

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

20 décembre 2021

PROJET DE LOI**contenant le Budget général des dépenses
pour l'année budgétaire 2022****AVIS****sur la section 33 – SPF Mobilité et
Transports****RAPPORT**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
M. Joris VANDENBROUCKE**SOMMAIRE****Pages**

I. Exposé introductif du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité.....	3
II. Discussion	18
A. Questions et observations des membres	18
B. Réponses du ministre	58
C. Répliques des membres	68
D. Réponses complémentaires du ministre	73
E. Répliques finales des membres	76
III. Avis	77

*Voir:*Doc 55 **2292/ (2021/2022):**001: Projet de loi.
002: Amendements.
003 et 004: Rapports.
005: Amendements.
006 à 038: Rapports.BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

20 december 2021

WETSONTWERP**houdende de Algemene uitgavenbegroting
voor het begrotingsjaar 2022****ADVIES****over sectie 33 – FOD Mobiliteit en
Vervoer****VERSLAG**NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Joris VANDENBROUCKE****INHOUD****Blz.**

I. Inleidende uiteenzetting door de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit.....	3
II. Bespreking.....	18
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	18
B. Antwoorden van de minister	58
C. Replieken van de leden	68
D. Bijkomende antwoorden van de minister	73
E. Slotreplieken van de leden	76
III. Advies.....	77

*Zie:*Doc 55 **2292/ (2021/2022):**001: Wetsontwerp.
002: Amendementen.
003 en 004: Verslagen.
005: Amendementen.
006 tot 038: Verslagen.

06007

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
Ecolo-Groen	Kim Buyst, Nicolas Parent, Olivier Vajda
PS	Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta
VB	Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
MR	Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
CD&V	Jef Van den Bergh
PVDA-PTB	Maria Vindevoghel
Open Vld	Marianne Verhaert
Vooruit	Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
N ., Cécile Cornet, Guillaume Defossé, Eva Platteau
Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
Christophe Bombled, Katrin Jadin, Florence Reuter
Jan Briers, Franky Demon
Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
Jasper Pillen, Tim Vandenput
Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membres sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigde leden:

cdH	Josy Arens
DéFI	Sophie Rohonyi

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

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné la Section 33 – SPF Mobilité et Transport du projet de budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2022 ainsi que la note de politique générale et les autres documents y afférents (DOC 55 2292/001, DOC 55 2291/003, DOC 55 2293/017 et DOC 55 2294/012) au cours de ses réunions des 16 novembre et 7 décembre 2021.

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

Le vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, M. Georges Gilkinet, commence son propos en affirmant qu'il faut faire des choix qui ont une portée sur le long terme. Mais pour atteindre les objectifs économiques, sociaux et climatiques nécessaires et ambitieux tels qu'énoncés dans l'accord de gouvernement et dans divers engagements internationaux, il est impératif d'agir maintenant notamment dans le domaine de la mobilité.

La crise liée à la propagation du COVID-19 a limité les libertés de chacun. L'orateur rappelle que justement le service de la mobilité collective, assuré par les transports en commun, qu'il s'agisse des services assurés par les régions ou par la SNCB, avec le soutien d'Infrabel, a continué ce service malgré les restrictions.

Cette volonté de faire de la mobilité une liberté guide le ministre depuis le début de son mandat. Il veut faciliter les déplacements, en osant remettre en cause certains choix du passé et en prenant les décisions qui s'imposent pour l'avenir. Car malheureusement, les choix des déplacements ont aussi un coût important, que ce soit au niveau de la sécurité routière, de la santé et enfin – et surtout – de l'environnement et du climat. Le transport en Belgique est en effet la source de près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre en Belgique, et la tendance n'a fait que croître ces dernières décennies. Les défis sont donc énormes et l'inaction n'est pas une option. Face au dérèglement climatique chaque acteur doit agir car le climat est le combat du siècle.

En tant que ministre de la Mobilité, il considère dès lors qu'il est de son devoir d'agir dès aujourd'hui pour réduire ces coûts environnementaux, en facilitant les choix de mobilité vers une autre mobilité, avec moins d'impact sur le climat, l'environnement, la santé ou l'économie – qui elle aussi souffre lourdement des conséquences de la surcharge de nos routes. Ainsi, les

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft Sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer van het ontwerp van Algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2022, alsook de beleidsnota en andere gerelateerde stukken (DOC 55 2292/001, 2291/003, 2293/017 en 2294/012) besproken tijdens haar vergaderingen van 16 november en 7 december 2021.

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

De heer Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, stelt om te beginnen dat keuzes moeten worden gemaakt die een langdurige impact zullen hebben. Er moet echter nú worden opgetreden, met name op het vlak van de mobiliteit, om de vereiste en ambitieuze economische, sociale en klimaatdoelstellingen waar te maken die werden opgenomen in het regeerakkoord en in diverse internationale toezeggingen.

Door de COVID-19-crisis werden eenieders vrijheden beperkt. De minister wijst erop dat net de dienstverlening inzake collectieve mobiliteit, met andere woorden het openbaar vervoer georganiseerd door de gewesten of door de NMBS, met de steun van Infrabel, gewoon is blijven doorgaan.

De minister laat zich sinds zijn aantreden leiden door zijn streven om van mobiliteit een vrijheid te maken. Hij wil de mobiliteit faciliteren door bepaalde keuzes uit het verleden ter discussie te durven stellen en door toekomstgerichte beslissingen te nemen. De keuzes inzake mobiliteit hebben immers helaas ook een fors kostenplaatje, zowel op het vlak van verkeersveiligheid, gezondheid en bovenal milieu en klimaat. In ons land wordt immers bijna 30 % van de broeikasgasuitstoot veroorzaakt door vervoer, en de jongste decennia is die tendens alleen maar sterker geworden. De uitdagingen zijn dus gigantisch, en niets doen is geen optie. Elke speler moet actie ondernemen om de klimaatontregeling tegen te gaan, want het klimaat is het strijdpunt van de eeuw.

Als minister bevoegd voor Mobiliteit beschouwt de heer Gilkinet het dan ook als zijn plicht om vandaag op te treden om die milieukosten terug te dringen door de keuzes inzake mobiliteit in een andere richting te sturen, namelijk naar mobiliteit met een geringere impact op het klimaat, het milieu, de gezondheid en de economie (want ook de economie lijdt zwaar onder de

actions politiques pour 2022 seront en ligne avec cette aspiration commune.

Le secteur de la mobilité évolue à une vitesse fulgurante. Il est donc important que de continuer à réfléchir ensemble à la nouvelle mobilité de demain.

Le ministre continuera de travailler avec:

- la commission en charge de la Mobilité;
- le SPF Mobilité et Transport, et les différentes entreprises publiques- avec les différentes instances consultatives et parties prenantes dans tous les domaines de la mobilité;
- les ministres fédéraux, notamment mes collègues en charge de l'Intérieur, de la Justice, des Finances, du Climat et de l'Économie, et les acteurs au niveau régional et européen qui sont également en charge de la mobilité.

Cette culture participative est au cœur de la méthodologie – et le sera toujours – par exemple dans le cadre de:

- les discussions sur le contrat de service public de la SNCB et le contrat de performance d'Infrabel
- la plateforme de concertation qui a été mise en place pour contribuer à l'élaboration de solutions aux nuisances sonores et environnementales à Brussels Airport,
- soit les futurs États Généraux de la Sécurité Routière.

L'objectif commun est de faire en sorte que se déplacer ne soit plus synonyme de problèmes, d'embouteillages et de pollution mais de liberté.

Par la suite, le ministre passe en revue l'année politique de 2021. Il cite notamment les terribles inondations de cet été. Pour le rail belge, 25 tronçons ferroviaires ont été du jour au lendemain temporairement impraticables.

Mais dès le lendemain, les moyens humains et financiers ont été dégagés pour remettre le réseau en état en un temps record. Et pour permettre aux sinistrés de se déplacer. L'effort mis en œuvre par les travailleurs d'Infrabel et de la SNCB a été réellement impressionnant. Et le gouvernement fédéral a également pris sa part dans l'effort en assumant le préfinancement des travaux de remise en état.

gevolgen van de overbelasting van onze wegen). De beleidslijnen voor 2022 zullen dus zijn ingegeven door dat gemeenschappelijke streven.

De mobiliteitssector evolueert met een duizelingwekkende snelheid. Het is dus van belang samen te blijven nadenken over de nieuwe mobiliteit van morgen.

De minister zal blijven samenwerken met:

- de voor Mobiliteit bevoegde Kamercommissie;
- de FOD Mobiliteit en Vervoer, de diverse overheidsbedrijven, de diverse adviesinstanties en de stakeholders op alle gebieden in verband met mobiliteit;
- de federale ministers, met name de ministers bevoegd voor Binnenlandse Zaken, Justitie, Financiën, Klimaat en Economie, alsook de gewestelijke en Europese spelers met bevoegdheden inzake mobiliteit.

Die overlegcultuur staat centraal in de gehanteerde methodologie, en dat zal altijd zo blijven, bijvoorbeeld met betrekking tot:

- de besprekingen inzake het openbaredienstcontract van de NMBS en het performantiecontract van Infrabel;
- het overlegplatform dat werd gecreëerd om bij te dragen aan oplossingen voor de geluids- en milieuoverlast rond Brussels Airport;
- de toekomstige Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid.

De gemeenschappelijke doelstelling bestaat erin ervoor te zorgen dat mobiliteit niet langer staat voor hinder, files en vervuiling, maar voor vrijheid.

Vervolgens overloopt de minister het beleid in 2021. Hij gaat met name in op de vreselijke overstromingen in de zomer van dit jaar, waardoor 25 spoorlijnen van het Belgische spoorwegnetwerk plots tijdelijk onbruikbaar werden.

Meteen werd echter het nodige personeel en geld vrijgemaakt om het netwerk in een recordtijd te herstellen en aldus de getroffen bevolking in staat te stellen zich te verplaatsen. Het personeel van Infrabel en van de NMBS heeft echt indrukwekkend werk geleverd. De federale regering heeft haar steentje bijgedragen door de financiële middelen voor de herstelwerkzaamheden voor te schieten.

La solidarité et le professionnalisme des équipes de la SNCB et d'Infrabel se manifestent également au quotidien et ce, depuis des mois, suite à la pandémie du COVID-19. Et le gouvernement fédéral a soutenu ces efforts depuis le début.

Au total, ce sont 675,8 millions d'euros qui ont été dégagés en un an pour soutenir la SNCB et Infrabel face aux pertes de revenus consécutives liées à la pandémie et leur permettre d'assumer leurs coûts fixes, les coûts de personnel, les coûts d'énergie, les coûts d'amortissement de leurs investissements.

Ces compensations sont essentielles pour leur permettre de continuer à regarder de l'avant et seront encore sans doute nécessaires dans les prochains mois, pour les aider à passer au travers de la crise COVID-19 et de préparer au monde de la mobilité de l'après COVID-19.

Comme ministre de la Mobilité, il est convaincu que le rail sera en effet un pilier central de l'après-COVID-19. Il veut préparer cet avenir déjà, aujourd'hui, en aidant les entreprises ferroviaires à garder le cap, malgré la crise sanitaire ou les inondations de ces derniers mois. Lors de la précédente note de politique générale, il a souligné que le rail est la colonne vertébrale d'un écosystème de mobilité durable. Il faut, par conséquent avoir une nouvelle politique et faire de nouveaux investissements pour relever tous ces défis. Il a donc mis en place le "plan BOOST" pour les chemins de fer juste après être devenu ministre. Au cours de cette première année, le gouvernement a choisi d'investir 615 millions d'euros supplémentaires dans le rail: 365 millions d'euros dans le cadre du Plan de relance et de résilience et 250 millions d'euros dans le cadre du Plan de redémarrage et de transition.

Ces moyens vont servir à la réalisation de divers projets:

1. moderniser le réseau, le sécuriser là où c'est nécessaire pour améliorer sa robustesse et sa fiabilité;
2. améliorer l'accessibilité de nos gares pour les personnes à mobilité réduite;
3. accélérer les travaux d'investissement sur l'Axe 3 Bruxelles-Luxembourg;
4. réaliser l'objectif de doubler le volume de marchandises transportées par rail, via un renouvellement des investissements dans les ports, la création de voies de garage de 740 mètres;

De solidariteit en de professionaliteit van de NMBS- en Infrabelteams komt ook al maandenlang tot uiting in hun aanpak van de COVID-19-pandemie. De federale regering heeft die inspanningen van meet af aan gesteund.

Alles samen werd in één jaar 675,8 miljoen euro vrijgemaakt voor steun aan de NMBS en Infrabel ter compensatie van het inkomstenverlies ten gevolge van de pandemie, opdat die instanties hun vaste kosten, personeelskosten, energiekosten en afschrijvingskosten van hun investeringen zouden kunnen betalen.

Die compensaties zijn van wezenlijk belang om hen de mogelijkheid te bieden toekomstplannen te blijven maken en zullen wellicht ook in de komende maanden nodig blijven om de COVID-19-crisis door te komen en de mobiliteit na deze crisis voor te bereiden.

Als minister van Mobiliteit is de heer Gilkinet er immers van overtuigd dat het spoor een centrale pijler van het post-COVID-tijdperk zal zijn. Hij wil die toekomst nu al voorbereiden door de spoorwegondernemingen te helpen om de koers aan te houden, ondanks de gezondheidscrisis en de recente overstromingen. In de vorige beleidsnota heeft hij beklemtoond dat het spoor de ruggengraat is van een ecosysteem van duurzame mobiliteit. Derhalve moet een nieuw beleid worden gevoerd en moeten nieuwe investeringen worden gedaan om al die uitdagingen aan te gaan. Daarom heeft de minister meteen na zijn aantreden het Boostplan voor de spoorwegen opgezet. Tijdens dit eerste jaar heeft de regering ervoor geopteerd 615 miljoen euro extra in het spoor te investeren, met name 365 miljoen euro in het kader van het Plan voor herstel en veerkracht, en 250 miljoen euro in het Herstart- en transitieplan.

Die middelen zullen worden gebruikt om diverse projecten te verwezenlijken, namelijk:

1. de modernisering van het netwerk en de beveiliging ervan waar dat nodig is, teneinde de stevigheid en de betrouwbaarheid ervan te verbeteren;
2. de verbetering van de toegankelijkheid van de stations voor de minder mobiele burgers;
3. de bespoediging van de investeringen in as nr. 3 (Brussel-Luxemburg);
4. de verdubbeling van het goederenvervoer per spoor, aan de hand van een verlenging van de investeringen in de havens en de aanleg van opstelsporen van 740 meter;

5. digitaliser la gestion des flux et des commandes de sillon par les entreprises de transport ferroviaire.

Tout cela est essentiel et utile pour l'économie, dès lors qu'1 euro investi dans le rail génère 3 euros de retour direct et indirect pour l'économie et contribue à la transition nécessaire pour rencontrer nos objectifs en matière de climat.

Au total, tout comptabilisé, nouveaux moyens d'investissement, aides COVID, financement des travaux de remise en état du réseau après les inondations, financement des trains internationaux, nouveaux moyens de fonctionnement pour la SNCB et Infrabel; ce sont un minimum de 1,7 milliard d'euros supplémentaires qui seront affectés au rail par la majorité d'ici 2024.

Au XIX^e siècle, les chemins de fer ont inauguré une toute nouvelle ère. À la fin du XX^e siècle, le transport ferroviaire risquait de dérailler pendant un certain temps, mais au XX^e siècle, nous devons le remettre sur les rails, pour tous les voyageurs qui optent pour des déplacements plus durables, mais aussi pour les entreprises qui comptent sur un réseau ferroviaire efficace et fiable.

Pour rendre cela possible, les autorités mettrons la dernière main à un véritable futur cadre au début de 2022 comme le prévoit également l'accord de gouvernement: une "Vision Rail 2040" pour les chemins de fer belges. Dans ce cadre, le modèle d'horaires et d'échanges intégrés servira de source d'inspiration, dans le but d'offrir aux usagers du rail tels que les voyageurs et les entreprises une meilleure gamme de services, une fréquence plus élevée et une meilleure connexion avec les autres modes de transport. Cette vision devrait également garantir que les futurs plans d'investissement et d'action soient conformes aux contrats de service public et de performance des entreprises publiques autonomes.

Doter les chemins de fer d'une vision stratégique et de moyens budgétaires suffisants, c'est essentiel pour demain, pour tous les usagers du rail, particuliers et entreprises, et pour tous les travailleurs du rail. Car le nouveau matériel roulant, les nouvelles cabines de signalisation, les lignes rénovées, les gares plus accessibles ou encore les nouveaux parkings à vélo dans les gares, n'ont de raison d'être que de faire voyager, celles et ceux qui le souhaitent, encore et toujours.

Le déploiement progressif de cette "Vision 2040" se concrétisera tout d'abord dans le futur contrat de service public pour la SNCB et le contrat de performance pour Infrabel. Il est en effet grand temps de développer un

5. de digitalisering van het flowbeheer en van de toewijzing van treinpaden door de spoorwegondernemingen.

Het voorgaande is van wezenlijk nut voor de economie; één euro die in het spoor wordt geïnvesteerd, genereert immers rechtstreeks en onrechtstreeks 3 euro voor de economie, en draagt bij aan de transitie die vereist is om de klimaatdoelstellingen te verwezenlijken.

Rekening houdend met de nieuwe investeringen, de COVID-steun, de financiering van de herstelwerkzaamheden aan het netwerk na de overstromingen, de financiering van de internationale treinen en de nieuwe werkmiddelen voor de NMBS en Infrabel zal de regering tegen 2024 in totaal minstens 1,7 miljard euro extra aan het spoor hebben besteed.

In de negentiende eeuw hebben de spoorwegen een heel nieuw tijdperk ingeluid. Eind de twintigste eeuw dreigde het met het spoorvervoer enige tijd de verkeerde kant op te gaan, maar in de eenentwintigste eeuw moet alles in het werk worden gesteld om het opnieuw op gang te trekken, niet alleen ten bate van alle reizigers die kiezen voor duurzamer reizen, maar ook voor de ondernemingen die rekenen op een efficiënt en betrouwbaar spoorwagennet.

Daartoe zal de overheid begin 2022 de laatste hand leggen aan een echt toekomstkader, zoals ook bepaald in het regeerakkoord: een "Vision Rail 2040" voor de Belgische spoorwegen. In dat verband zal het model van de geïntegreerde dienstregeling en uitwisseling als inspiratiebron dienen, teneinde de spoorgebruikers (zowel de reizigers als de bedrijven) een beter dienstenaanbod, een hogere frequentie en een betere aansluiting met de andere vervoersmodi te bieden. Die Visie moet er tevens voor zorgen dat de toekomstige investerings- en actieplannen stroken met de openbardienst- en prestatiecontracten van de autonome overheidsbedrijven.

Een strategische visie en voldoende begrotingsmiddelen voor het spoor zijn essentieel voor de toekomst, voor alle spoorgebruikers – particulieren en bedrijven –, alsook voor alle spoorwerkers. Het nieuwe rollend materieel, de nieuwe seinhuizen, de vernieuwde lijnen, de beter bereikbare stations of nog de nieuwe fietsparkeerplaatsen in de stations hebben geen andere reden van bestaan dan wie dat wenst, nu en in de toekomst met de trein te doen reizen.

De geleidelijke uitrol van die "Vision Rail 2040" zal allereerst invulling krijgen in het toekomstige openbardienstcontract (voor de NMBS) en in het prestatiecontract (voor Infrabel). Het is immers de hoogste tijd dat

cadre d'actualité pour les entreprises ferroviaires qui tracera le paysage ferroviaire des dix prochaines années.

Après la publication du cahier des charges en avril 2021, une large consultation préalable a eu lieu en mai et juin 2021. Plus de quarante-cinq acteurs institutionnels et socio-économiques, associations de voyageurs ou environnementales ont fait part de leurs préoccupations et suggestions. Parallèlement, en 2020, un gros travail a également été fait avec les entreprises publiques. L'intention est de rédiger un contrat solide qui réponde aux attentes de la société. Donner un nouvel élan au rail dans la bonne direction, au profit des entreprises ferroviaires et d'une mobilité plus durable pour tous les voyageurs, mais aussi pour les clients et partenaires d'Infrabel.

En 2022, constitue la dernière ligne droite des négociations, chaque partie étant consciente de ses responsabilités, avec l'objectif d'aboutir à un contrat avant la fin de l'année. Parallèlement à la signature du contrat de service public de la SNCB, la SNCB détient le monopole du transport de voyageurs pour une période de 10 ans, telle que rendue possible par le cadre juridique européen et telle que prévue dans notre coalition accord. Bien que l'état du réseau ferroviaire reste préoccupant, même si la période post-COVID-19 est pleine de défis pour les chemins de fer, même si le besoin de moyens financiers est très important, le ministre est convaincu que le chemin de fer a encore un avenir prometteur.

Si 2040 est l'horizon – et 2022 une première étape très importante dans sa direction –, les citoyennes et citoyens, les entreprises et l'environnement attendent dès demain une amélioration des services ferroviaires.

