurs,

De voorzitter,

Nele LIJNEN
Gwenaëlle GROVONIUS

Karine LALIEUX

IV. — VOTES

Les propositions de recommandation n^{os} 1 et 2 sont successivement rejetées par 8 voix contre 5.

La proposition de recommandation n^o 3 est adoptée par 8 voix contre 5.

Les rapporteuses,

Le président,

Nele LIJNEN
Gwenaëlle GROVONIUS

Karine LALIEUX

V. — BIJLAGE:**TEKST VAN DE AANGENOMEN AANBEVELING NR. 3**

De commissie, gehoord de heer François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, gaat akkoord met de beleidsvisie zoals voorgesteld in de beleidsverklaring en vraagt deze beleidsvisie uit te voeren..

Gilles FORET (MR)
Inez DE CONINCK (N-VA)
Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Sabien LAHAYE-BATTHEU (Open Vld)

V. — ANNEXE:**TEXTE DE LA RECOMMANDATION N^o 3 ADOPTÉE**

La commission, ayant entendu M. François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges, est d'accord avec la vision stratégique telle que présentée dans l'exposé d'orientation politique et demande de la mettre en œuvre.

Gilles FORET (MR)
Inez DE CONINCK (N-VA)
Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Sabien LAHAYE-BATTHEU (Open Vld)