Le renforcement de l'offre en décembre 2020 avait déjà pu être mis en place et ce, malgré les difficultés engendrées par la crise sanitaire. Et à partir de décembre 2021, il y aura encore plus de trains sur les rails pour répondre aux besoins de liberté de mobilité des Belges.

Les voyageurs pourront en effet bénéficier du Plan de Transport 2020-2023 de la SNCB, comprenant une offre supplémentaire de près de 5 %, avec davantage de trains le matin, le soir et le week-end.

Le ministre de la Mobilité veut développer encore davantage ce cercle vertueux déjà enclenché: une augmentation du degré d'utilisation du réseau et du matériel roulant, davantage de trains, davantage de voyageurs, davantage de conducteurs et d'accompagnateurs, davantage de marchandises sur les rails, davantage de recettes, et donc davantage de moyens pour les entreprises publiques.

hedendaags raamwerk voor de spoorwegondernemingen wordt uitgewerkt waarin het spoorlandschap voor de komende tien jaar zal worden uitgetekend.

Na de bekendmaking van het plan en de voorwaarden in april 2021 werd in mei en juni 2021 vooraf breed overlegd. Meer dan vijfenveertig institutionele en sociaal-economische spelers, reizigers- en milieuverenigingen hebben hun bekommelingen gespuid en voorstellen geformuleerd. Tegelijk werd in 2020 ook enorm veel werk verzet met de overheidsbedrijven. Beoogd wordt een degelijk contract uit te werken dat aan de verwachtingen van de maatschappij voldoet. Het strekt ertoe een nieuwe impuls te geven aan het spoor, in de goede richting, ten voordele van de spoorbedrijven en van een duurzamere mobiliteit voor alle reizigers, maar ook voor de klanten en de partners van Infrabel.

In 2022 gaan de onderhandelingen de laatste rechte lijn in; elke partij is zich bewust van haar verantwoordelijkheden en streeft ernaar vóór het einde van het jaar een contract te sluiten. Met de ondertekening van het openbaredienstcontract verkrijgt de NMBS het monopolie op het personenvervoer voor een periode van 10 jaar, zoals bepaald bij de Europese regelgeving en bij het Belgische regeerakkoord. De toestand van het spoornet blijft zorgwekkend, in de post-COVID-periode zal het spoor met menige uitdaging worden geconfronteerd en de nood aan financiële middelen is bijzonder hoog, maar de minister is ervan overtuigd dat de toekomst van het spoor er veelbelovend uitziet.

Met de blik gericht op 2040 – en 2022 is een erg belangrijke eerste stap in die richting – verwachten de burgers, de bedrijven en het milieu vanaf morgen reeds betere spoordiensten.

Het treinaanbod werd al in december 2020 uitgebreid, ondanks de problemen als gevolg van de gezondheids-crisis. Vanaf december 2021 zullen nog er meer treinen beschikbaar zijn, om aldus tegemoet te komen aan de nood aan mobiliteitskeuze van de burgers.

Het vervoersplan 2020-2023 van de NMBS voorziet immers in een uitgebreider aanbod voor de reizigers: bijna 5 % extra treinen, met meer treinen 's ochtends, 's avonds en in het weekend.

De minister van Mobiliteit wil de reeds ingezette positieve spiraal voortzetten: een hogere benuttingsgraad van het netwerk en van het rollend materieel, meer treinen, meer reizigers, meer treinbestuurders en -begeleiders, meer goederen op het spoor, meer inkomsten en dus meer middelen voor de overheidsbedrijven.

Et ce, pour un service de qualité dans les trains et dans les gares, et diminuer encore leur impact sur l'environnement, par une plus grande efficacité énergétique et une gestion exemplaire de la biodiversité sur le domaine ferroviaire.

La mobilité doit en effet être plus durable, mais aussi inclusive, solidaire et accessible à chacune et à chacun. Cette augmentation de l'offre, doit dès lors inévitablement aller de pair avec une augmentation de l'accessibilité des trains et des gares. Et les nouveaux moyens obtenus pour poursuivre le Plan BOOST (250 millions) seront affectés en partie à cet objectif de tendre vers toujours plus de gares autonomes.

Au-delà du train, qui en sera la colonne vertébrale, la mobilité de demain se concrétise comme liberté par une facilité de se déplacer en combinant les moyens de transports les plus adaptés à nos besoins.

De plus en plus choisie, la combinaison vélo-train est par exemple une des clés pour répondre aux enjeux actuels de mobilité.

La SNCB a d'ailleurs lancé sa 1^{ère} stratégie "vélo-train" en 2021. Avec des 1^{ères} concrétisations, notamment pour l'IC Eupen-Ostende et IC Bruxelles-Luxembourg, où des capacités supplémentaires ont été dégagées dans chaque train, avec des pictogrammes pour mieux informer les voyageurs sur les places réservées au vélo.

En 2022, le ministre veillera à ce que cette stratégie soit amplifiée, surtout par rapport au stationnement vélo dans les gares et à la mise à disposition de vélos partagés.

Cette action fait d'ailleurs partie du 1^{er} Plan d'actions fédéral de promotion du vélo, BE CYCLIST, dont chaque membre du gouvernement est une cheville ouvrière. Des mesures concrètes que je continuerai à développer en 2022 notamment:

— par l'organisation avec sa collègue la Secrétaire d'État à l'Égalité de Genres d'une journée d'étude et le lancement d'appels à projets pour faciliter l'accès au vélo pour les femmes;

— par la stimulation de la concertation sociale avec les ministres des Finances, de l'Emploi et des Affaires sociales afin d'encourager et de généraliser la possibilité d'octroyer une indemnité kilométrique à toutes les travailleuses et tous les travailleurs qui effectuent leur déplacement domicile-travail à vélo.

Met het voorgaande wordt beoogd de dienstverlening in de treinen en in de stations te verbeteren en de impact op het milieu verder terug te dringen, dankzij een verhoging van de energie-efficiëntie en een voorbeeldig beheer van de biodiversiteit op de spoorwegterreinen.

De mobiliteit moet inderdaad duurzamer worden, maar ze moet ook inclusief, solidair en voor eenieder toegankelijk zijn. Dat uitgebreider aanbod moet derhalve onvermijdelijk gepaard gaan met meer toegankelijke treinen en stations. De extra middelen tot voortzetting van het Boost-plan (250 miljoen euro) zullen deels worden benut om die doelstelling inzake steeds meer autonome stations te verwezenlijken.

Hoewel het spoor de ruggengraat van de mobiliteit van de toekomst zal zijn, kan die mobiliteit alleen maar worden vereenzelvigd met vrijheid als elkeen zich makkelijk kan verplaatsen met behulp van de vervoersmiddelen die het best op de persoonlijke noden zijn afgestemd.

Zo wordt steeds vaker gekozen voor de combinatie fiets-trein, één van de manieren om de huidige mobiliteitsproblemen te omzeilen.

De NMBS heeft in 2021 trouwens ook haar eerste fiets-treinstrategie voorgesteld. De eerste resultaten daarvan zijn zichtbaar in de IC-treinen Eupen-Oostende en Brussel-Luxemburg: in elke trein werd voorzien in extra capaciteit, met pictogrammen om de reizigers beter te informeren over de voor fietsen gereserveerde plaatsen.

In 2022 zal de minister erop toezien dat die strategie voort wordt uitgerold, inzonderheid op het vlak van fietsenstallingen in de stations en de terbeschikkingstelling van deelfietsen.

Die actie maakt trouwens deel uit van BeCyclist, het eerste federale Actieplan ter Promotie van de Fiets in België, waarvoor elk regeringslid zich inzet. In 2022 zal voort invulling worden gegeven aan concrete maatregelen om het gebruik van de fiets te bevorderen, met name door:

— samen met de staatssecretaris voor Gendergelijkheid een studiedag te houden en een projectoproep uit te schrijven om de toegang tot fietsen voor vrouwen te faciliteren;

— het sociaal overleg met de ministers van Financiën, Werk en Sociale Zaken te bevorderen, teneinde de algemene toekenning aan te moedigen van een kilometervergoeding aan alle werknemers die het woon-werktraject per fiets afleggen.

Et, comme le vélo n'est pas une solution pour toutes et tous – et à tout moment –, la combinaison du train avec le bus, le métro ou le tram sera aussi rendue plus facile et plus attractive par tous les moyens, notamment par une meilleure coordination des horaires entre les différentes sociétés de transport public et une intégration tarifaire plus poussée.

En 2022, le ministre poursuivra par exemple cette collaboration fructueuse au sein du Comité de Pilotage RER pour faciliter davantage encore l'utilisation combinée des transports publics, via des gares comme carrefours de la multimodalité. En particulier, en étudiant l'élargissement possible de la zone de validité du Brupass.

L'un des défis est de rendre les routes plus sûres et plus saines et de soutenir notre économie en réduisant la congestion en vue de doubler le volume des marchandises transportées par rail d'ici deux mille trente (2030).

Et ce ne sera pas rien: ce doublement entraînera une réduction de quinze mille (15 000) camions sur nos routes chaque jour.

Il est facile d'imaginer les effets positifs qui en découleront: moins de pollution, moins d'embouteillages, moins d'accidents sur les routes principales et dans les villages et, indirectement, un coup de pouce pour les entrepreneurs qui souhaitent être moins dépendants du transport routier.

En 2022, le ministre continuera donc à œuvrer en Belgique et au niveau européen pour ce passage au transport ferroviaire.

Les moyens débloqués en octobre de cette année, au cours de la concertation budgétaire et dans le cadre du plan BOOST, sont des moyens concrets pour y parvenir, par exemple grâce à:

- l'équipement des ports;
- la modernisation de la bosse de triage au port d'Anvers;
- l'aménagement de sept cent quarante (740) mètres de voies de garage pour les trains de marchandises;
- l'élimination des goulots d'étranglement du réseau;
- ou la numérisation de la gestion des flux et de l'attribution des sillons.

De fiets is echter niet voor iedereen, noch op elk moment de oplossing. Daarom zal er alles aan worden gedaan om de combinatie van trein en bus, metro of tram makkelijker en aantrekkelijker te maken, met name door de dienstregelingen van de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen beter op elkaar af te stemmen en door de tariefintegratie naar een hoger niveau te tillen.

Zo zal de minister in 2022 doorgaan met de succesvolle samenwerking in de Stuurgroep van het GEN om het gecombineerde gebruik van het openbaar vervoer nog meer te faciliteren, via de stations die als multimodale kruispunten zullen fungeren. Er zal inzonderheid worden nagegaan hoe de geldigheidszone van de Brupass kan worden uitgebreid.

Een van de uitdagingen bestaat erin de wegen veiliger en gezonder te maken en onze economie te ondersteunen door files te verminderen, alsook het volume van de goederen die per spoor worden vervoerd, te verdubbelen tegen 2030.

Dat is niet niets: een verdubbeling van het vrachtvervoer betekent dat er elke dag 15 000 vrachtwagens van onze wegen worden gehaald.

Het is makkelijk zich in te denken hoeveel positieve effecten dat zal hebben: minder vervuiling, minder fileleed, minder verkeersongevallen op de hoofdwegen en in dorpen en onrechtstreeks ook een duwtje in de rug van de ondernemers die minder afhankelijk willen zijn van het wegvervoer.

In 2022 zal de minister zich in België en op Europees niveau dan ook blijven inzetten om deze overstap naar het spoorvervoer te maken.

De middelen die in oktober van dit jaar tijdens het begrotingsoverleg en in het kader van het BOOST-plan werden vrijgemaakt, zijn concrete middelen om dit te verwezenlijken, door bijvoorbeeld:

- de havens uit te rusten;
- de trieerhevel in de haven van Antwerpen te moderniseren;
- 740 meter opstelsporen voor goederentreinen aan te leggen;
- de knelpunten in het netwerk aan te pakken;
- of het flowbeheer en de toewijzing van treinpaden te digitaliseren.

Le gouvernement fédéral a en outre récemment décidé de réformer le mécanisme de soutien existant pour le transport diffus et combiné et de le remplacer par un nouveau mécanisme de soutien plus efficace pour les opérateurs ferroviaires. À partir de 2022, les entreprises ferroviaires bénéficieront d'une réduction du coût au kilomètre grâce à une aide annuelle de 13,246 millions d'euros.

Ce nouveau mécanisme de réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire est un instrument supplémentaire qui s'ajoute à toute une série d'actions qui seront incluses dans le plan directeur concernant le fret. Il s'agit de la dernière étape sur la voie de la mise en œuvre concrète de l'objectif du gouvernement, également partagé par les entreprises ferroviaires et le monde économique, de doubler le volume de fret transporté par rail d'ici 2030.

Le ministre aspire à voir des trains encore plus fiables, confortables et sûrs, pour aller toujours plus loin.

Pour rendre le rail encore plus performant d'un point de vue environnemental, il est notamment important:

- de réduire la consommation énergétique des trains, des gares et autres bâtiments;
- de veiller à la préservation de la biodiversité.

L'usage des pesticides doit être aussi vite que possible banni au sein des entreprises ferroviaires comme priorité en 2022.

Mais le train doit également être plus sûr: les accidents aux passages à niveau coûtent chaque année de trop nombreuses vies et perturbent régulièrement le trafic ferroviaire. Prévenir ceux-ci doit également rester une priorité.

La résolution parlementaire relative à une sécurité accrue aux passages à niveau (DOC 55 1640/001) constituera une source utile pour ensemble progresser dans des croisements sûrs entre route et voie ferrée. Cette priorité figure d'ailleurs en bonne place dans le Plan Fédéral de Sécurité Routière "All for zero". Une modification des textes légaux sera réalisée dans le courant de l'année 2022.

Cette évolution du rail est aussi visible dans la réalité de nombreux Belges. Chaque jour des milliers de Belges traversent en effet nos frontières pour aller travailler dans un pays voisin. Un nombre encore plus important quitte notre pays pour passer un séjour à l'étranger. Ou

De federale regering heeft onlangs ook beslist om het bestaande steunmechanisme voor het verspreid en gecombineerd vervoer te hervormen en te vervangen door een nieuw, efficiënter steunmechanisme voor spooroperatoren. Vanaf 2022 genieten de spoorwegondernemingen van een verlaging van de kosten per kilometer dankzij een jaarlijks steunbedrag van 13,246 miljoen euro.

Dit nieuwe mechanisme voor een lagere gebruiksheffing voor de spoorweginfrastructuur is een bijkomend instrument dat bovenop een hele reeks acties komt die zullen worden opgenomen in het "Masterplan Vrachtvervoer". Daaraan wordt de laatste hand wordt gelegd voor de concrete uitvoering van de doelstelling van de regering, die ook wordt gedeeld door de spoorwegondernemingen en de economische wereld, namelijk een verdubbeling van het volume van het goederenvervoer per spoor tegen 2030.

De minister streeft ernaar de treinen nog betrouwbaarder, comfortabeler en veiliger te maken, om almaar verder te gaan.

Om het spoor nog milieuvriendelijker te maken, komt het er inzonderheid op aan:

- het energieverbruik van de treinen, de stations en andere gebouwen te verminderen;
- toe te zien op het behoud van de biodiversiteit.

Het gebruik van pesticiden door de spoorwegondernemingen moet in 2022 zo snel mogelijk worden verboden.

De trein moet ook veiliger worden: ongevallen aan spoorwegovergangen eisen jaarlijks te veel levens en verstoren geregeld het treinverkeer. Die ongevallen voorkomen moet eveneens een prioriteit blijven.

Het voorstel van resolutie betreffende het verhogen van de veiligheid aan spoorwegovergangen (DOC 55 1640/001) zal als bruikbare grondslag fungeren om er samen voor te zorgen dat de overwegen veiliger worden. Die prioriteit maakt overigens prominent deel uit van het interfederaal verkeersveiligheidsplan *All for zero*. De wetteksten zullen in de loop van 2022 worden aangepast.

Die spoorwegevolutie is ook merkbaar in het dagelijkse leven van veel Belgen. Elke dag steken duizenden Belgen de landsgrens over om in een buurland te gaan werken. Nog meer Belgen nemen de trein om in het buitenland hun vakantie door te brengen. Onlangs nog

encore plus récemment, nous avons vu de nombreux jeunes rejoindre la COP26 à Glasgow en train pour nous montrer à tous l'exemple. Cette année a connu une avancée majeure: le train de nuit Nightjet entre Bruxelles et Vienne est redevenu une réalité en 2021, à l'initiative de la compagnie autrichienne ÖBB et avec le soutien concret de la SNCB.

Le ministre a obtenu dans le cadre du budget 2022 une enveloppe de 2 millions d'euro pour soutenir le développement du train de nuit depuis et vers la Belgique. Une renaissance attendue par de nombreux voyageurs. Ce montant sera affecté dans le courant de l'année, par exemple via une intervention dans les frais de sillon encourus par les compagnies concernées. Il continuera à encourager et à faciliter ce mouvement positif, visant à faire davantage de Bruxelles un hub du transport international, de jour comme de nuit, de personnes et de marchandises, par train, ce qui est déjà en partie naturel via notre positionnement au cœur de l'Europe et le rôle de Bruxelles comme capitale européenne.

Il inscrira ces actions dans un cadre européen, en continuant de plaider auprès de la Commission européenne pour une révision des règles en matière de soutien aux initiatives de transport international de personnes ou de marchandise, voire en faveur d'aides directes au train de nuit, permettant de créer un cadre de concurrence plus loyale avec d'autres moyens de transport comme l'avion.

L'essentiel est de ne pas imposer la vision égocentrique du passé aux générations futures, ni de leur faire payer les conséquences d'une négligence coupable du changement climatique. La mobilité est un outil, un levier qu'il faut activer pour faciliter le quotidien de chacun.

La politique fédérale de mobilité est une politique:

- qui favorise la liberté de chacun de se déplacer;
- en permettant à chacun de choisir le moyen de transport le plus adapté;
- et en adoptant une stratégie qui inclut la voiture dans un ensemble d'autres moyens de transport plus durables, nouveaux ou innovants. La voiture doit en outre être aussi petite, sûre et peu polluante que possible.

En effet, nous devons tous partager la route avec autrui, et chacun le fait de différentes manières qui varient

trouvent chez les jeunes avec le train pour la COP26 à Glasgow, pour donner un bon exemple. Cette année a connu une grande percée: depuis 2021, le Nightjet-nachttrein roule à nouveau entre Bruxelles et Vienne, à l'initiative de la compagnie autrichienne ÖBB et avec le soutien de la NMBS.

Le ministre a obtenu dans le cadre du budget 2022 une enveloppe de 2 millions d'euro pour soutenir le développement du train de nuit depuis et vers la Belgique. Une renaissance attendue par de nombreux voyageurs. Ce montant sera affecté dans le courant de l'année, par exemple via une intervention dans les frais de sillon encourus par les compagnies concernées. Il continuera à encourager et à faciliter ce mouvement positif, visant à faire davantage de Bruxelles un hub du transport international, de jour comme de nuit, de personnes et de marchandises, par train, ce qui est déjà en partie naturel via notre positionnement au cœur de l'Europe et le rôle de Bruxelles comme capitale européenne.

Il inscrira ces actions dans un cadre européen, en continuant de plaider auprès de la Commission européenne pour une révision des règles en matière de soutien aux initiatives de transport international de personnes ou de marchandise, voire en faveur d'aides directes au train de nuit, permettant de créer un cadre de concurrence plus loyale avec d'autres moyens de transport comme l'avion.

L'essentiel est de ne pas imposer la vision égocentrique du passé aux générations futures, ni de leur faire payer les conséquences d'une négligence coupable du changement climatique. La mobilité est un outil, un levier qu'il faut activer pour faciliter le quotidien de chacun.

Het federale mobiliteitsbeleid is een beleid:

- dat de vrijheid bevordert van iedereen om zich te verplaatsen;
- door iedereen in staat te stellen het meest geschikte vervoermiddel te kiezen;
- en door een aanpak te hanteren waarin ook de auto een plaats krijgt, naast andere duurzamere, nieuwe of vernieuwende vervoermiddelen. Die auto moet bovendien zo klein en zo veilig mogelijk zijn en zo min mogelijk vervuilen.

We moeten immers allemaal de weg delen met anderen, en we doen dat in diverse rollen. Die wisselen

d'un jour à l'autre ou d'une semaine à l'autre en tant que piéton, cycliste, usager des transports publics ou conducteur d'un véhicule, motorisé ou non, électrique ou fonctionnant à l'aide d'un carburant fossile. Avoir le choix en matière de mobilité, c'est aussi être capable de considérer la mobilité comme un service et non comme une possession.

Le ministre a entamé une consultation en collaboration avec ses collègues régionaux et avec nos administrations respectives afin d'élaborer une vision interfédérale de la mobilité en tant que service (MaaS).

L'objectif est d'établir un cadre juridique permettant le développement de services qui facilitent la mobilité des citoyens et les accompagnent dans leurs déplacements intermodaux.

Cette année, nous contribuerons à concrétiser une vision de la mobilité en tant que service concentrée sur quatre grands domaines d'activité dans le prolongement des initiatives européennes et régionales. Cette vision, combinée au cadre légal, doit permettre de développer une nouvelle offre de services pour une mobilité multimodale plus efficace avant la fin de cette législature.

Le vélo est un mode de déplacement actif en plein développement, qui regorge d'avantages: il est bon pour la santé, il est bon par la mobilité, il est bon pour la préservation des espaces. Il a connu un boom extraordinaire avec la période du COVID-19 et de nombreuses communes et des gouvernements régionaux, dont le gouvernement bruxellois, choisissent de lui donner davantage de place.

Il était utile et nécessaire que le gouvernement fédéral se mette au diapason et développe ses propres initiatives. Comme soutenir le vélo comme mode de déplacement vers le lieu de travail, lutter plus efficacement contre le vol de vélo, construire des véloroutes le long des voies de chemins de fer ou faciliter la combinaison entre le vélo et le train. Le premier plan vélo fédéral constitue notre feuille de route et fera l'objet d'une évaluation et d'un ajustement annuel, de façon à ce que les différents membres du gouvernement jouent leur rôle dans le développement de la politique cycliste.

Le ministre prendra des initiatives pour faciliter l'accès au vélo pour les femmes, de la généralisation de l'indemnité vélo pour les déplacements domicile-travail ou développer une politique européenne du vélo. Il a également remis la réforme du Code de la route sur les rails afin de parvenir en 2022 à un texte qui fasse consensus avant publication. Son intention est d'y faire la place belle aux nouveaux modes de déplacement plus durables, sur une, deux, trois ou quatre roues. Avec en

van dag tot dag of van week tot week: als voetganger, als fietser, als gebruiker van het openbaar vervoer of als bestuurder van een voertuig, al dan niet gemotoriseerd, met elektrische motor of op fossiele brandstof. De keuze hebben qua mobiliteit betekent ook dat we die mobiliteit kunnen zien als een dienst, en niet als bezit.

De minister heeft samen met zijn gewestelijke collega's en de respectieve besturen een raadpleging opgestart om een interfederale visie op *Mobility as a Service* (MaaS) uit te werken.

Het ligt in de bedoeling een wettelijk kader te bepalen waarbinnen diensten kunnen worden ontwikkeld die de mobiliteit van burgers faciliteren en hen begeleiden bij hun intermodale trajecten.

Dit jaar zal de minister mee een visie rond *Mobility as a Service* uitwerken die focust op vier grote werkteerijnen, in het verlengde van de Europese en gewestelijke initiatieven. Die visie moet het, samen met het wettelijke kader, mogelijk maken om, nog in de loop van deze regeerperiode, een nieuw dienstenaanbod voor een efficiëntere multimodale mobiliteit uit te werken.

Fietsen is een manier om zich actief te verplaatsen, is in opmars en biedt veel voordelen: het is goed voor de gezondheid, voor de mobiliteit en voor het behoud van de ruimte. Tijdens de COVID-19-crisis is het fietsgebruik explosief toegenomen en hebben veel gemeenten en gewestregeringen, waaronder die van Brussel, ervoor gekozen de fietsers meer ruimte te bieden.

Het was zinvol en nodig dat de federale regering diezelfde lijn ging volgen en met eigen initiatieven kwam. Zo wordt het gebruik van de fiets gesteund als vervoermiddel van en naar het werk, wordt fietsendiefstal efficiënter tegengegaan, worden fietssnelwegen aangelegd langs spoorlijnen en wordt de fiets-treincombinatie gefaciliteerd. Het eerste federale Actieplan ter Promotie van de Fiets is een stappenplan en zal jaarlijks worden geëvalueerd en bijgestuurd opdat de diverse regeringsleden hun deel doen om het fietsbeleid uit te werken.

De minister zal initiatieven nemen om vrouwen beter toegang te bieden tot de fiets, om de fietsvergoeding voor het woon-werktraject algemeen uit te rollen en om een Europees fietsbeleid tot stand te brengen. Tevens heeft hij de werkzaamheden tot hervorming van de Wegcode hervat, teneinde in 2022 een tekst te kunnen voorleggen waarover vóór de bekendmaking ruime consensus bestaat. De minister beoogt daarin een mooie plaats in te ruimen voor nieuwe, duurzamere vormen van mobiliteit,

trame de fond l'objectif incontournable que le Code de la route contribue encore davantage à la sécurité des piétons, des cyclistes et de tous les usagers.

En effet, la Belgique est loin d'être suffisamment performante en matière de sécurité routière. Avec plus de 600 morts sur la route en 2019, elle se situe parmi les plus mauvais élèves de la classe européenne. Si de nombreux progrès ont été effectués depuis les années 2000, l'effort doit se poursuivre et s'amplifier pour atteindre l'objectif de zéro mort de la route en 2050 au plus tard. Chaque victime de la route est une de trop. Et pour permettre un meilleur partage de la route et la liberté de se déplacer avec son choix de mobilité, un élément est essentiel: la sécurité. Et cette sécurité, c'est ensemble que nous devons l'améliorer et la garantir.

C'est pourquoi le ministre a lancé une nouvelle initiative en 2021 sous le slogan "*All for zero*".

Outre le premier "Plan fédéral de sécurité routière" et les 32 mesures qu'il a proposées avec ses collègues de la Justice et de l'Intérieur, le ministre a commencé à élaborer un "Plan interfédéral de sécurité routière" avec les Régions, une première en Belgique.

Les principaux axes d'action de ce plan sont les suivants:

- cohabiter sur la route: Trouver un équilibre sur nos routes entre les différents modes de transport;

- par exemple en modernisant et clarifiant le Code de la route, avec une priorité donnée à la marche, aux vélos, aux transports en commun avant les véhicules individuels partagés voire personnels. Selon le principe STOP: *Stappen* (Marcher), *Trappen* (Pédaler), *Openbaar Vervoer* (Transport public), *Privé-vervoer* (Transport privé);

- ou en sensibilisant chacun(e) comme acteur ou actrice de la sécurité routière via notamment des campagnes de prévention et des fiches personnalisées envoyées en annexe de chaque amende routière;

- mettre un terme aux comportements à risque: Lutter contre les comportements à risque qui mettent en péril la sécurité des usagers de la route;

- par exemple en renforçant la lutte contre l'usage du "GSM" au volant en travaillant à la révision du cadre légal afin de permettre l'identification de ces comportements par des moyens semi-automatisés;

op één, twee, drie dan wel vier wielen. In dat verband kan men er niet omheen dat de Wegcode de veiligheid van de voetgangers, de fietsers en alle weggebruikers nog beter moet waarborgen.

Inzake verkeersveiligheid heeft België immers nog veel werk. Met meer dan 600 verkeersdoden in 2019 bengelt ons land zowat onderaan het Europese klassement. Hoewel er sinds de jaren 2000 veel vooruitgang werd geboekt, moeten de inspanningen worden voortgezet én opgevoerd, opdat uiterlijk in 2050 geen enkele verkeersdode meer te betreuren valt. Elk verkeersslachtoffer is er een te veel. Veiligheid is cruciaal om een beter weggebruik te bewerkstelligen en om eenieder de vrijheid te bieden zich te verplaatsen met het vervoermiddel van zijn keuze. Die veiligheid moet door alle weggebruikers samen worden verbeterd en gewaarborgd.

Daarom heeft de minister in 2021 een nieuw initiatief gelanceerd, "*All For Zero*".

Naast het eerste Federaal Verkeersveiligheidsplan en de 32 maatregelen die hij samen met zijn collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken heeft voorgesteld, is de minister samen met de gewesten begonnen met het opstellen van een Interfederaal Verkeersveiligheidsplan, een primeur in België.

De krachtlijnen van dit plan zijn:

- samen op (de) weg: een evenwicht vinden op de weg tussen de verschillende vervoerswijzen;

- bijvoorbeeld door de Wegcode te moderniseren en te verduidelijken, waarbij voorrang wordt gegeven aan wandelen, fietsen en het openbaar vervoer boven individuele deelvoertuigen of persoonlijke voertuigen. Volgens het STOP-principe: *Stappen*, *Trappen*, *Openbaar Vervoer*, *Privévervoer*;

- of door iedereen bewust te maken van zijn of haar rol in onze verkeersveiligheid, meer bepaald via preventiecampagnes en gepersonaliseerde fiches bij elke verkeersboete;

- een einde maken aan risicogedrag: bestrijden van risicogedrag dat de veiligheid van weggebruikers in gevaar brengt;

- bijvoorbeeld door de strijd tegen het gebruik van mobiele telefoons achter het stuur op te voeren dankzij een herziening van het rechtskader om het vaststellen van dergelijk gedrag met semi-geautomatiseerde middelen mogelijk te maken;

— ou en affichant l'incompatibilité de certains médicaments avec la conduite par de nouveaux pictogrammes apposés visiblement sur leur boîte;

— contrôler et sanctionner, accompagner et former: Mieux adapter les sanctions pour lutter contre la récidive;

— par exemple, en augmentant le “risque” d’être contrôlé et en généralisant le recours à des mesures alternatives, de type formation à la conduite et aux conséquences de la conduite dangereuses, pour les automobilistes coupables de récidive;

— ou en utilisant de manière ciblée et proportionnelle, dans le respect de la vie privée, les caméras intelligentes pour contrôler la vitesse sur les autoroutes ou encore sécuriser les passages à niveaux;

— ou encore en renforçant l’efficacité de la justice via notamment la création d’un parquet national spécialisé pour la sécurité routière et l’accélération de la perception des amendes, et l’opérationnalité de la police de la route.

Le Plan interfédéral de sécurité routière, qui comprend le plan fédéral et les plans des Régions, sera présenté dans quelques jours aux États généraux de la sécurité routière.

Comme ce fut le cas lors de la rédaction du “Plan Fédéral de Sécurité Routière”, les citoyennes et citoyens seront invités en 2022 à contribuer à cet objectif commun “All for zero” en soumettant des projets pour des événements locaux autour de la sécurité routière.

Avec plus de 5 500 participants à l’enquête en ligne et plus de 100 citoyens actifs lors des panels organisés partout en Belgique dans le cadre du “Plan Fédéral de Sécurité Routière”, le ministre a pu constater à quel point chacune et chacun voulait participer au débat et contribuer à améliorer la sécurité routière pour toutes et tous. Il est dès lors convaincu que cette démarche participative pourra être amplifiée avec succès en 2022.

Le ministre souhaite tout particulièrement mettre l’accent sur les systèmes qui protègent les usagers actifs, tels que les avertisseurs de collision avec des piétons ou des cyclistes, les systèmes d’avertissement des angles morts ou les normes de vision directe des véhicules lourds. Il mandatera à cet effet, en 2022, le SPF Mobilité et Transports afin qu’il adopte les positions les plus volontaristes possibles dans les enceintes européennes et internationales où les normes technologiques futures sont débattues.

— of door aan te geven dat bepaalde geneesmiddelen niet samengaan met autorijden. Daarvoor zullen er nieuwe pictogrammen zichtbaar aangebracht worden op de verpakking;

— controleren en sanctioneren, ondersteunen en opleiden: straffen beter afstemmen om recidive tegen te gaan;

— bijvoorbeeld door de “pakkans” te vergroten en het gebruik van alternatieve maatregelen, zoals een rijopleiding en een opleiding over de gevolgen van gevaarlijk rijgedrag, te veralgemenen voor automobilisten die herhaaldelijk overtredingen begaan;

— of door slimme camera’s op een gerichte en evenredige manier te gebruiken, met respect voor de privacy, om de snelheid op onze snelwegen te controleren of de overwegen te beveiligen;

— of door het rechtsstelsel doeltreffender te maken, dankzij de oprichting van een gespecialiseerd nationaal parket voor verkeersveiligheid, door boetes sneller te innen en de verkeerspolitie slagvaardiger te maken.

Het Interfederaal Verkeersveiligheidsplan, waarin de federale plan en de plannen van de gewesten zijn opgenomen, wordt over enkele dagen voorgesteld tijdens de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid.

Zoals het geval was bij de redactie van het Federaal Verkeersveiligheidsplan, zullen de burgers in 2022 de mogelijkheid krijgen om bij te dragen aan de gemeenschappelijke “All-for-zero”-doelstelling door projecten in te dienen voor lokale evenementen inzake verkeersveiligheid.

De minister heeft kunnen vaststellen hoezeer eenieder aan het debat wil deelnemen en wil bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid voor allen: meer dan 5 500 mensen hebben de online-enquête ingevuld en meer dan 100 burgers hebben actief deelgenomen aan de overal in België georganiseerde panels in het raam van het Federaal Verkeersveiligheidsplan. Hij is er dan ook van overtuigd dat die participatieve aanpak in 2022 een nog groter succes kan worden.

De minister wil in het bijzonder de klemtoon leggen op de systemen die de actieve weggebruikers beschermen, zoals systemen die waarschuwen voor een dreigende aanrijding van voetgangers of fietsers, waarschuwingssystemen voor dode hoeken, of normen voor direct zicht voor vrachtwagens. Daartoe zal hij in 2022 de FOD Mobiliteit en Vervoer opdragen zo vooruitstrevend mogelijke standpunten in te nemen in de Europese en de internationale fora waar de toekomstige technologie-normen worden besproken.

La mobilité est aussi internationale avec malheureusement aussi des dérives qui mettent en danger la sécurité. Il fait référence à la fraude et du dumping social qui exercent en effet une influence négative sur la santé économique du secteur routier et des entreprises belges, ainsi que sur le respect des conditions de travail et sur la sécurité sur la route. En 2022, il veillera d'ailleurs à la mise en œuvre rapide du "Paquet Mobilité", un ensemble de règles négociées durement au cours des dernières années pour réguler le transport routier international, à la mise à jour du "Plan fédéral de lutte contre le dumping social", en collaboration avec les ministres de l'Emploi et des Affaires sociales et en coopération avec les Régions. Des protocoles seront aussi actualisés afin de renforcer la collaboration entre les différents services de contrôle et de lutter contre cet autre fléau social et sécuritaire de les routes.

Par son action politique, le ministre veut également sauver des vies en réduisant les coûts environnementaux de la mobilité.

Il est très important que la politique de mobilité contribue activement aux objectifs climatiques des autorités, puisqu'un tiers des émissions de gaz à effet de serre résulte des choix de mobilité.

Le gouvernement a également pris diverses mesures pour rendre le parc automobile belge plus respectueux de l'environnement. Un signal fort du gouvernement, qui a fait du climat une priorité.

— sous l'impulsion du ministre des Finances, diverses mesures fiscales ont été adoptées pour promouvoir les véhicules ne générant pas d'émissions, en particulier par l'électrification prévue du parc de voitures de société et un meilleur budget mobilité;

— en collaboration avec les ministres de l'Énergie et du Climat et nos collègues régionaux, nous travaillons actuellement à une vision belge des carburants alternatifs et de leurs applications, afin de soutenir les ambitions de la Commission européenne dans le cadre du paquet "Fit for 55";

— en collaboration avec la ministre de l'Énergie, le ministre des Finances et nos collègues régionaux, nous allons déployer une infrastructure de recharge pour encourager une adoption rapide de véhicules ne générant pas d'émissions.

La Mobilité participera activement à la mise en place d'un système permettant de mieux suivre l'évolution

Mobiliteit heeft ook internationale aspecten en op dat vlak zijn er helaas uitwassen die de veiligheid in het gedrang brengen. De minister verwijst naar de fraude en de sociale dumping; die hebben een negatieve weerslag op de economische gezondheid van het wegvervoer en van de Belgische ondernemingen, alsook op de inachtneming van de regels inzake de arbeidsomstandigheden en de verkeersveiligheid. De minister zal er in 2022 trouwens op toezien dat het zogenoemde Mobiliteitspakket snel ten uitvoer wordt gelegd; dat pakket omvat een geheel van regels waarover de afgelopen jaren hard is onderhandeld en die bedoeld zijn om het internationaal wegvervoer te regelen. Voorts stuurt hij aan op de actualisering van het federaal plan ter bestrijding van sociale dumping, in samenwerking met de ministers bevoegd voor Werk en voor Sociale Zaken, alsook met de gewesten. Ook protocollen zullen worden bijgewerkt om de samenwerking tussen de diverse controlediensten aan te scherpen en de voormelde sociale problemen en veiligheidsmanco's tegen te gaan.

De minister wil met zijn politieke optreden ook levens redden door de milieukosten van de mobiliteit terug te dringen.

Het is uitermate belangrijk dat het mobiliteitsbeleid actief bijdraagt aan de klimaatdoelstellingen van de overheid, aangezien een derde van de uitstoot van broeikasgassen het gevolg is van de mobiliteitskeuzes.

De regering heeft trouwens verschillende maatregelen genomen om het Belgische wagenpark milieuvriendelijker te maken. Een sterk signaal van de regering, die van het klimaat een prioriteit heeft gemaakt.

— onder impuls van de minister van Financiën werden allerlei fiscale maatregelen goedgekeurd om emissieloze voertuigen te promoten, meer bepaald door middel van de geplande elektrificatie van het bedrijfswagenpark en een beter mobiliteitsbudget;

— samen met de ministers van Energie en Klimaat en de gewestelijke collega's werkt de regering momenteel aan een Belgische visie inzake alternatieve brandstoffen en de toepassingen ervan, om de ambities van de Europese Commissie in het kader van het "Fit for 55"-pakket te ondersteunen;

— samen met de minister van Energie, de minister van Financiën en de gewestelijke collega's zal de minister een laadinfrastructuur uitrollen om de snelle invoering van emissieloze voertuigen te stimuleren.

De Mobiliteit zal actief meewerken aan de invoering van een systeem om de evolutie van het wagenpark

du parc de véhicules, afin de pouvoir mesurer l'impact des mesures prises et, si nécessaire, de les adapter, toujours dans le but de réduire l'impact environnemental et d'augmenter la sécurité de tous les usagers.

Pour rendre notre air plus sain, le secteur aérien doit également élever son regard vers l'horizon décarboné et revoir son plan de vol afin de réussir les passages qui l'attendent sur les enjeux climatiques. Il continuera dès lors à inscrire en 2022 son action dans une volonté de diminuer l'impact de l'activité aérienne sur l'environnement et sur les populations survolées, mais aussi afin d'accompagner et d'inciter le secteur à relever ces défis majeurs pour les générations futures.

Si l'aviation veut entrevoir un avenir, il est en effet primordial qu'elle réduise substantiellement l'impact qu'elle a sur son environnement, tant au niveau des nuisances sonores que des émissions polluantes. Ici aussi l'innovation technique et technologique peut y contribuer.

L'utilisation des drones peut par exemple avantageusement remplacer l'aviation légère, qui est bien plus polluante et moins efficace, pour effectuer, entre autres, la surveillance technique des ouvrages d'art ainsi que celle des sites sensibles ou de grands sites industriels. Mais le ministre fait référence aussi au groupe de travail regroupant des experts techniques et opérationnels de la DGTA, de skeyes, des compagnies aériennes et de l'aéroport de Bruxelles-National qu'il a mis sur pied en juin dernier afin de proposer des solutions à court, moyen et long termes dans la gestion du trafic aérien et l'utilisation de l'espace aérien.

De même, afin de pouvoir progresser vers une amélioration de la situation pour les populations survolées et suite aux décisions de Justice déjà intervenues dans le dossier, il a mis sur pied la Plateforme de concertation sur l'avenir de l'aéroport de Bruxelles-National, dont la première réunion s'est tenue en septembre. Réunissant les représentants des communes et régions concernées, des associations de riverains, des opérateurs économiques et des partenaires sociaux, de l'aéroport et de notre contrôleur aérien, cette plateforme a pour objectif de faire émerger une vision partagée des mesures à prendre pour améliorer la situation de toutes et tous.

Dans la même logique, une nouvelle étude d'incidence est en cours d'élaboration relative à la problématique des nuisances sonores dues à l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National. Il vise à fournir pour la mi 2022 une photographie de la situation actuelle afin d'objectiver l'activité de l'aéroport au regard des nuisances sonores engendrées.

beter te volgen, zodat de impact van de genomen maatregelen kan worden gemeten en die zo nodig kunnen worden bijgesteld, steeds met het oog op een kleinere milieu-impact en meer veiligheid voor alle gebruikers.

Met het oog op gezondere lucht moet ook de luchtvaartsector koolstofvrij worden en zich aanpassen om de transitie die de sector door de klimaatverandering te wachten staat, te verwezenlijken. De minister zal in 2022 dan ook blijven ijveren voor een kleinere weerslag van de luchtvaartactiviteit op het milieu en op de mensen die onder vliegroutes wonen, maar zal de sector ook begeleiden en aanmoedigen om die grote uitdagingen voor de toekomstige generaties aan te gaan.

De luchtvaart kan alleen maar een toekomst hebben als ze haar milieu-impact significant terugdringt, zowel op het vlak van de geluidsoverlast als met betrekking tot de vervuilende uitstoot. Ook in dat verband kan technische en technologische innovatie een bijdrage leveren.

Een mogelijke vooruitgang is bijvoorbeeld de vervanging van lichte vliegtuigen door drones, want die vervuilen minder, terwijl ze doeltreffender zijn voor taken zoals technische inspectie van kunstwerken, van gevoelige sites of van grote industriële vestigingen. De minister wijst er echter ook op dat hij in juni van dit jaar een werkgroep heeft opgericht, bestaande uit technische en operationele deskundigen van het directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV), skeyes, de luchtvaartmaatschappijen en Brussels Airport, teneinde oplossingen op korte, middellange en lange termijn voor te stellen voor het beheer van het luchtverkeer en het gebruik van het luchtruim.

Om de situatie te verbeteren van de mensen die onder de vliegroutes wonen en rekening houdend met de ter zake al genomen rechterlijke beslissingen, heeft de minister de in september voor het eerst bijegekomen platform voor overleg over de toekomst van Brussels Airport opgericht. Dat overlegplatform groepeerde de vertegenwoordigers van de betrokken gemeenten en gewesten, van de bewonersverenigingen, van de economische spelers en de sociale partners, van de luchthaven en van de nationale luchtverkeersleiding; het beoogt een consensus te bewerkstelligen over de maatregelen die moeten worden genomen om de situatie van alle betrokkenen te verbeteren.

Met hetzelfde doel voor ogen wordt momenteel gewerkt aan een nieuwe impactstudie over de geluidsoverlast die Brussels Airport teweegbrengt. De minister streeft ernaar tegen medio 2022 te beschikken over een beschrijving van de huidige situatie, teneinde een objectief beeld te krijgen van de luchthavenactiviteiten en de daarmee gepaard gaande geluidsoverlast.

Enfin, la réorganisation et le renforcement de la DGTA, l'administration aéronautique, sont également nécessaires, notamment après des audits européens particulièrement sévères. Il a rapidement mis sur la table du gouvernement un plan d'action qui prévoit notamment l'engagement de nouveaux membres du personnel et une réforme des tarifs appliqués aux compagnies aériennes pour les services rendus. Cette transformation de la DGTA est essentielle pour parvenir à mettre en œuvre les changements nécessaires dans le secteur aérien.

Le ministre compte également sur le futur contrat de gestion de Skeyes qui lui permettra de répondre aux nouveaux défis que sont notamment, au-delà de la gestion du ciel belge, la diminution de l'impact sonore et environnemental de l'activité aérienne, tout en maintenant le haut niveau de sécurité aérienne atteint aujourd'hui par la Belgique, et la maîtrise des coûts de l'entreprise. Il tient à cet égard à saluer ici la décision budgétaire du gouvernement de mettre sur pied un "droit d'embarquement" qui concrétise cette volonté partagée d'encourager les modes de déplacements +durables et de créer des conditions de concurrence plus loyales entre les différents moyens de transport. Les principes relatifs à ce droit d'embarquement doivent être fixés sur proposition du ministre des Finances d'ici au 1^{er} avril, date de son entrée en vigueur.

Au niveau européen, le ministre continuera certainement à plaider pour une réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien et pour une meilleure organisation de l'espace aérien européen qui tienne davantage compte des aspects environnementaux. Et il y accordera une attention particulière à partir de 2022 lors de la préparation de la présidence belge de l'Union européenne en 2024.

Ce n'est qu'en travaillant ensemble avec des partenaires européens et internationaux que nous pourrions apporter un réel changement. L'objectif est de rendre le train compétitif par rapport au transport aérien. Le ministre travaille sur deux fronts à cet égard:

— il plaidera au niveau européen pour une interdiction des vols de courte distance;

— et il soutiendra la proposition de la Commission européenne de mettre progressivement fin à l'exonération fiscale sur le kérosène à partir de 2023 pour les vols au sein de l'Union européenne.

Tot slot moet het directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV), de voor de luchtvaart bevoegde dienst, worden gereorganiseerd en uitgebreid, meer bepaald na uiterst kritische Europese audits. De minister heeft de regering onmiddellijk een actieplan voorgelegd, dat onder meer voorziet in de indienstneming van bijkomend personeel en in de hervorming van de tarieven die de luchtvaartmaatschappijen worden aangerekend voor de geleverde diensten. Die hervorming van het DGLV is cruciaal om de noodzakelijke veranderingen binnen de luchtvaartsector tot stand te brengen.

De minister rekent er voorts op dat via de toekomstige beheersovereenkomst met Skeyes een antwoord op de nieuwe uitdagingen zal kunnen worden geboden; naast het beheer van het Belgische luchtruim denkt hij daarbij aan de vermindering van de geluids- en milieu-impact van de luchtvaartactiviteiten, aan het behoud van het thans door ons land bereikte hoge veiligheidsniveau van de luchtvaart, alsook aan het onder controle houden van de bedrijfskosten. Hij is dan ook tevreden dat de regering bij de begrotingsopmaak heeft beslist een inscheeptaks in te stellen; aldus wordt immers uiting gegeven aan het voormelde gemeenschappelijke streven naar duurzamere modaliteitsvormen en naar eerlijker concurrentie tussen de diverse transportmiddelen. De beginselen van die inscheeptaks moeten op voorstel van de minister van Financiën wordt bepaald tegen 1 april 2022, want dan treedt die taks in werking.

Zeker op Europees niveau zal de minister blijven pleiten voor een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaartsector en voor een betere organisatie van het Europese luchtruim, waarbij meer rekening wordt gehouden met de milieuaspecten. Hij zal daar vanaf 2022 bijzondere aandacht aan besteden bij de voorbereiding van het Belgische voorzitterschap van de Europese Unie in 2024.

Alleen door samen te werken met de Europese en internationale partners kan echte verandering tot stand worden gebracht. Het doel is de trein competitief te maken in vergelijking met het vliegtuig. De minister zet in dat verband in op twee fronten:

— hij zal op Europees niveau pleiten voor een verbod op korteafstandsvluchten;

— hij zal het voorstel van de Europese Commissie steunen om de belastingvrijstelling voor kerosine vanaf 2023 geleidelijk af te schaffen voor vluchten binnen de Europese Unie.

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) commence son propos en signalant qu'il est difficile de discuter de la note politique sans chiffres. Il va donc baser son propos sur les données récentes que le groupe a reçu.

Le ministre se vante en annonçant des investissements supplémentaires dans les chemins de fer.

Les calculs n'en sont pas à un milliard près, le ministre donne des chiffres qui varient selon le lieu et la circonstance: *State of the Union*, conférence de presse ou discussion en séance plénière. Il y a une tendance à gonfler les chiffres.

La confection du budget 2021 de la SNCB était remplie de postes d'économies.

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

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

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

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

L'investissement supplémentaire de 615 millions d'euros n'est pas mentionné, mais par contre, il y a une économie de plus de 300 millions d'euros pour la SNCB sur la législature. Il s'agit des dernières données disponibles.

Entre-temps, on annonce de petites sommes, presque symboliques, comme 25 millions d'euros pour

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) stelt om te beginnen dat het moeilijk is de beleidsnota te bespreken wanneer geen cijfers voorliggen. Hij zal zich dus baseren op de recente gegevens die zijn fractie heeft ontvangen.

Toch klopt de minister zich op de borst over bijkomende investeringen in spoor.

Berekeningen steken op geen miljard, de minister geeft cijfers die variëren, naargelang van de plaats en de omstandigheid: *State of the Union*, een persconferentie of een bespreking in de plenaire vergadering. De neiging is er om cijfers op te blazen.

De begrotingsopmaak voor de NMBS van 2021 stond bol van de besparingsposten.

— Indexering van de exploitatietoelage NMBS wordt vanaf 2021 bevroren. Vier opeenvolgende indexsprongen op spoorvervoer, equivalent aan structurele besparing van meer dan 50 miljoen over een regeerperiode. Voor alle duidelijkheid, dit is de impact van lagere financiering door hervorming van infrastructuurvergoeding buiten beschouwing gelaten.

— Variabele toelage: vermindert ook. Een besparing van nog eens 66 tot 80 miljoen per jaar. Dit is meer dan 270 miljoen besparing over de regeerperiode, exclusief de kosten van de gedeelde indexering, dan zou nog meer zijn. (post 33 51 10 312218).

— Investeringsstoelage: ook dat werd bevroren vanaf 2021. Netto-toelage neemt toe, maar enkel omdat investeringskosten ETCS wegvallen. Ook hier *de facto* een besparing van tientallen miljoenen euro per jaar.

— Wel groei op kapitaalsubsidies, maar aanzienlijk minder dan besparingen op exploitatietoelage, op variabele toelage en op investeringstoelage.

De bijkomende investering van 615 miljoen euro wordt niet vermeld, en daartegenover staat een besparing van meer dan 300 miljoen euro voor de NMBS over de regeerperiode. Dat zijn de recentste data die beschikbaar zijn.

Intussen komen enkele aankondigingen voor geringe, bijna symbolische bedragen zoals 25 miljoen euro voor

l'amélioration de l'accessibilité, mais aucun moyen pour augmenter l'offre de trains alors que c'est justement sur ce point que le ministre est le plus ambitieux. Le ministre reprend d'une main ce qu'il donne de l'autre.

Le ministre se targue d'avoir amélioré le service. Dans la presse, il est intarissable sur ses objectifs et ses promesses. Mais cette attitude contraste avec la réalité du terrain. En octobre 2021, nous avons enregistré les chiffres de ponctualité les plus bas de ces deux dernières années. Les améliorations promises ne sont guère perceptibles.

L'accent est mis sur le renouvellement des infrastructures ferroviaires. Le Plan Boost de 365 millions est en grande partie destiné à la rénovation des infrastructures. C'est étrange.

Le ministre n'a, selon ses propres dires, aucune idée du taux d'exploitation du réseau ferroviaire, de la capacité utilisée ou disponible ni des lacunes du réseau ferroviaire. Ni le ministre ni le Parlement ne disposent d'une base objective pour juger de l'opportunité des investissements ferroviaires, et encore moins pour fixer les priorités.

Le ministre dégage des budgets pour la rénovation de l'infrastructure, mais nous n'avons pas la moindre idée de leur pertinence réelle. En effet, dans le cadre de l'élaboration de la vision stratégique 2040, le ministre étudie encore, en collaboration avec les entreprises ferroviaires, les offres et les horaires ferroviaires possibles du futur.

La capacité des rails est donc inconnue, tout comme l'offre future souhaitée. Il apparaît toutefois clairement que l'état des rails n'est pas suffisant pour répondre à l'offre future.

L'intervenant s'interroge sur le nombre de lignes ferroviaires. Y a-t-il encore des sillons disponibles pour des services supplémentaires? Où se situent les goulets d'étranglement? Tout ce que l'on sait, c'est le coût de la facture: 365 millions d'euros. L'élaboration des politiques a besoin d'objectivation et de transparence.

En ce qui concerne l'exploitation, le ministre indique que l'augmentation du télétravail sera l'un des principaux enjeux.

C'est remarquable, car bien que le ministre reconnaisse que ce sera le grand défi de l'avenir, non seulement pour la durée des confinements et des restrictions temporaires, mais aussi après, il ne dit absolument rien d'autre, dans la note de politique générale, sur cet "enjeu

de verbetering van de toegankelijkheid, maar geen middelen een voor groter treinaanbod, terwijl de minister net de grootste ambities daar legt. De minister geeft met ene hand en neemt met de andere.

De minister klopt zich op de borst over de verbetering van de dienstverlening. Uitgebreide doelstellingen en beloften in de pers. Maar dit staat in contrast met realiteit op het veld. In oktober 2021 zagen we de laagste stiptheidscijfers van de afgelopen 2 jaar. Van die beloofde verbeteringen is weinig te merken.

De focus wordt gelegd op de vernieuwing van de spoorinfrastructuur. Het Boost-plan van 365 miljoen euro wordt grotendeels bestemd voor de vernieuwing van de infrastructuur. Dit is raar.

De minister heeft naar eigen zeggen geen idee van de benutting van het spoornetwerk, de gebruikte of beschikbare capaciteit en de knelpunten in het spoornetwerk. De minister noch het Parlement heeft een objectieve basis om te oordelen over de opportuniteit van spoorinvesteringen, laat staan om de prioriteiten te bepalen.

Hij trekt budgetten uit voor vernieuwing van de infrastructuur, maar of dat eigenlijk zinvol is, daar hebben we niet het minste idee van. Want in het kader van de opmaak van de Strategische visie 2040 is de minister samen met de spoorbedrijven nog aan het studeren over het mogelijke spooraanbod en dienstregeling van de toekomst.

De capaciteit van de rails is dus onbekend, net zoals het toekomstige gewenste aanbod. Het is wel duidelijk dat de staat van de rails niet voldoende is voor het toekomstige aanbod.

De spreker heeft vragen bij het aantal spoorlijnen. Zijn er nog rijpaden voor extra dienstverlening? Waar zitten de knelpunten? Maar dat het 365 miljoen euro moet kosten, dat is dan weer bekend. Beleidsvoering heeft objectivering en transparantie nodig.

Over exploitatie zegt de minister dat de toename van telewerk een van de voornaamste kwesties zal zijn.

Opvallend, want hoewel de minister erkent dat dit de grote uitdaging wordt voor de toekomst, niet alleen voor de duur van lockdowns en tijdelijke beperkingen, maar ook daarna, zegt hij verder in de beleidsnota helemaal niks over "een van de voornaamste kwesties". Over de

majeur". Il n'y fait aucune mention des implications pour la politique, ni pour l'offre ferroviaire.

Au contraire, le ministre entend renforcer l'offre de transport, non seulement en fonction de la demande, mais aussi en fonction de l'offre: "L'offre de transport sera renforcée prioritairement, d'une part là où elle est encore particulièrement faible (en-dessous de la fréquence horaire), et d'autre part là où la demande potentielle s'exprime déjà de manière évidente."

Si la seconde partie est logique, la première l'est beaucoup moins. S'il n'y a pas eu de demande de transport ferroviaire ces dernières années et qu'une baisse continue de la demande de transport est prévue en raison du télétravail, quelle est la réponse de la politique? Quelle est la réponse politique du ministre des chemins de fer à l'augmentation du télétravail? Comment compte-t-il y adapter l'offre de trains?

Le ministre peut-il justifier l'augmentation de l'offre de trains sur des lignes à faible demande alors que la demande de transport ferroviaire est en baisse? Nous connaissons les promesses: des trains partout toutes les 15 minutes et près des villes toutes les 10 minutes. L'écart entre l'offre et la demande, le ministre le creuse lui-même. Avec toutes les pertes financières que cela implique. Pour l'instant, il peut encore cacher ces pertes croissantes dues à l'augmentation de l'offre sans passagers en brandissant l'argument financier du coronavirus, et demander au gouvernement des chèques pour couvrir ces pertes supplémentaires, mais il arrivera un moment où cela ne fonctionnera plus. Tôt ou tard, on s'apercevra que, même sans crise du COVID, les gouffres financiers s'agrandissent.

S'il y a assez d'argent, si le budget continue d'arriver, c'est amusant de mettre plus de trains partout, qu'il y ait des usagers dedans ou pas. Mais les chiffres ne suivent pas.

Comment le ministre va-t-il financer cette offre supplémentaire, sans nouveaux crédits? Le prix du billet devra-t-il augmenter? Le ministre n'a pas exclu cette possibilité dans le passé. La SNCB doit-elle contracter de nouvelles dettes? Ou le ministre a-t-il l'intention de financer exclusivement ces dépenses en réalisant à la SNCB des gains d'efficacité supplémentaires, ce à quoi Ecolo-Groen s'est si fortement opposé lors de la législature précédente?

En ce qui concerne le service aux usagers et l'amélioration des performances, la note de politique générale indique que l'objectif est de mettre en place les conditions pour une amélioration de l'efficacité du système: utilisation accrue du matériel roulant existant, meilleure

implications pour het beleid, of voor het spooraanbod, valt niets te lezen.

Integendeel, de minister wil het vervoersaanbod versterken, niet enkel vraaggestuurd maar ook aanbodgestuurd: "vervoersaanbod zal bij voorrang worden versterkt, enerzijds daar waar het nog bijzonder zwak is (onder de frequentie per uur) en anderzijds daar waar de potentiële vraag reeds duidelijk tot uiting komt."

Het tweede is logisch, het eerste veel minder. Als er de afgelopen jaren nog niet eens vraag was naar treinvervoer en er een blijvende daling in de vervoersvraag verwacht wordt door telewerk, wat is dan het antwoord vanuit het beleid? Wat is het beleidsmatige antwoord van de spoorminister op toenemend telewerk? Op welke manier wil hij het treinaanbod daarop afstemmen?

Kan de minister verantwoorden dat het treinaanbod stijgt op lijnen met geringe vraag en waar de vraag naar spoorvervoer daalt? We kennen de beloftes: trein overal om het kwartier en in de buurt van de steden om de 10 minuten. De kloof tussen vraag en aanbod, die maakt hij eigenhandig groter. Met alle financiële verliezen van dien. Voorlopig kan hij die groeiende verliezen van toenemend aanbod zonder passagiers nog verstoppen onder de financiële dekmantel van corona, en daar bij de regering cheques vragen ter dekking van die extra verliezen, maar er zal een moment komen dat dit niet meer lukt. Vroeg of laat blijkt dat ook zonder coronacrisis de financiële putten groeien.

Als er geld genoeg is, als het budget blijft komen, is het plezant om overal meer treinen in te leggen, of er nu mensen op zitten of niet. Maar de cijfers volgen niet.

Hoe gaat de minister dat bijkomend aanbod financieren, zonder extra geld? Moet de ticketprijs omhoog? De minister sloot dat in het verleden niet uit. Moet de NMBS nieuwe schulden maken? Of wil de minister dat puur laten financieren door het realiseren van bijkomende efficiëntiewinsten bij de NMBS, waar Ecolo-Groen de vorige zittingsperiode zo hard tegen was?

Inzake dienstverlening aan de gebruikers en de verbetering van de prestaties stelt de beleidsnota dat het de bedoeling is voorwaarden te scheppen om de efficiëntie van het systeem te verbeteren: intensiever gebruik van het bestaande rollend materieel, betere afstemming van

adéquation de la composition des trains à la demande, optimisation des horaires pour éviter des temps en terminus non productifs, etc.

Que prévoit le ministre au sujet des guichets? Comme il s'est publiquement insurgé à ce sujet, il semble raisonnable de conclure à présent des accords à cet égard. Que compte inclure le ministre dans le contrat de gestion? La SNCB pourra-t-elle décider de manière autonome des heures d'ouverture et des fermetures éventuelles à l'avenir?

Un certain nombre de résolutions ont été votées à la Chambre:

— proposition de résolution visant la réalisation d'une liaison ferroviaire transfrontalière entre Hamont et Weert (DOC 55 1781);

— proposition de résolution relative à la participation d'Infrabel et de la SNCB à la réalisation d'un réseau de pistes cyclables rapides (DOC 55 0944);

— proposition de résolution relative au maintien des moyens d'investissement prévus pour la liaison ferroviaire L204 entre Gand et Terneuzen.(DOC 55 1109);

— proposition de résolution relative aux données ouvertes au sein du Groupe SNCB (DOC 54 1117).

Il est étonnant que le ministre n'en fasse pas mention, alors que les propositions émanent de sa propre majorité au sein de cette commission et ont été votées à une large majorité.

La note de politique générale contient des dizaines de références à la protection du climat et de l'environnement. Les émissions doivent être réduites, mais des trains diesel continuent de circuler, tous en Flandre orientale (Gand-Eeklo, De Pinte-Audenarde-Renaix, Melle-Zottegem-Grammont et Alost-Burst).

Recommander le transport ferroviaire pour des raisons climatiques et en tant qu'épine dorsale de la mobilité durable n'a guère de sens lorsque le train fonctionne encore au carburant fossile. Heureusement, un budget supplémentaire a été prévu pour Infrabel. Le ministre va-t-il investir dans l'électrification des lignes? À quelle échéance?

En ce qui concerne les passages à niveau, le ministre a annoncé une réforme de la procédure de suppression. C'est positif, puisque cela répond à une demande de la Chambre. L'intervenant a également une proposition de loi à l'examen. Il espère simplement qu'elle sera utilisée à bon escient. La note de politique générale semble

de treinsamenstelling op de vraag, optimalisering van de dienstregeling enzovoort.

Wat gaat de minister opnemen over loketten? Hij heeft daarover publiek gebotst, dus lijkt het zinvol om daar nu afspraken over te maken. Wat wil de minister daarover opnemen in het beheerscontract? Zal de NMBS in de toekomst autonoom kunnen beslissen over openingsuren en eventuele sluitingen?

In de Kamer werd een aantal resoluties aangenomen:

— voorstel van resolutie voor het realiseren van een grensoverschrijdende treinverbinding tussen Hamont en Weert (DOC 55 1781/001);

— voorstel van resolutie betreffende de medewerking van Infrabel en NMBS bij de realisatie van een netwerk van fietssnelwegen (DOC 55 0944/001);

— voorstel van resolutie betreffende het behoud van de voorziene investeringsmiddelen voor de spoorverbinding L204 tussen Gent en Terneuzen (DOC 55 1109/001);

— voorstel van resolutie met betrekking tot open data bij de NMBS-groep (DOC 54 1117/001).

Het valt op dat de minister daarover niets vermeldt, zelfs al komen de voorstellen van zijn eigen meerderheid in deze commissie en werden ze aangenomen met een ruime meerderheid.

De beleidsnota bevat tientallen verwijzingen naar verbeteringen ten bate van het klimaat en het leefmilieu. Men wil de uitstoot terugdringen, maar toch rijden er nog dieseltreinen, allemaal in Oost-Vlaanderen (Gent-Eeklo, De Pinte-Oudenaarde-Ronse, Melle-Zottegem-Geraardsbergen en Aalst-Burst).

Het aanprijzen van spoorvervoer om redenen van klimaat en als ruggengraat van duurzame mobiliteit heeft weinig zin wanneer de trein nog op fossiele brandstof rijdt. Gelukkig is er wat bijkomend budget voor Infrabel. Gaat de minister investeren in de elektrificatie van de trajecten? Tegen wanneer?

In verband met spooroverwegen kondigt de minister een hervorming aan van de procedure tot afschaffing. Dit is positief, want de Kamer is daarvoor vragende partij. De spreker heeft ook een wetsvoorstel dat hangende is. Hij hoopt alleen dat het de juiste doelstellingen dient. De beleidsnota lijkt vooral te suggereren dat het nieuwe

surtout suggérer que le nouveau cadre est destiné à faciliter la suppression des passages à niveau. Ce n'est bien sûr pas l'intention. Les débats parlementaires précédents ont surtout mis en évidence un problème de base juridique en ce qui concerne la procédure de suppression, les relations avec les pouvoirs locaux et le rôle d'Infrabel en tant que juge et partie.

La position d'Infrabel dans la procédure de suppression est controversée. Le membre demande au ministre de ne pas confier à Infrabel la préparation de cette modification de la loi, mais plutôt de la faire élaborer par son cabinet ou par le SPF Mobilité.

Le dossier le plus délicat reste bien sûr la préparation de la libéralisation.

Cette commission a entendu des universitaires, des intervenants de l'administration européenne, des fédérations européennes, des entreprises ferroviaires elles-mêmes et des syndicats.

Ils sont unanimes: la préparation de la mise en œuvre du pilier "marché" du quatrième paquet ferroviaire est un exercice gigantesque qui prendra de 12 à 15 ans. Le ministre n'ignore pas que la date limite pour l'entrée en vigueur des règlements européens est le 1^{er} janvier 2033, ce qui signifie qu'il reste 11 ans à la politique pour se préparer à la libéralisation du marché.

Le timing est serré. Certains partis n'y sont pas favorables. Les uns l'attendent avec moins d'enthousiasme que les autres, mais tout le monde est assez raisonnable pour se rendre compte qu'il faudra y passer et qu'il n'est tout simplement pas possible de repousser le dossier jusqu'à la prochaine législature.

La seule mesure très modeste qui figure à ce sujet dans l'accord de gouvernement concernait l'organisation de projets-pilotes, mais elle ne figure plus dans la note de politique générale pour l'année 2022. La phase préparatoire sera donc lancée au plus tôt en 2023, ce qui signifie qu'une nouvelle année très précieuse sera gaspillée en ce qui concerne les préparatifs nécessaires à la plus grande réforme ferroviaire depuis cent ans.

L'intervenant demande une nouvelle fois au ministre de prendre ses responsabilités dans ce dossier et de demander au SPF Mobilité de lancer les études nécessaires. Le ministre caresse l'ambition d'être le ministre qui aura réformé fondamentalement le transport ferroviaire à l'horizon 2040 et qui l'aura remis sur les rails, mais il échouera dans sa mission s'il continue à refuser de mettre en œuvre le volet "marché" du quatrième paquet ferroviaire. Si tel est le cas, la SNCB risque de ne même

kader bedoeld is om overwegen makkelijker te kunnen afschaffen. Dat is natuurlijk niet de bedoeling. Uit eerdere parlementaire behandelingen is vooral gebleken dat er een probleem is met de juridische basis van de procedure tot afschaffing, de omgang met lokale besturen en met rol van Infrabel als rechter en partij.

De positie van Infrabel in de afschaffingsprocedure is omstreden. Het lid verzoekt de minister de voorbereiding van die wetswijziging niet toe te vertrouwen aan Infrabel en veeleer zelf te doen uitwerken door zijn kabinet of de FOD Mobiliteit.

De olifant in de kamer is natuurlijk de voorbereiding van de liberalisering.

Er zijn hoorzittingen geweest in deze commissie met academici, met mensen van de Europese administratie, met Europese federaties, met spoorbedrijven zelf en met vakbonden.

Ze zijn unaniem: de voorbereiding van de implementatie van de marktpijler in het vierde spoorwegpakket is een gigantische oefening die 12 tot 15 jaar vraagt om rond te krijgen. De minister weet dat de deadline voor de inwerkingtreding van de Europese verordeningen ligt op 1 januari 2033, wat betekent dat er voor het beleid nog 11 jaar resteert ter voorbereiding van de vrijmaking van de markt.

Dit is krap. Sommige partijen zien dat niet zitten. De ene kijkt er met minder enthousiasme naar uit dan de andere, maar iedereen is verstandig genoeg om te weten dat het eraan komt en het is simpelweg niet mogelijk de kwestie door te schuiven naar de volgende regeerperiode.

Het enige zeer bescheiden stapje dat daarover in het regeerakkoord stond, ging over de organisatie van proefprojecten, maar dat staat niet meer in de beleidsnota voor het jaar 2022. De start van de voorbereiding zal dus ten vroegste vallen in 2023, waarmee opnieuw een erg waardevol jaar wordt verspild voor de nodige voorbereiding van de grootste hervorming van de spoorwegen in honderd jaar.

De spreker roept de minister nogmaals met aandrang op ter zake zijn verantwoordelijkheid te nemen en de FOD Mobiliteit te doen starten met de nodige studies. Het is zijn ambitie om de minister te worden die het spoorvervoer tegen 2040 fundamenteel hervormt en op de kaart zet, maar als hij blijft weigeren om de marktpijler van het vierde spoorwegpakket te implementeren, zal die opdracht falen. Dan bestaat de kans dat NMBS het jaar 2040 niet eens haalt, omdat ze gewoon niet

plus exister en 2040 dès lors qu'elle n'aura tout simplement pas été préparée à faire face à la concurrence. En sa qualité d'ancien administrateur délégué de la SNCB, M. Cornu a mis en garde à plusieurs reprises contre un scénario à la Sabena. L'intervenant demande au ministre prendre ce dossier à bras-le-corps et de faire le nécessaire, dans l'intérêt de la position concurrentielle future de la SNCB ainsi que dans l'intérêt de ses travailleurs, de ses clients et de ses usagers.

Les points positifs suivants peuvent déjà être soulignés:

- la demande formulée à la SNCB de se concerter avec les entreprises régionales en charge de la mobilité plus tôt au cours du processus décisionnel;

- l'intention de se concentrer davantage sur la sécurité des employés du rail et la protection de l'intégrité personnelle. Le ministre s'était montré plus vague dans ses réponses à des questions orales précédemment posées à ce sujet. Quelle réaction sera donnée à tout acte de violence commis à l'encontre d'un membre du personnel de la SNCB, en particulier à l'encontre des membres de Securail? La SNCB se constituera-t-elle partie civile pour chaque acte de violence commis à l'encontre d'un de ses collaborateurs?

- l'interdiction de l'utilisation des pesticides au sein d'Infrabel, qui sera une priorité pour l'année à venir.

Madame Kim Buyst (Ecolo-Groen) rappelle que la mobilité est un droit fondamental. Les personnes incapables de se déplacer ne peuvent pas prendre pleinement part à la société. Il faut donc que la Belgique aille de nouveau de l'avant.

Dans sa présentation, le ministre a stipulé qu'une mobilité peut être un levier dans la lutte contre le changement climatique.

Comme dans sa première note de politique générale, le ministre met l'accent sur la coopération. Il ne sera pas surpris que l'intervenante entend l'encourager dans cette voie. En effet, la base de la politique est la coopération, parce qu'ensemble on va plus loin.

L'intervenante lit par exemple que le ministre souhaite poursuivre le dialogue avec les organes consultatifs et les parties prenantes, ainsi que la coopération avec les régions dans le cadre de la vision 2040 relative à l'évolution du rail. Serait-il possible de faire le point sur ce dossier? Le ministre souhaite également poursuivre la coopération avec le SPF Mobilité et Transport de manière constructive, un nouveau contrat de gestion ayant été établi à cette fin pour la période 2021-2023. De nouveaux éléments ont-ils été inclus dans ce contrat?

voorbereid is op concurrentie. De heer Cornu heeft als voormalige ceo van NMBS bij herhaling gewaarschuwd voor zo'n Sabena-scenario. De spreker vraagt dat de minister die handschoen opneemt en het nodige doet, in het belang van de toekomstige concurrentiepositie van de NMBS, van de mensen die er werken en van haar klanten en gebruikers.

Positieve punten zijn alvast:

- de vraag aan de NMBS om in vroegere fase van besluitvorming te overleggen met de gewestelijke mobiliteitsbedrijven;

- de intentie om meer in te zetten op veiligheid van spoormedewerkers en bescherming van de persoonlijke integriteit. Op eerdere mondelinge vragen antwoordde de minister minder duidelijk. Hoe zal worden opgetreden tegen elke geweldpleging tegen een personeelslid van de NMBS, en in het bijzonder van Securail? Gaat de NMBS zich burgerlijke partij stellen bij elke geweldpleging tegen een van haar medewerkers?

- het verbod van pesticidegebruik bij Infrabel, dat een prioriteit in het komende jaar wordt.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) wijst erop dat mobiliteit een grondrecht is. Wie zich niet kan verplaatsen, kan niet volwaardig deelnemen aan de samenleving. En dus mag het terug vooruitgaan in België.

In zijn uiteenzetting stelt de minister dat mobiliteit een hefboom kan zijn in de strijd tegen de klimaatverandering.

Net zoals in de eerste beleidsnota legt de minister opnieuw de nadruk op samenwerken. Het zal hem niet verbazen dat de spreker de minister daarin wil aanmoedigen. Politiek betekent immers samenwerken, want samen geraak je verder.

Zo leest het lid dat de minister de dialoog met de adviesorganen en stakeholders wil voortzetten, net zoals de samenwerking met de gewesten in het kader van Vision Rail 2040 betreffende de evolutie van de spoorwegen. Is het mogelijk om hierover een stand van zaken te krijgen? Ook de samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer wil de minister op een constructieve manier voortzetten. Daartoe werd ook een nieuw beheerscontract opgesteld voor 2021 -2023. Zijn er nieuwe elementen die in dat contract opgenomen werden?

Nous ne pourrions relever les défis complexes en matière de durabilité qu'en intensifiant nos efforts et en travaillant ensemble (collègues, clients et la société de manière générale). C'est pourquoi l'intervenante se réjouit de lire que les objectifs de développement seront un fil conducteur de la politique menée. Le ministre a-t-il l'intention d'évaluer après un certain temps les avancées obtenues dans le cadre de la concrétisation des objectifs fixés?

Une grande partie de la note de politique générale porte sur le rail. On a demandé énormément au personnel de la SNCB et d'Infrabel au cours de l'année écoulée. La pandémie et, plus tard, les inondations ont rendu leur travail tout sauf facile. Il est clair que l'entreprise ferroviaire peut compter sur son personnel. L'expertise au sein de l'entreprise est énorme. Pour permettre aux collaborateurs d'évoluer au sein de l'entreprise, il conviendra de miser sur la formation continue et la reconversion. L'Infrabel Academy a ouvert officiellement ses portes le 4 janvier 2021, mais le premier jour de cours officiel a eu lieu le 1^{er} septembre. Quels avantages ce campus offre-t-il dans le cadre de la formation du personnel?

Après des années de désinvestissement, les défis budgétaires au sein de l'entreprise ferroviaire ont encore été plus sous pression en raison de la pandémie de coronavirus et, plus tard, des réparations auxquelles il a été nécessaire de procéder en raison des inondations. Même si cela ne sera probablement jamais suffisant pour certains, le ministre a réussi à obtenir 365 millions de fonds européens et à dégager 250 millions au sein du budget fédéral pour procéder à des investissements dans le rail. Ces moyens seront utilisés pour effectuer les travaux de rénovation et d'entretien nécessaires, mais aussi pour rendre le rail plus accessible ou pour étoffer l'offre ferroviaire. Est-il vrai que le ministre estime qu'il importe d'abord de disposer d'une vision claire concernant le rail pour ensuite décider des investissements nécessaires? Le ministre indique que la Belgique devra développer sa propre vision. À cette fin, il importera d'étudier différents modèles, comme le modèle de corridors. Qu'entend le ministre par-là?

L'élaboration de nouveaux contrats de gestion, ou plus exactement du contrat de performance avec Infrabel et du contrat de service public avec la SNCB, est un autre dossier que le ministre a immédiatement pris à bras-le-corps. Le temps pressait, les derniers contrats datant de 2008. L'intervenante estime à titre personnel que ces contrats devraient reposer sur une vision axée sur les clients, visant à servir la société et à tenir compte non seulement du transport dans et entre les villes, mais aussi du transport dans les zones rurales. Il serait peut-être judicieux de faire prochainement le point sur ce dossier au sein de cette commission, afin que les membres

De complexe uitdagingen op gebied van duurzaamheid kunnen we enkel aangaan door onze inspanningen op te schalen, door middel van samenwerken (collega's, klanten en de samenleving). Daarom was de spreker verheugd te lezen de ontwikkelingsdoelen een rode draad doorheen het beleid zullen vormen. Is de minister van plan de evoluties die hij verwezenlijkt inzake de vooropgestelde doelen na verloop van tijd te evalueren?

Een groot deel van de beleidsnota gaat over het spoor. Het voorbije jaar heeft heel wat gevraagd van het personeel van zowel NMBS als Infrabel. De pandemie en later de overstromingen maakten hun job allesbehalve makkelijk. Het is duidelijk dat de spoorwegmaatschappijen kunnen rekenen op hun personeel. De expertise in het bedrijf is enorm. Om mensen de kans te geven door te stromen binnen het bedrijf, moet er ook ingezet worden op bijscholing en herscholing. Infrabel Academy opende officieel op 4 januari 2021, maar had zijn eerste officiële schooldag op 1 september. Welke voordelen biedt deze campus binnen de opleiding van het personeel?

De budgettaire uitdagingen binnen de spoorwegondernemingen, na jaren van desinvestering, kwamen nog meer onder druk te staan door de coronapandemie en later de herstellingen die nodig waren als gevolg van de overstromingen. Ondanks het feit dat het voor sommigen waarschijnlijk nooit genoeg zal zijn, is de minister er wel in geslaagd om zowel 365 miljoen euro aan Europese middelen als 250 miljoen euro uit de federale begroting vrij te maken voor investeringen in het spoor. De middelen zullen gebruikt worden voor de nodige renovatie- en onderhoudswerkzaamheden, maar ook voor het toegankelijker maken van het spoor of de uitbreiding van het aanbod. Klopt het dat de minister van mening is dat het belangrijk is eerst de visie op het spoor duidelijk te krijgen, om dan te beslissen welke investeringen nodig zijn? België zal zijn eigen visie moeten ontwikkelen zegt de minister nog. Daarvoor is het belangrijk verschillende modellen te onderzoeken, zo ook het corridormodel, wat bedoelt de minister daarmee?

Nog iets dat hij meteen heeft vastgepakt, is de ontwikkeling van de nieuwe beheerscontracten, of om correct te zijn het performantiecontract met Infrabel en het openbaredienstcontract met de NMBS. Dringend nodig, aangezien de laatste dateren van 2008. Persoonlijk denkt de spreker dat de contracten een klantvriendelijke visie moet bevatten die ten dienste staat van de maatschappij en niet enkel vervoer binnen en tussen steden omvat, maar ook vervoer in landelijke gebieden. Misschien is het een idee om binnenkort reeds een stand van zaken te geven in deze commissie, zodat de leden ook zicht krijgen op de richting die de contracten uitgaan.

aient eux aussi une idée de la direction qui sera suivie dans ces contrats. Par ailleurs, l'intervenante souhaite indiquer que, dans le cadre de tout renforcement de l'offre, il conviendra aussi de prendre en considération le personnel qui devra permettre ce renforcement.

L'accessibilité du rail est un sujet qui tient à cœur à Ecolo-Groen. La politique d'accessibilité n'est pas destinée à un groupe restreint d'individus, mais profitera à l'ensemble des Belges. Il a été déposé une proposition de résolution (DOC 55 1640) demandant de garantir l'accessibilité des gares et des trains, ce qui requerra effectivement de disposer des moyens d'investissement nécessaires, ainsi que d'œuvrer à la réduction des délais de réservation, au remplacement des rampes d'accès actuelles et de s'assurer aussi de l'accessibilité des bus de remplacement. Des mesures ont-elles déjà été prises à cet égard?

L'accent mis sur la combinaison idéale vélo-train est un excellent exemple de la complémentarité des transports. La membre souhaite également attirer l'attention sur le stationnement des vélos. Le système mis en œuvre à Utrecht peut être considéré comme une bonne pratique: ce système consiste à prévoir une aire de stationnement sûre et de qualité pour les vélos, où le stationnement est gratuit pendant les vingt-quatre premières heures, après quoi une contribution doit être payée. Dans ce contexte, il convient aussi de féliciter le ministre pour le plan BeCyclist, le premier plan fédéral de promotion du vélo en Belgique. Faire du vélo rend heureux. Ces derniers mois, les Belges ont été plus nombreux que jamais à (re)découvrir le vélo. C'est pourquoi il est positif que le gouvernement fédéral ait décidé de donner plus d'espace aux cyclistes.

Le doublement du trafic de marchandises est une décision logique lorsque l'on sait qu'un train permet de soustraire cinquante camions à la circulation routière. Comment le ministre envisage-t-il le rôle accru confié au gestionnaire d'infrastructure dans ce domaine?

Les transports publics doivent être un lieu où tout un chacun doit pouvoir se sentir à l'aise. Où l'on peut rêver, travailler encore un peu, lire un livre ou le journal en toute quiétude. Or, des chiffres du SPF Mobilité révèlent qu'une femme sur trois indique que la crainte d'être victime de comportements indésirables d'autres passagers constitue une raison d'éviter les transports en commun. Quels efforts la SNCB et Securail pourraient-ils et vont-ils consentir pour lutter contre ce sentiment d'insécurité?

Mais tout le monde doit pouvoir se sentir en sécurité au travail, ce qui est certainement aussi valable pour les personnes qui assurent la sécurité des voyageurs.

Daarnaast wil de spreekster meegeven dat wanneer het aanbod wordt versterkt, er ook oog moet zijn voor het personeel dat dit mogelijk moet maken.

Toegankelijkheid van het spoor is een onderwerp dat Ecolo-Groen na aan het hart ligt. Toegankelijkheidsbeleid is niet voor een niche, maar komt alle Belgen ten goede. Een resolutie werd ingediend (DOC 55 1640), waarin gevraagd wordt stations en treinen toegankelijk te maken, waarvoor inderdaad de nodige investeringsmiddelen nodig zijn, en ook werk te maken van het terugdringen van reserveringstermijnen, de oprijplaten te vervangen en er bij vervangbussen ook voor te zorgen dat deze toegankelijk zijn. Zijn daar al stappen in vooruit gezet?

Het inzetten op de gouden combinatie fiets-trein is een prima voorbeeld van de complementariteit van vervoer. Graag vestigt het lid daarbij de aandacht op het fietsparkeren. Men kan het systeem van Utrecht aanhalen als "good practice": een degelijke en veilige fietsparking waar men de eerste 24 uur gratis parkeert, maar nadien een bijdrage betaalt. In deze context past het ook de minister te feliciteren met het plan BeCyclist, het eerste federaal plan ter promotie van de fiets in België. Fietsen maakt gelukkig. Meer Belgen dan ooit (her)ontdekten de voorbije maanden de fiets. Daarom is het goed dat ook deze federale regering beslist heeft fietsers meer ruimte te geven.

Het verdubbelen van het goederenverkeer is logisch, als je weet dat één trein vijftig vrachtwagens van de weg haalt. Hoe ziet de minister daarin de grotere rol voor de infrastructuurbeheerder?

Openbaar vervoer moet een plek zijn waar je op je gemak kan zijn. Waar je onbezorgd kan wegdromen, nog even werken, een boek of krant lezen. Een op drie vrouwen noemt echter angst voor ongewenst gedrag van andere passagiers een reden om het openbaar vervoer te mijden, dat bleek uit gegevens van de FOD Mobiliteit. Welke inspanningen kunnen en zullen NMBS en Securail ondernemen om dit onveiligheidsgevoel aan te pakken?

Maar ook iedereen moet zich veilig kunnen voelen op het werk. En dat geldt zeker ook voor de mensen die instaan voor de veiligheid van de reizigers. Daarom zal

C'est pourquoi la concertation avec la ministre de l'Intérieur restera nécessaire, ainsi que la prise de mesures adéquates par la SNCB.

En ce qui concerne le trafic ferroviaire international, augmenter le nombre de trains et diminuer le nombre de vols est un objectif clair. Ecolo-Groen a dès lors déposé une proposition (DOC 55 1280) permettant de lancer le débat sur la manière dont on peut donner un coup de pouce aux liaisons internationales.

La sécurité routière reçoit également une place importante dans la note de politique générale. Les informations relatives aux victimes de la route ne laissent personne indifférent. Pourtant, une mère ne devrait pas avoir peur quand ses enfants prennent la route. Les chiffres provenant du baromètre Vias montrent une augmentation de 24 % du nombre de décès sur la route par rapport à 2020, ce qui constitue le chiffre le plus élevé depuis 2016. En outre, l'enquête Zeppe en Zikki indique que quatre enfants sur cinq ne se sentent pas en sécurité sur la route.

La route doit être plus sûre et c'est possible en posant des choix politiques clairs. Nous pouvons opter pour une vitesse réduite au centre des villages, des rues lisibles, des flux de circulation séparés, bref des villes et des communes où il fait bon vivre. Tout usager de la route peut commettre des erreurs, mais celles commises avec la voiture, une masse d'une tonne de métal ou plus, font des victimes. Les infrastructures routières doivent rendre les erreurs moins dangereuses. Le plan fédéral pour la sécurité routière accorde à juste titre plus d'attention aux usagers actifs de la route.

L'augmentation du nombre de contrôles portant sur la vitesse, le taux d'alcoolémie et l'utilisation du GSM au volant semble être une bonne approche. Les développements technologiques pourraient permettre d'utiliser des caméras également pour ces contrôles. L'intervenante demande, à ce sujet, une attention particulière pour le respect de la législation sur la vie privée dans l'utilisation des caméras. Lors de l'examen de la note de politique générale précédente, elle a déjà attiré l'attention sur la possibilité de recourir à des formations en tant qu'alternative à la perception immédiate. La membre se félicite de constater que le ministre entend explorer cette piste.

L'intervenante déplore que la tolérance zéro au volant ne soit pas instaurée, d'autant plus que ce thème se trouve sur la table du Parlement européen. Il convient d'instaurer la tolérance zéro dans toute l'Union européenne pour l'alcool et la drogue au volant. Il s'agit d'une exigence du Parlement européen, qui demande aux États membres et à la Commission d'agir.

Inderdaad overleg met de minister van Binnenlandse Zaken nodig blijven, alsook het nemen van passende maatregelen door NMBS.

In verband met het internationaal treinverkeer blijkt meer treinen en minder vliegen een duidelijke doelstelling. Ecolo-Groen diende dan ook een voorstel (DOC 55 1280) in dat het debat kan opstarten over hoe men internationale verbindingen een duw in de rug kan geven.

Verkeersveiligheid krijgt ook een belangrijke plaats in de beleidsnota. Berichten over verkeersslachtoffers laten niemand onberoerd. Maar eigenlijk zou een mama toch geen schrik mogen hebben haar kinderen de weg op te sturen. Cijfers afkomstig van de Viasbarometer wijzen op 24 % meer verkeerdoden ten opzichte van 2020 en het hoogste aantal verkeersdoden sinds 2016, of vier op vijf kinderen dat zich niet veilig voelt in het verkeer volgens het onderzoek Zeppe en Zikki.

Het verkeer moet veiliger, en dat kan door duidelijke beleidskeuzes te maken. Door te kiezen voor tragere dorpskernen, leesbare straten, gescheiden verkeersstromen; kortom aangename en leefbare steden en gemeenten. Elke weggebruiker kan fouten maken, maar fouten met de auto, blokken van een ton metaal of meer, maken zware slachtoffers. Het inrichten van verkeersinfrastructuur moet fouten minder gevaarlijk maken. Terecht wordt er in het federaal plan voor verkeersveiligheid meer aandacht gegeven aan actieve weggebruikers.

Ook het meer controle op snelheid, alcohol en gsm-gebruik aan het stuur lijken de juiste manier van aanpak; de ontwikkelingen op het gebied van technologie zouden aanleiding kunnen geven om camera's ook te gebruiken bij deze controles. De spreekster vraagt daarom aandacht voor de privacywetgeving bij het gebruik van camera's. Tijdens de bespreking van de vorige beleidsnota, richtte ze de aandacht reeds op alternatieve opleidingen in plaats van onmiddellijke inning en het lid is dan ook blij dat hij ook deze richting wil verkennen.

Jammer is dat niet wordt overgegaan tot het invoeren van nultolerantie achter het stuur, zeker nu ook het Europees Parlement dit op tafel legt. In heel de Europese Unie moet er een nultolerantie komen voor alcohol en drugs in het verkeer. Dat eist het Europees Parlement, dat actie vraagt van de lidstaten en de Commissie.

Un autre aspect évoqué par le ministre est celui de la mobilité autonome. L'intervenante estime qu'elle offre des opportunités pour rendre nos déplacements plus durables. Il convient toutefois de se garder de croire qu'avec l'émergence, à terme, de solutions technologiques, les mesures politiques durables et les changements de comportement à court terme sont inutiles. C'est pourquoi l'intervenante estime que les projets pilotes et les collaborations avec le monde académique restent importants.

Comme la membre l'a déjà évoqué ailleurs, l'utilisation d'énergies renouvelables dans le transport constitue un thème important pour le groupe vert.

En diminuant le nombre de véhicules utilisant des moteurs à combustion, ce qui constitue un des objectifs du gouvernement, nous pouvons nous attaquer au problème des agrocarburants. Au niveau fédéral, l'avantage fiscal pour les voitures de société émettant des gaz à effet de serre est supprimé à partir de 2026, et on investit également pleinement dans le transport ferroviaire. Par ailleurs, du point de vue tant climatique qu'énergétique, l'électrification du transport reste pour nous la norme.

Les écologistes estiment que sur la base d'un consensus scientifique sur le climat, l'environnement et l'impact social de la première génération, un abandon progressif constitue l'approche logique, et il convient que cette discussion soit également menée au sein du gouvernement.

La Belgique doit montrer sa détermination et avoir pour objectif d'être un pionnier dans ce domaine. Tant l'aéroport de Bruxelles-National que les aéroports régionaux doivent devenir des centres de l'innovation pour réduire l'impact environnemental du trafic aérien.

À cet effet, il est en effet important de continuer à plaider au niveau européen pour une politique à double objectif: réduire progressivement les avantages du trafic aérien et rendre les voyages en train plus avantageux, de manière à ce que les voyageurs puissent faire un choix équitable. La Belgique doit jouer un rôle proactif dans ce domaine. L'intervenante pense à cet égard également aux mesures que les autorités peuvent prendre, par exemple instaurer une taxe d'embarquement sur les vols courts mais aussi prévoir suffisamment d'alternatives avec le train.

Le secteur aérien est évidemment un secteur important en Belgique, mais les nuisances sonores provoquées par le trafic aérien ne sont pas à sous-estimer. C'est pourquoi il est positif que le ministre entende entreprendre des démarches pour débloquent le dossier de l'aéroport de Bruxelles-National. Dans cette optique, l'élaboration d'un

Een ander aspect dat de minister aanhaalt is de zelfrijdende mobiliteit, die volgens de spreekster een aantal kansen biedt om het mobiliteitspatroon te verduurzamen. Men moet zich wel hoeden voor het geloof dat technologische oplossingen op termijn duurzame beleidsmaatregelen en gedragsverandering op korte termijn overbodig maakt. Daarom denkt de spreekster dat proefprojecten en samenwerken met de academische wereld in dezen wel belangrijk blijven.

Zoals het lid reeds elders aangaf, is hernieuwbare energie in transport een belangrijk thema voor de groene fractie.

Door het terugdringen van het aantal voertuigen met verbrandingsmotoren, een van de doelstellingen van de regering, kunnen we iets doen aan het probleem van de agrobrandstoffen. Federaal vervalt vanaf 2026 het fiscale voordeel voor bedrijfswagens die broeikasgassen uitstoten, en er wordt ook volop ingezet op het spoorvervoer. Daarnaast blijft, zowel vanuit klimaattoegankelijkheid als energetisch perspectief, elektrificatie van transport voor ons de norm.

De ecologisten vinden dat op basis van wetenschappelijke consensus over klimaat, milieu en sociale impact van de eerste generatie een uitfasering de logische aanpak is, en die discussie moet ook door de regering worden gevoerd.

België moet zijn vastberadenheid tonen en zich tot doel stellen een pionier te zijn op dit gebied. Zowel Brussels Airport als de regionale luchthavens moeten innovatieve centra worden om de milieu-impact van de luchtvaart te verminderen.

Daartoe is het inderdaad belangrijk om op Europees vlak te blijven pleiten voor een tweesporenbeleid – de voordelen van luchtvaart stapsgewijs terugdringen en treinreizen voordeliger maken, zodat reizigers echt een eerlijke keuze kunnen maken. België moet hierin een proactieve rol spelen. Daarbij wordt ook gedacht aan actie die de overheid zelf kan ondernemen, zoals de invoering van een inscheeptaks op korte vluchten, maar ook de creatie van voldoende alternatieven voor de trein.

Natuurlijk is luchtvaart een belangrijke sector in België, maar de geluidshinder veroorzaakt door het luchtverkeer mag niet worden onderschat. Daarom is het goed dat de minister stappen wil zetten inzake het deblokkeren van het dossier van Brussels Airport. Het uitwerken van een wettelijk kader gebaseerd op veiligheid, leefbaarheid en

cadre légal basé sur la sécurité, la qualité de vie et les règles internationales est indispensable, et la membre espère dès lors qu'il pourra être œuvré à un tel cadre.

Madame Mélissa Hanus (PS) souligne que la présentation du ministre s'inscrit dans la continuité de la note précédente, ce qui est parfaitement logique. Les investissements s'inscrivent dans un temps long. C'est le cas pour les investissements industriels ferroviaires mais aussi pour faire évoluer les habitudes parfois encrées depuis des décennies. Or, il y a urgence. Les inondations de cet été ont encore rappelé le changement climatique. Les épisodes météorologiques extrêmes vont se multiplier et s'accélérer dans les années à venir.

Tous les experts s'accordent à le dire: les changements de comportement individuels ne suffiront pas. Tout au plus représentent-ils 30 % de l'effort global à fournir. Le reste ressort de la responsabilité collective, autrement dit, des autorités, de l'État.

Il ne s'agit pas simplement de faire arriver les trains à l'heure, de réduire les bouchons à l'entrée de Bruxelles ou de se satisfaire d'un budget de la SNCB en équilibre. L'objectif est bien plus important et large que cela. Il est de créer une mobilité durable, c'est-à-dire une mobilité qui s'inscrive dans les trois axes que sont le social, l'économique et l'environnemental.

Il est indéniable que l'action du gouvernement s'inscrit dans cette logique. La rupture avec le précédent gouvernement est nette. Et l'échec de l'accord climatique au niveau belge en est une nouvelle illustration. Le premier parti de ce parlement ne connaît malheureusement pas l'intérêt général. Il défend une idéologie basée sur des frontières qui ignore les problèmes globaux.

Cette même logique régionaliste a empêché l'adoption de nouveaux contrats de services publics avec entreprises ferroviaires sous la précédente législature. Il s'agit d'un travail compliqué d'autant plus qu'il s'inscrit dans l'ambitieuse vision 2040. Mais personne ne doute que ce gouvernement y arrivera.

Alors on pourra toujours dire que ce n'est pas assez, qu'on peut faire plus. Mais il est clair que la direction prise est désormais la bonne.

Son groupe a toujours considéré l'investissement public comme vertueux. D'une part parce qu'il a un effet redistributeur des richesses indéniable. D'autre

internationale regels, zal daarbij onontbeerlijk zijn, en het lid hoopt dan ook dat er aan dergelijk kader gewerkt kan worden.

Mevrouw Mélissa Hanus (PS) geeft aan dat deze beleidsnota van de minister in het verlengde ligt van de vorige, hetgeen volstrekt logisch is. De investeringen worden over een lange periode gedaan. Dat geldt voor de industriële investeringen in het spoor, maar ook voor het veranderen van de gewoonten die soms al tientallen jaren zijn ingesleten. De tijd dringt echter. De overstromingen in de zomer van 2021 hebben andermaal duidelijk gemaakt dat het klimaat verandert. Extreme weersomstandigheden zullen de komende jaren nog vaker voorkomen en elkaar ook sneller opvolgen.

Alle deskundigen zijn het erover eens: individuele gedragsveranderingen zullen niet volstaan. Die zullen hoogstens 30 % bedragen van de totale te leveren inspanning. Het andere deel is collectieve verantwoordelijkheid. Daar moet met andere woorden de overheid, de Staat, voor zorgen.

Het komt er niet louter op aan de treinen op tijd te laten rijden, de files bij het binnenrijden van Brussel te verminderen of genoeg te nemen met een begrotingsevenwicht voor de NMBS. De doelstelling is veel groter en ruimer dan dat. Beoogd wordt tot een duurzame mobiliteit te komen, dat wil zeggen mobiliteit die sociaal, economisch en ecologisch is.

Het valt niet te ontkennen dat het overheidsbeleid tracht daaraan tegemoet te komen. De breuk met de vorige regering is duidelijk. Het mislukken van het klimaatakkoord op Belgisch niveau is daar een ander voorbeeld van. De grootste partij van dit Parlement bekommert zich jammer genoeg niet om het algemeen belang. Ze komt op voor een op grenzen berustende ideologie die de wereldwijde problemen negeert.

Diezelfde regionalistische logica stond tijdens de vorige zittingsperiode de goedkeuring van nieuwe openbaredienstcontracten met de spoorwegmaatschappijen in de weg. De opdracht is ingewikkeld, temeer daar hetgeen wordt beoogd deel uitmaakt van de ambitieuze "Vision Rail 2040". Niemand twijfelt er echter aan dat deze regering zal slagen.

Er kan evenwel altijd worden gezegd dat het niet volstaat, dat er meer kan. Maar het is duidelijk dat de thans ingeslagen weg de juiste is.

De fractie van de spreekster heeft overheidsinvesteringen altijd als een goede zaak beschouwd. Er vloeit een onmiskenbare welvaartsherverdeling uit voort. Daarnaast

part, c'est une façon d'élever la qualité de vie de tous les citoyens, quels que soient leurs revenus.

Les moyens d'investissements déjà accordés à Infrabel sont particulièrement notables. Ce sont des investissements pour le long terme dont le réseau a tant besoin, certainement du côté wallon.

Avec le Secrétaire d'État pour la Relance et les Investissements stratégiques, chargé de la Politique scientifique, la note politique du ministre de la mobilité s'inscrit dans cette réalité et son groupe continuera à chercher, les moyens là où ils se trouvent.

Reste que le côté social ne doit pas être considéré comme acquis. D'autant plus qu'il est double. L'oratrice fait notamment référence aux cheminots dont la productivité ne cesse de croître tout comme les jours de congés dont ils ne peuvent pas profiter. Qu'ils continuent à être présents tous les jours dans nos gares, nos trains, nos centres d'aiguillages et partout ailleurs en dit long sur leur sens de l'intérêt collectif qu'ils servent. Mais ne soyons pas naïf, on ne peut pas développer longtemps un secteur durable sans emploi durable.

Le volet social concerne aussi les concitoyens les plus fragiles. Que ce soit par leur revenu ou leur handicap, la mobilité ne peut être un facteur d'exclusion supplémentaire. L'accessibilité des gares et des tickets de train sont les deux faces d'une même pièce. Le ministre défend à juste titre la liberté de se déplacer, elle n'a de sens que si elle s'applique à tous. Par exemple, tout nouveau service numérique pour le voyageur doit être réfléchi pour tous les publics. Pour beaucoup de concitoyens, les nouvelles technologies seront toujours un obstacle infranchissable. Cela ne devrait pas les exclure des services publics pour autant.

M. Frank Troosters (VB) lit les deux axes stratégiques contenus dans la note de politique générale:

- réduire l'impact environnemental des déplacements (diminution des émissions de gaz à effet de serre);
- faire de la mobilité une liberté.

Le tout avec une dimension sociale, économique et environnementale. L'intervenant invite à observer ce qui se passe à l'extérieur de nos frontières. Il n'entend pas nier les effets néfastes des gaz à effet de serre, mais bien replacer la discussion dans un contexte plus large: la Chine émet à elle seule près d'un tiers des gaz

is het een manier om de levenskwaliteit van álle burgers te verbeteren, ongeacht hun inkomen.

Bijzonder opmerkelijk in dit verband zijn de reeds aan Infrabel toegekende investeringsmiddelen. Het zijn investeringen op lange termijn die het netwerk erg hard nodig heeft, zeker aan Waalse kant.

Met de staatssecretaris voor Relance en Strategische Investerings, belast met Wetenschapsbeleid, ligt deze beleidsnota van de minister van Mobiliteit in het verlengde van die werkelijkheid; de fractie van de spreker zal blijven zoeken naar de middelen daar waar ze voorhanden zijn.

Desalniettemin mag de sociale dimensie niet als vanzelfsprekend worden beschouwd, temeer daar het een tweeledig vraagstuk betreft. De spreker verwijst met name naar de spoorwegaarbeiders, wier productiviteit blijft toenemen, net zoals hun aantal vrije dagen blijft stijgen; ze kunnen ze echter niet opnemen. Dat zij elke dag op post blijven in de Belgische stations, in de treinen, in de seinhuizen en overal elders spreekt boekdelen over hun besef van het collectieve belang dat ze dienen. Laten we echter niet naïef zijn: zonder duurzame werkgelegenheid zal een sector niet lang duurzaam zijn.

Het sociale onderdeel betreft ook de meest kwetsbare medeburgers. Ongeacht hun inkomen of handicap mag mobiliteit geen bijkomende uitsluitingsfactor vormen. De toegankelijkheid van stations en vervoerbewijzen zijn twee kanten van dezelfde medaille. De minister verdedigt terecht de vrijheid om zich te verplaatsen, maar zulks heeft alleen zin als die vrijheid voor iedereen geldt. Zo moet worden nagedacht over wat de invoering van elke nieuwe digitale dienst voor de reizigers van alle doelgroepen betekent. Voor veel medeburgers zullen de nieuwe technologieën immers steeds een onoverkomelijke hindernis blijven. Op grond daarvan mogen zij echter niet van openbare dienstverlening worden uitgesloten.

De heer Frank Troosters (VB) leest de twee strategische beleidslijnen in de beleidsnota:

- de milieu-impact van de mobiliteit verminderen (uitstoot broeikasgassen);
- van mobiliteit een vorm van vrijheid maken.

Dit alles met een sociale, economische en milieudimensie. De spreker pleit ervoor om over de grenzen te kijken. Het ontkennen van de broeikasuitstoot is niet aan de spreker besteed, maar hij wil het wel even schetsen in een ruimer mondiaal kader: China stoot in zijn eentje bijna een derde van de wereldwijde broeikasgassen

à effet de serre à l'échelle mondiale, la Russie 4,58 %, l'Inde 7,2 %, les États-Unis 14,3 % et la Flandre 0,18 %.

La note de politique générale poursuit avec une énumération d'éléments qui sont déjà connus et une énumération d'éléments que le ministre entend encore réaliser, par exemple:

- poursuivre le dialogue avec les organes d'avis;
- poursuivre le partenariat 21-23 avec le SPF Mobilité;
- organiser les États généraux de la sécurité routière (*All for zero*);
- organiser la plateforme de concertation pour l'aéroport de Zaventem;
- poursuivre la concertation avec la ministre de l'Intérieur concernant la sécurité sur le rail;
- l'étude pour Vision Rail 2040: modèles de convention pour les contrats de services publics;
- examiner les opportunités pour le transport international de voyageurs;
- l'étude relative à une éventuelle extension de BruPass.

En outre, il est question d'une concertation à propos de la réforme et de la modernisation du code de la route et d'un élément qui est, selon l'intervenant, quasiment mentionné en note de bas de page: la plus grande réforme des chemins de fer de tous les temps, à savoir la libéralisation. Cet aspect reçoit trop peu d'attention dans la note de politique générale.

Le texte-cadre pour la projet "Vision Rail 2040" est très important. Une étude relative à la faisabilité économique des différents modèles possibles est en cours. C'est seulement sur la base de ce texte-cadre que l'on pourra réellement se mettre au travail et conclure les contrats de service public conformes à ce texte-cadre.

Toutefois, le ministre indique déjà qu'il souhaite améliorer l'efficacité de la SNCB, réformer les entreprises publiques, optimiser techniquement les horaires, utiliser le matériel roulant de manière plus intensive et réduire le temps non productif aux terminus.

L'intervenant demande comment le ministre compte s'y prendre. Cela ressemble presque à une critique

uit, Rusland 4,58 %, India 7,2 %, de VS 14,3 % en Vlaanderen 0,18 %.

Voorts volgt er in de beleidsnota een opsomming van zaken die al geweten zijn en een opsomming van zaken die de minister nog zal doen, zoals

- het overleg met de adviesorganen voortzetten;
- het Partnerschap 21-23 met de FOD Mobiliteit voortzetten;
- de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid organiseren (*All For Zero*);
- het overlegplatform voor Brussels Airport organiseren;
- overleggen met de minister van Binnenlandse Zaken over spoorveiligheid;
- de Studie voor Vision Rail 2040: modelbepaling openbaredienstcontract;
- het onderzoek naar kansen internationaal reizigersvervoer;
- de studie over eventuele uitbreiding BruPass.

Voorst is er ook sprake van overleg inzake een hervormde en gemoderniseerde verkeersreglementering en van een wat de spreker bijna een voetnoot zou noemen: de grootste spoorhervorming ooit, zijnde de liberalisering. Dit aspect heeft te weinig aandacht in de beleidsnota.

Heel belangrijk is de kadertekst voor het project "Vision Rail 2040". Een studie inzake de economische haalbaarheid van verschillende mogelijke modellen is lopende. Het is pas met deze kadertekst dat men effectief aan de slag kan en daarop afgestemde openbare dienstcontracten kan sluiten.

Wel geeft de minister al aan de efficiëntie bij de NMBS te willen verbeteren, hervormingen bij de overheidsbedrijven, de technische optimalisatie van de dienstregeling te willen nastreven, het rollend materiaal intensiever te willen gebruiken en de onproductieve tijd aan eindstations te willen beperken.

De spreker vraagt hoe de minister dat gaat doen. Het klinkt bijna als onverholen kritiek op het

ouverte de la direction de la SNCB. Manifestement, elle a besoin de l'aide du ministre.

En outre, l'intervenant trouve surtout dans la note de politique générale des choses que l'on savait déjà, et qui relèvent en fait de la logique même. Il en a déjà parlé auparavant, lorsqu'il a développé le sujet de l'accessibilité des gares, des quais et des trains pour les personnes à mobilité réduite.

Les plans déjà connus visant à mieux intégrer les différentes formes de transport public sont également exposés. Du moins, l'intention de les réaliser.

Mais pour aucun des deux thèmes susmentionnés, l'intervenant ne trouve de mesures concrètes. Pour cela, il faudra attendre le contrat de service public et, surtout, le budget. Car le ministre raconte beaucoup de choses sans que l'essentiel, le fondement, ne soit présent.

La note de politique générale contient également deux signes positifs, avec toutefois peu d'informations sur les actions, mesures ou objectifs concrets: d'une part, le passage sur les motocyclistes (qui avaient été complètement oubliés dans les plans politiques précédents) et d'autre part, le passage sur la sécurité (la sécurité des personnes) dans l'environnement ferroviaire ont été une agréable surprise.

L'intervenant se réjouit que le ministre ait pris à cœur les remarques qu'il avait formulées à ce sujet lors de l'examen de la note de politique générale précédente et qu'il ait cette fois également tenu compte de ces deux thèmes. Le groupe VB est toujours heureux lorsque ses propositions sont suivies d'effet.

Cette note de politique générale est un document volontariste qui montre clairement que les Flamands qui travaillent dur seront principalement poussés dans une direction écologique et que l'automobiliste sera le pigeon de la politique menée par la majorité, une direction dans laquelle la mobilité ne serait plus une liberté mais sera limitée, et une direction qui leur coûtera cher. Ce n'est pas la direction que le VB souhaite.

Pour le Limbourg et la Campine, l'intervenant demande si des mesures concrètes ont été prévues concernant le dossier de la liaison ferroviaire transfrontalière entre Hamont et Weert, dès que la situation politique aux Pays-Bas le permettra.

Faire de la mobilité une forme de liberté n'est pas l'évolution suivie, car c'est le contraire qui se produit. Les limitations, les interdictions, les restrictions, les taxes imposées au citoyen qui travaille doivent pousser

NMBS-management. Blijkbaar hebben zij de hulp van de minister nodig.

Voorts leest de spreker in de beleidsnota vooral zaken die al bekend waren, en die eigenlijk de logica zelf zijn. Hij besprak dit al eerder, waar hij uitgebreid inging op het thema van de toegankelijkheid van stations, perrons en de treinen voor personen met een beperkte mobiliteit.

Eveneens worden de al bekende plannen tot het realiseren van een betere integratie van de verschillende openbare vervoersvormen uit de doeken gedaan. Alleszins de intentie daartoe.

Maar voor geen van beide net aangehaalde thema's leest de spreker concrete maatregelen. Daarvoor blijft het wachten op het openbaredienstcontract, en bovenal, de begroting. Want wat zit hij hier allemaal te vertellen zonder dat de essentie, de onderbouw, aanwezig is.

De beleidsnota bevat ook twee lichtpuntjes, met weinig informatie echter over concrete acties, maatregelen of doelen, maar de passage over enerzijds de motorrijders (die in de vorige beleidsplannen volledig vergeten waren) en anderzijds een passage over veiligheid (persoonsgebonden veiligheid) binnen het spoorgebeuren waren een aangename verrassing.

Het doet de spreker plezier dat de minister zijn eerdere opmerkingen daarover bij de vorige beleidsnota ter harte heeft genomen en deze keer ook rekening heeft gehouden met beide thema's. De VB-fractie is altijd blij indien haar stellingen gevolg krijgen.

Deze beleidsnota is een voluntaristisch werkstuk dat duidelijk maakt dat de hardwerkende Vlamingen vooral in een ecologische richting zullen geduwd worden, de automobilist de pineut van het meerderheidsverhaal zal worden, een richting waarbij voor hen mobiliteit eerder beperkt wordt dan dat het een vrijheid zou zijn, en een richting die hen met een flinke rekening zal opzadelen. Dat is niet de richting die het VB wenst.

Voor Limburg en de Kempen vraagt de spreker of er concrete stappen zijn gepland inzake het dossier van de grensoverschrijdende treinverbinding tussen Hamont en Weert, zodra de Nederlandse politieke situatie dit toestaat.

Van mobiliteit een vorm van vrijheid maken is niet de evolutie, want het tegendeel gebeurt. Beperkingen, verboden, beknottingen, taksen betalen door de werkende burger die diezelfde burger in de door de regering

ce même citoyen dans la direction écologique souhaitée par le gouvernement. Ce n'est pas de la liberté. C'est de la coercition.

M. Emmanuel Burton (MR) estime que cette note de politique générale rentre dans le cadre de l'accord de gouvernement selon deux axes stratégiques: la réduction de l'impact environnemental et la conception de la mobilité comme une liberté, valeur libérale élémentaire.

Concernant le secteur du rail, des efforts budgétaires substantiels ont été réalisés durant la crise liée à la pandémie du COVID-19. L'orateur demande plus de détails à ce sujet. Des projets sont-ils prévus pour l'année prochaine? Des moyens d'investissements supplémentaires et complémentaires au plan de reprise et de résilience vont être activés. Quels sont les démarches qui ont déjà été mises en place?

De plus, les principes d'une vision à long terme pour le rail belge seront inscrits dans un texte cadre comme le prévoit l'accord de gouvernement, afin d'assurer la cohérence des plans d'investissements et des contrats de gestions de service public. Cette "vision 2040" devra guider les décisions dans le plus court terme pour qu'elle soit pertinente compte tenu des enjeux et ambitions. Quel est l'état d'avancement de cette "vision 2040"?

Dans sa note politique, le ministre affirme que l'on se trouve à un tournant, car les contrats ne seront plus des contrats de gestion, mais des contrats de service publique pour la SNCB et de performance pour Infrabel. 2022 constitue la dernière ligne droite de ces contrats. Qu'en est-il du calendrier, sera-t-il tenable?

Une attention particulière est apportée aux besoins opérationnels du transports du fret dans l'objectif de rencontrer l'ambition du gouvernement et des acteurs du secteur afin de doubler le volume de marchandises transportées par rail d'ici 2030. Est-ce que l'investissement de 180 millions du gouvernement dans le transport de marchandises vont augmenter le volume des marchandises transportées et qu'en est-il des évolutions attendues?

Le renforcement de l'offre de trains en décembre 2020 a pu être mis en place malgré la crise liée à la pandémie du COVID-19. Cette décision est saluée par les libéraux. Dans la même lignée, la note politique affirme qu'à partir de décembre 2021, les voyageurs pourront bénéficier du plan de transport qui comprend une offre supplémentaire de près de 5 %, avec davantage de trains le matin, le soir et le week-end. L'orateur s'interroge comment cette volonté sera matérialisée.

ecologisch gewenste richting moeten duwen. Dat is geen vrijheid, dat is dwang.

De heer Emmanuel Burton (MR) is van oordeel dat deze beleidsnota via twee strategische pijlers aansluit bij het regeerakkoord: de weerslag op het milieu reduceren en de mobiliteit ontwikkelen als een vrijheid, wat een elementaire liberale waarde is.

Wat de spoorwegsector betreft, werden tijdens de COVID-19-crisis substantiële budgettaire inspanningen geleverd. De spreker vraagt hierover meer details. Zijn er projecten gepland voor volgend jaar? Er zullen bijkomende en aanvullende investeringsmiddelen worden geactiveerd voor het Plan voor Herstel en Veerkracht. Welke stappen werden daartoe al gezet?

Zoals aangekondigd in het regeerakkoord zullen bovendien de krachtlijnen van een langetermijnvisie voor de Belgische spoorwegen worden opgenomen in een kadertekst om samenhang te brengen in de investeringsplannen en de beheersovereenkomsten voor de openbare dienstverlening. Die "Vision Rail 2040" moet de beslissingen zo spoedig mogelijk aansturen om relevant te zijn in het licht van de uitdagingen en ambities. Hoe staat het met die "Vision Rail 2040"?

In zijn beleidsnota stelt de minister dat we ons op een keerpunt bevinden, omdat het niet langer gaat om beheersovereenkomsten, maar om openbaredienstcontracten voor de NMBS en prestatiecontracten voor Infrabel. 2022 wordt de laatste rechte lijn naar die nieuwe overeenkomsten. Is het geplande tijdspad haalbaar?

Er wordt bijzondere aandacht besteed aan de operationele behoeften van het goederenvervoer, teneinde tegemoet te komen aan de ambitie van de regering en de actoren van de sector om tegen 2030 het volume van het goederenvervoer per spoor te verdubbelen. Zullen de 180 miljoen euro die de regering in het goederenvervoer wil investeren het volume van de vervoerde goederen verhogen en welke veranderingen mag men verwachten?

Het treinaanbod kon in december 2020 ondanks de COVID-19-crisis worden uitgebreid. De liberalen zijn tevreden met die beslissing. In het verlengde daarvan wordt er in de beleidsnota op gewezen dat de reizigers vanaf december 2021 zullen kunnen profiteren van een vervoersplan dat een extra aanbod van bijna 5 % omvat, met meer treinen 's ochtends, 's avonds en in het weekend. De spreker vraagt hoe die ambitie concreet gestalte zal krijgen.

75 gares sont totalement autonomes, notamment pour les voyageurs à mobilité réduite. Le ministre espère arriver au chiffre de 150 gares en 2025 et de 250 gares en 2030. L'orateur estime qu'il s'agit d'un objectif ambitieux. Sur les 250 millions d'euros de budget, 27 millions seront réellement affectés à l'accessibilité des gares. Le budget sera-t-il suffisant?

Une des priorités du gouvernement en 2021 était de redynamiser la collaboration entre l'État fédéral et les régions pour développer une politique de mobilité cohérente. Des difficultés subsistent en ce qui concerne le RER. Quelles seront les prochaines réalisations pour cette politique de mobilité cohérente et quel sera la stratégie adoptée par le comité de pilotage du RER pour avancer sur la ligne 124 qui relie Linkebeek et Bruxelles?

En 2022, le ministre concrétisera, par le biais de nouveaux accords de coopération, une attention de bénéfice concret pour les voyageurs transfrontaliers. D'autres accords de coopération sont-ils en cours de négociation?

Concernant la sécurité routière et la mobilité multimodale, les états généraux de la sécurité routière seront organisés à la fin du mois de novembre. Il s'agit d'un moment charnière pour le lancement de nouvelles mesures et d'initiatives qui doivent permettre de rencontrer les objectifs en la matière qui ont été fixés par l'accord du gouvernement. Comment le ministre compte-t-il stimuler la vie des usagers pour ces états généraux de la sécurité routière et comment va-t-il dynamiser la commission fédérale de la sécurité routière? Il est important d'avoir l'avis des deux entités. Comment augmenter la cohésion de ces mesures avec les ministres et administrations des entités fédérées? L'orateur estime qu'une cohérence entre les différents niveaux sur la question est fondamentale. Dans la même lignée, un appel à projets pour des événements locaux autour de la sécurité routière sera lancé en 2022. Le ministre peut-il en dire plus?

Un nouveau Code de la route est prévu en 2022. L'axe principal semble être de favoriser les nouveaux modes de déplacement plus durables, mais qu'en est-il des autres enjeux comme l'intégration de voitures autonomes ou des trottinettes électriques?

Le gouvernement a contribué à la mise en place du projet "BeCyclist", premier plan fédéral d'action pour la promotion du vélo 2021-2024. Les priorités inscrites dans la note politique générale sont la lutte contre le vol de vélos, l'accès au vélo pour les femmes, la possibilité

Thans zijn 75 stations volledig autonoom, meer bepaald voor reizigers met beperkte mobiliteit. De minister streeft naar 150 dergelijke stations tegen 2025 en 250 tegen 2030, wat volgens de spreker een ambitieuze doelstelling is. Van het budget van 250 miljoen euro zal 27 miljoen euro daadwerkelijk worden besteed aan de toegankelijkheid van de stations. Zal dat bedrag volstaan?

Een van de speerpunten van de regering in 2021 was de samenwerking tussen de Federale Staat en de gewesten nieuw leven in te blazen om een samenhangend mobiliteitsbeleid te ontwikkelen. Het GEN-project is nog niet uit de moeilijkheden. Wat zullen de eerstkomende verwezenlijken zijn met het oog op dat samenhangend mobiliteitsbeleid en welke strategie zal de stuurgroep van het GEN volgen om vorderingen te maken met betrekking tot lijn 124 tussen Linkebeek en Brussel?

In 2022 zal de minister via de nieuwe samenwerkingsovereenkomsten concreet werk maken van zijn voornemen om voordelen te scheppen voor de grensoverschrijdende reizigers. Wordt ook nog over andere samenwerkingsovereenkomsten onderhandeld?

Wat de verkeersveiligheid en de multimodale mobiliteit betreft, zullen eind november de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid worden georganiseerd. Ze vormen een sleutelmoment voor de lancering van nieuwe maatregelen en initiatieven die het mogelijk moeten maken de in het regeerakkoord vastgelegde doelstellingen ter zake te halen. Hoe wil de minister de gebruikers aanmoedigen een bijdrage te leveren aan die Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en hoe zal hij de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid nieuw leven inblazen? Het is belangrijk het standpunt van die beide instanties te kennen. Hoe kan de onderlinge samenhang van de maatregelen in samenwerking met de gewestministers en -administraties worden vergroot? Volgens de spreker is de samenhang tussen de verschillende beleidsniveaus in deze aangelegenheid van fundamenteel belang. Nog in dat verband komt er in 2022 een projectoproep voor lokale evenementen rond verkeersveiligheid. Kan de minister hier meer over kwijt?

In 2022 zou er een nieuw verkeersreglement komen. Die lijkt vooral te zijn gericht op het bevorderen van nieuwe en duurzamere vervoermiddelen, maar hoe zit het met de andere uitdagingen, zoals de plaats van zelfrijdende wagens of elektrische steps?

De regering heeft bijgedragen aan de totstandkoming van het project "BeCyclist", het eerste federale actieplan ter promotie van de fiets voor de periode 2021-2024. In de beleidsnota wordt aangegeven dat voorrang zal worden gegeven aan het tegengaan van fietsdiefstal, aan het

d'octroyer une indemnité kilométrique à tous les travailleurs qui effectuent leurs déplacements domicile-travail à vélo et enfin la promotion du au plan international.

Le gouvernement avait instauré en 2019 un budget mobilité qui était alloué à l'employé sur la base d'un accord avec l'employeur. Il se demande quel est le bilan de ce budget mobilité, quels sont les tendances concernant le vol de vélos, et quels sont les problèmes auxquelles sont confrontées les femmes par rapport à l'accès au vélo.

Concernant les véhicules zéro émissions, le ministre souhaite élaborer une vision belge sur le carburant alternatif et de son usage. Dans la note de politique générale, l'interdiction de la vente de certains véhicules avec un moteur à combustion est envisagée à terme. L'accord de gouvernement vise le même objectif, à condition qu'il y ait sur le marché suffisamment de voitures à un prix abordable et que les analyses sur le cycle de vie soient disponibles. Dans ce cadre, l'orateur demande quel est l'appel de la Belgique avec huit autres pays à la Commission européenne pour des véhicules zéro émission? Concernant la vente de ces véhicules en Belgique, quelles sont les discussions au sein du gouvernement pour développer ce projet?

Pour ce qui est du secteur aérien, la note de politique générale approfondit le survol de Bruxelles et évoque quatre aspects:

1. la plateforme de concertation, conformément au jugement du 30 mai 2018;
2. la nouvelle étude d'incidence qui est en cours;
3. un groupe technique qui est en place de plusieurs acteurs;
4. la gestion du contentieux juridique.

Les débats permettent d'observer les divergences d'intérêts des communes survolées.

L'intervenant demande plus de détails par rapport à cette nouvelle étude d'incidence à quelque mois de l'échéance prononcée par le tribunal. Pourquoi le groupe technique ne s'est-il pas réuni avant juin 2021? Existe-t-il des solutions à court et moyen terme qui peuvent être envisagés et quels sont les actions en justice encore probables? Qu'en est-il des astreinte à payer par l'État fédéral?

toegankelijker maken van het fietsgebruik voor vrouwen, aan de mogelijkheid om een kilometervergoeding toe te kennen aan alle werknemers die hun woon-werkverkeer per fiets afleggen en, ten slotte, aan het op internationaal niveau bevorderen van het fietsgebruik.

De regering had in 2019 een mobiliteitsbudget ingesteld, waarbij de werknemer dat budget wordt toegekend op basis van een overeenkomst met de werkgever. De spreker vraagt welke balans daarvan kan worden opgemaakt. Hij wil ook weten wat de tendensen zijn op het vlak van fietsdiefstal en met welke problemen vrouwen worden geconfronteerd met betrekking tot de toegankelijkheid van het fietsen.

Wat emissievrije voertuigen betreft, wil de minister een Belgische visie over alternatieve brandstof en het gebruik ervan uitwerken. De beleidsnota beoogt op termijn het verbod op de verkoop van bepaalde voertuigen met een verbrandingsmotor. Het regeerakkoord beoogt dezelfde doelstelling, maar op voorwaarde dat er voldoende betaalbare wagens op de markt zijn en er analyses over de levenscyclus voorhanden zijn. De spreker vraagt in dat verband hoe het zit met de oproep van België en acht andere landen aan de Europese Commissie om te kiezen voor emissievrije voertuigen? Met betrekking tot de verkoop van dergelijke voertuigen in België vraagt de spreker hoe het staat met de gesprekken binnen de regering over de ontwikkeling van dat project.

Wat de luchtvaartsector betreft, gaat de beleidsnota nader in op de vluchten boven Brussel. Daarbij worden vier aspecten aangehaald:

1. het overlegplatform, overeenkomstig het vonnis van 30 mei 2018;
2. de nieuwe effectbeoordeling die aan de gang is;
3. een technische groep met meerdere actoren die werd opgericht;
4. het beheer van juridische geschillen.

Tijdens de gesprekken komen de uiteenlopende belangen van de overvlogen gemeenten tot uiting.

De spreker vraagt meer details over die nieuwe effectbeoordeling op enkele maanden van de door de rechtbank uitgesproken vervaldatum. Waarom is de technische groep niet vóór juni 2021 samengekomen? Zijn er oplossingen op korte termijn mogelijk en welke rechtstvorderingen maken nog kans? Hoe zit het met de dwangsommen die de Federale Staat moet betalen?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) insiste tout d'abord sur la sécurité routière. Les décès sur la route ne sont pas un sujet anodin. Le fait que diverses initiatives remettent l'accent sur la sécurité routière est une évolution positive. Il faudra attendre pour voir quelles sont les mesures concrètes. Certaines propositions sont déjà en cours de discussion au sein de la Chambre. La téléphonie mobile est devenue un véritable fléau et nécessite une approche adéquate. Heureusement, la problématique bénéficie d'une attention suffisante de la part du ministre. Le membre se félicite des intentions concernant l'élaboration d'un Plan fédéral de sécurité routière et d'un Plan interfédéral de sécurité routière. Il salue également l'annonce faite dans l'exposé d'orientation politique de renforcer les contrôles de l'utilisation du gsm au volant. Le permis de conduire à points reste à l'arrière-plan, alors que l'on veut lutter contre la récidive. L'étude sur le rôle du permis de conduire à points n'est pas abordée, alors que l'accord de gouvernement est clair. Quelle en est la raison?

Un paragraphe entier est consacré aux technologies pour sauver des vies; il s'agit effectivement d'une politique intéressante (cf. l'éthylotest, la limitation de la vitesse des véhicules, ...), mais les avancées sont limitées. La volonté de prendre des mesures énergiques témoigne donc d'une ambition saine du ministre. La technologie est disponible et peut être utilisée pour sauver réellement des vies.

Le ministre pourrait-il commenter la réforme du Code de la route? S'agit-il d'une réforme globale ou d'une réforme centrée sur l'utilisateur actif de la route? Quel est l'état d'avancement de la réforme?

Le vélo est un mode de déplacement important qui peut occuper une place beaucoup plus centrale, y compris dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Il serait souhaitable de promouvoir l'indemnité vélo conformément à l'accord de gouvernement. Le leasing vélo mérite également une attention au niveau fédéral.

La multimobilité est une donnée remarquable qui permet de répondre aux besoins de mobilité individuels. La coopération avec les Régions est intéressante. Un budget plus important est un instrument adéquat pour abandonner la pensée uniforme sur le transport (la voiture, par exemple). Même le transport collectif doit être considéré à la lumière de l'individualisation croissante. Il importe en fait de rendre le transport collectif individuellement attractif, par exemple en stimulant la combinaison du vélo et du train, ou en développant une approche intégrée des transports publics (train, bus, tram et métro). Le train et les possibilités de stationnement sont un autre point. Faire payer les voyageurs ferroviaires pour

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) dringt vooreerst aan op verkeersveiligheid. De dodelijke slachtoffers in het verkeer zijn geen banaliteit. Dat de focus door verscheidene initiatieven weer op verkeersveiligheid komt, is een positieve ontwikkeling. Het is uitkijken naar de concrete maatregelen. Sommige voorstellen worden ook reeds in de Kamer besproken. Mobiele telefonie is een echte killer geworden en vergt een adequate aanpak. Gelukkig krijgt de problematiek voldoende aandacht van de minister. Het lid verheugt zich over de voornemens omtrent een Federaal Verkeersveiligheidsplan en een Interfederaal Verkeersveiligheidsplan. Ook de aankondiging in de beleidsverklaring om de controles op het gebruik van de gsm achter het stuur te verscherpen wordt toegejuicht. Het rijbewijs met punten blijft op de achtergrond, terwijl men recidive toch wil bestrijden. De studie over de rol van het rijbewijs met punten wordt niet aangeroerd, terwijl het regeerakkoord duidelijk is. Waarom?

Levensreddende technologieën krijgen een hele alinea; het is inderdaad een interessante beleidspiste (cf. alcoholslot, beperking van snelheid in voertuigen enzovoort), maar de voortgang is beperkt. Het is dus een gezonde ambitie van de minister om daadkrachtig te willen optreden. De techniek is beschikbaar en kan ingezet worden om effectief levens te redden.

Kan de minister ingaan op de hervorming van de Wegcode? Gaat het om een globale hervorming of staat de actieve weggebruiker centraal? Wat is de stand van zaken?

De fiets is een belangrijk vervoermiddel dat een veel centralere plaats kan krijgen, ook in het woon-werkverkeer. Het is wenselijk om de fietsvergoeding te bevorderen conform het regeerakkoord. Fietsleasing verdient evenzeer aandacht op federaal vlak.

Multimobiliteit is een opmerkelijk gegeven dat kan inspelen op individuele mobiliteitsnoden. Samenwerking met de gewesten is interessant. Een groter budget is een goed instrument om van het uniforme denken over vervoer (de auto, bijvoorbeeld) af te stappen. Zelfs collectief vervoer moet bekeken worden in het licht van de toenemende individualisering. Het komt er eigenlijk op aan om collectief vervoer individueel aantrekkelijk te maken, zoals door een combinatie van fiets en trein te stimuleren, of via de ontwikkeling van een geïntegreerde aanpak van openbaar vervoer (trein, bus, tram en metro). Trein en parkeergelegenheid is een ander punt. Treinreizigers doen betalen voor een parkeerplaats bij

une place de parking à la gare ne favorise pas toujours les transports publics (cf. la gare de Noorderkempen).

Le membre conçoit les gares comme des pôles multimodaux, où des services de colis et autres peuvent également être organisés, mais aussi comme des portes de mobilité et comme des points de proximité. Il est important que les bâtiments des gares où les guichets ferment soient bien aménagés, afin de créer des lieux vivants. Où en est-on dans ce domaine?

Les chemins de fer sont l'épine dorsale du transport multimodal. La ponctualité et la fiabilité restent cruciales. Les chiffres de la ponctualité ont été meilleurs pendant la crise du coronavirus qu'auparavant, jusqu'à ce que la situation laisse à nouveau à désirer en septembre et octobre lorsque le trafic a été plus intense. Ces éléments méritent une attention particulière, tout comme la sécurité. Le train est sûr, mais il ne faut pas oublier les leçons de Buizingen. On peut supposer que le calendrier des investissements découlant de l'accident sera suivi jusqu'en 2025, afin que l'ensemble du réseau ferroviaire soit enfin équipé du système ECTS – qui permet de renforcer la sécurité, mais aussi d'augmenter la capacité.

Les passages à niveau constituent un défi aux multiples facettes. La suppression unilatérale d'un passage à niveau n'est pas toujours judicieuse.

Une offre ferroviaire attractive est essentielle. La mise en œuvre de cette offre a commencé lorsque les choses allaient bien, et le financement est maintenant sous pression en raison de la crise du COVID-19. L'extension de l'offre peut-elle encore être garantie? La décision de reporter la liaison Noorderkempen-Anvers-Bruxelles est-elle due à un problème de financement?

La Vision Rail 2040 implique beaucoup de travail et d'efforts. Le ministre peut-il indiquer un calendrier concernant les études, les horaires, etc.?

Le ministre peut-il donner des précisions sur les retours d'Infrabel? Quelle est la situation en ce qui concerne les contrats de service public? Infrabel sera-t-elle encore en mesure d'entretenir le réseau ferroviaire si toutes les ambitions en matière d'offre et de fréquence de trains sont mises en œuvre? Dans quelle mesure tout cela est-il réalisable?

La durabilisation du transport routier est un autre défi majeur. La différence entre un vélo électrique et un moteur électrique s'estompe. Il existe également des vélos à moteur électrique pour le transport de marchandises dans de grosses remorques. Il faudra réfléchir à la

het station is niet steeds bevorderlijk voor het openbaar vervoer (cf. Noorderkempen).

Het lid beschrijft de stations als multimodale hubs, waar ook pakjesdiensten en dergelijke kunnen worden georganiseerd. Als mobiliteitspoorten, ook, en als nabijheidspunten. Een goede invulling van de stationsgebouwen waar de loketten sluiten, is belangrijk, zodat voor levendige plaatsen wordt gezorgd. Wat is de stand van zaken op dat vlak?

De spoorwegen zijn de ruggengraat voor multimodaal vervoer. Stiptheid en betrouwbaarheid blijven cruciaal. De stiptheidscijfers waren in coronatijden beter dan voorheen, tot de situatie weer te wensen overliet toen het in de maanden september en oktober weer drukker werd. Deze elementen verdienen aandacht, net zoals de veiligheid. De trein is veilig, maar de lessen van Buizingen mogen niet worden vergeten. Aan te nemen valt dat de planning inzake investeringen dat uit het ongeval voortvloeit tot 2025 wordt gevolgd, zodat uiteindelijk het hele spoornet uitgerust wordt met het ECTS-systeem – dat voor meer veiligheid, maar ook voor meer capaciteit zorgt.

Spoorwegovergangen zijn een uitdaging met veel aspecten. Het eenzijdig afschaffen van een spoorwegovergang is niet altijd raadzaam.

Een aantrekkelijk spooraanbod is essentieel. Het uittekenen daarvan ving aan toen het goed ging, en de financiering komt nu door de COVID-19-crisis onder druk. Kan de uitbreiding van het aanbod nog worden gegarandeerd? Is de beslissing om de trein Noorderkempen-Antwerpen-Brussel uit te stellen te wijten aan een financieringsprobleem?

De Spoorvisie 2040 impliceert heel wat werk en spanningen. Kan de minister een tijdslijn geven inzake studies, dienstregelingen e.d.?

Kan de minister dieper ingaan op de feedback van Infrabel? Hoe zit het met de invulling van de openbaredienstcontracten? Kan Infrabel het spoorwegnet eigenlijk wel nog onderhouden als alle ambities worden uitgevoerd inzake aanbod en frequentie van de treinen? In hoeverre is een en ander haalbaar?

De verduurzaming van het vervoer op de weg is een andere grote uitdaging. Het verschil tussen een elektrische fiets en een elektrische motor vervaagt. Er zijn ook elektrische motorachtige fietsen om goederen te vervoeren in grote laadbakken. Men zal dienen na te

place de chaque moyen de transport, et par exemple à la question de savoir qui sera encore autorisé à utiliser la piste cyclable.

La note de politique générale n'aborde pas la question de l'abandon progressif des trains diesel. La SNCB ne dispose manifestement pas encore de plan pour devenir neutre en CO₂ d'ici 2050. Outre les trains, les bâtiments entrent également en ligne de compte.

Ne serait-il pas utile de mettre en place un réseau européen de trains de nuit, plutôt que d'y œuvrer séparément dans chaque État membre?

Le ministre a des projets concernant les temps en terminus improductifs. L'intervenant appelle à concrétiser les ambitions dans ce domaine et renvoie à la situation sur la ligne Hamont-Weert.

Le membre soutient l'incitant financier lié aux sillons et estime qu'il s'agit même d'un meilleur système que les subsides au trafic combiné.

Le transport de marchandises bénéficiera de moyens supplémentaires. Il serait utile de connaître la répartition des investissements.

D'importants travaux d'infrastructure sont en cours à Anvers (Oosterweel, etc.). La SNCB envisage-t-elle d'étendre son service ferroviaire?

Mme Vindervoghel (PVDA-PTB) explique que son parti est très déçu par la note de politique générale du ministre. L'intervenante s'attendait à des mesures concrètes, à une nouvelle politique et à de nouvelles initiatives, mais elle reste sur sa faim. Une grande partie de cette note se résume à une énumération de choses qui ont déjà été faites, décidées ou annoncées. Elle regrette qu'il n'y ait pratiquement pas de place pour une nouvelle politique, même s'il fallait s'y attendre.

Les investissements promis dans les chemins de fer sont contredits par la réalité.

Nous traversons bien sûr une période exceptionnelle: la pandémie, qui ne semble pas pouvoir être maîtrisée, les intempéries exceptionnelles de cet été et les prix élevés actuels de l'énergie sont autant de petites catastrophes pour les chemins de fer. La combinaison de ces trois facteurs menace de devenir une catastrophe majeure.

D'où la nécessité d'une nouvelle politique pour affronter la tempête. Or on voit aujourd'hui un ministre qui donne d'une main ce qu'il reprend de l'autre. Infrabel en est la principale victime. Ils doivent économiser 94 millions d'euros supplémentaires sur leurs frais de fonctionnement

denken over de plaats van elk vervoermiddel, zoals over de vraag wie nog van het fietspad gebruik mag maken.

De uitfasering van dieseltreinen komt niet in de beleidsnota aan bod. De NMBS heeft blijkbaar ook nog geen plan om CO₂-neutraal te worden tegen 2050. Naast de treinen komen ook de gebouwen in aanmerking.

Zou het niet de moeite lonen om een Europees nachttreinnetwerk uit te tekenen, in plaats van afzonderlijk in elke lidstaat?

De minister heeft plannen inzake onproductieve tijd in eindstations. De spreker roept op om ambities op dat vlak waar te maken en verwijst naar de situatie op de lijn Hamont-Weert.

Het lid staat achter de toepassing van de rijpadkorting, wat zelfs beter is dan een subsidie voor gecombineerd vervoer.

Het goederenvervoer krijgt extra middelen. Het zou nuttig zijn om de verdeling van de investeringen te kennen.

In Antwerpen worden grote infrastructuurwerken uitgevoerd (Oosterweel enzovoort). Wordt er bij de NMBS aan de uitbreiding van het aanbod op het spoor gedacht?

Mme Vindevoghel (PVDA-PTB) zegt dat haar partij zwaar teleurgesteld zijn in deze beleidsnota. Ze had enkele concrete maatregelen verwacht, een nieuw beleid, nieuwe initiatieven maar ze blijft op haar honger zitten. Een groot deel van deze nota bestaat uit een opsomming van hetgeen reeds is gebeurd, hetgeen reeds was beslist of aangekondigd. Er is amper ruimte voor nieuw beleid – maar dat was te verwachten.

De toegezegde investeringen in het spoor worden door de praktijk tegengesproken.

Uiteraard zijn het uitzonderlijke tijden met een coronapandemie die maar niet onder controle geraakt, uitzonderlijk noodweer deze zomer en de huidige hoge energieprijzen zijn stuk voor stuk kleine rampen voor het spoorverkeer. De combinatie van deze drie factoren dreigen een grote ramp te worden.

Vandaar dat nieuw beleid nodig is om de storm te trotseren. Vandaag geeft de minister met de ene hand wat hij met de andere wegneemt. Daar is vooral Infrabel het slachtoffer van. Die moeten opnieuw 94 miljoen euro besparen op hun werkingskosten tegen 2024 – tegen

d'ici à 2024, c'est-à-dire d'ici la fin de la législature. Cela ne peut plus durer.

Le gestionnaire Infrabel avait lui-même estimé les besoins d'un plan ambitieux de *modal shift* à 3 milliards d'euros supplémentaires d'ici 2026. On est très loin du compte. Ensuite, les trois quarts des investissements annoncés vont au transport ferroviaire de marchandises, ce qui était également la demande explicite de la FEB et des compagnies ferroviaires privées. On voit donc on ne peut plus clairement pour qui le gouvernement travaille: les investissements publics dans les chemins de fer serviront directement les intérêts de ces entreprises privées. Où restent les investissements ambitieux pour les voyageurs?

Accueil dans les gares

L'intervenante a soumis à la commission une proposition de résolution (DOC 55 2248/001) visant à maintenir les guichets de la SNCB ouverts, au moment où celle-ci s'apprête à les fermer. C'est important pour l'avenir des chemins de fer. Le contact humain n'appartient pas au passé, pas plus que le service pour tous: c'est au contraire l'avenir des chemins de fer.

Si les services proposés dans les gares ne répondent plus aux souhaits des voyageurs, il faut chercher de nouveaux services au lieu de les supprimer purement et simplement.

Dans ce contexte, le ministre évoque dans sa note le Plan d'action fédéral handicap 2021-2024. Ce plan recommande notamment d'"assurer autant que possible l'achat de billets avec l'appui d'une éventuelle intervention humaine si nécessaire et sans suppléments pour les passagers en situation de handicap. Or, dans la pratique, on ferme 44 guichets.

Contrats de gestion en matière de transport ferroviaire

L'intervenante lit l'extrait suivant de la note de politique générale: "Nous sommes à un tournant important pour l'avenir du rail en Belgique. C'est là un momentum qui se présente et que nous devons saisir. Pour marquer ce tournant, nous ne parlerons plus de "contrats de gestion" mais bien de "contrats de service public" (pour la SNCB) et "de performance" (pour Infrabel)."

Ce ne sont pourtant pas les performances d'Infrabel qui sont médiocres, mais bien celles du gouvernement, qui a fait en sorte que les dotations d'exploitation d'Infrabel ont baissé de 85 %. Est-ce parce qu'Infrabel n'est pas assez "performant"? L'intervenante trouve le choix des mots curieux. Que doit faire exactement Infrabel

het einde van de zittingsperiode. Dat kan toch niet meer zo verder?

Infrabel had zelf de behoeften voor een ambitieus modal-shiftplan geraamd op 3 miljard euro extra tegen 2026. Daar zit ze mijlenver van af. Vervolgens gaat driekwart van de aangekondigde investeringen naar het goederenvervoer per spoor, wat ook het uitdrukkelijk verzoek was van het VBO en de particuliere spoorwegondernemingen. Je kunt er niet om heen voor wie de regering werkt: de overheidsinvesteringen bij de spoorwegen zullen de belangen van deze particuliere ondernemingen rechtstreeks dienen. Waar blijven dan de ambitieuze investeringen voor de reizigers?"

Onthaal in de stations

De spreekster heeft een voorstel om de loketten van de NMBS, die de maatschappij gaat sluiten, open te houden voorgelegd in de commissie (DOC 55 2248/001). Dat is belangrijk voor de toekomst van de spoorwegen. Menselijk contact is niet iets uit het verleden, dienstverlening voor iedereen is niet uit een ver verleden, maar de toekomst van het spoor.

Als de dienstverlening in de stations niet meer aansluit op de wensen van de reizigers moet je op zoek gaan naar nieuwe diensten in plaats van de dienst af te schaffen.

De minister verwijst daarbij naar het Federaal Actieplan Handicap. In dat plan staat nochtans dat "we ervoor moeten zorgen dat de aankoop van tickets zoveel mogelijk kan gebeuren via een eventuele menselijke tussenkomst als dat nodig is voor reizigers met een handicap en dat zonder toeslag." Maar in de praktijk sluiten er wel 44 loketten.

Beheerscontracten spoor

De beleidsnota zegt: "We staan op een belangrijk keerpunt voor de toekomst van het spoor in België. We moeten dat momentum aangrijpen. Om deze ommekeer te markeren, spreken we niet langer van "beheerscontracten", maar van "openbare dienstcontracten" (voor de NMBS) en "prestatiecontracten" (voor Infrabel)."

Het is nochtans niet Infrabel dat ondermaats presteert, maar de regering door hun exploitatiedotaties tot 85 % te verminderen... Is het omdat Infrabel niet voldoende presteert? Wat moet Infrabel dan precies presteren als openbaar bedrijf? Dit is een vreemde woordkeuze. Infrabel zal geld nodig hebben om iets te presteren, vandaag

en tant qu'entreprise publique? Le gestionnaire aura besoin d'argent pour être performant. Or aujourd'hui, même certaines lignes ferroviaires sont menacées dans leur existence, même si le ministre prétend le contraire.

Le financement d'Infrabel est le pilier indispensable d'un réseau ferroviaire performant et fiable. Le financement doit être transparent, suffisant et garanti. Le PVDA-PTB craint que le ministre souhaite évoluer vers une culture du mérite et de la récompense au lieu de proposer un projet élaboré en fonction de la société, et en particulier du climat.

Transport ferroviaire de marchandises

Doubler le volume du transport de marchandises par le rail d'ici 2030 reste l'objectif. Mais le moyen d'y parvenir passe par les subsides. Les avis des uns et des autres sont connus à cet égard. Pourtant, il est un fait que la voie des subventions profite peu au transport ferroviaire de marchandises en Belgique.

C'est devenu un peu un secteur fantôme. Lineas en est devenu le premier acteur, mais il enregistre des pertes. Ils possèdent 70 % du marché mais doivent encore compter sur du personnel détaché de la SNCB pour conduire leurs trains. Les subsides que le ministre accorde, les entreprises comme Lineas les utilisent pour payer des salaires élevés à leurs directeurs et à leurs lobbyistes afin de recevoir encore davantage de subsides.

Le ministre poursuit la politique de subventionnement sans la remettre en question ni l'évaluer. Il a de nombreux et bons contacts avec le monde des affaires et semble être à l'écoute de leurs demandes.

Train de nuit

Le ministre veut non seulement subventionner le transport ferroviaire de marchandises, mais aussi soutenir les trains de nuit. Bien qu'il s'agisse d'une petite somme d'argent, le message est transparent: ils s'agit d'une copie de la politique en matière de transport de marchandises.

Si on veut relancer les trains de nuit, il va falloir le faire soi-même avec notre propre SNCB. Malheureusement, la SNCB a vendu toutes ses voitures de nuit. Mais ces voitures de nuit, qui sont aux mains d'autres entreprises, circulent toujours. Il n'est donc pas impossible que les subsides destinés aux trains de nuit finissent par profiter à une entreprise privée qui exploite les anciennes voitures de la SNCB. Ce serait une situation absurde, mais elle n'est pas exclue.

worden er zelfs treinlijnen bedreigd in hun voortbestaan alhoewel de minister zelf beweert van niet.

De financiering van Infrabel is een belangrijke pijler voor een succesvol en betrouwbaar treinnetwerk. De financiering moet transparant, voldoende en gegarandeerd zijn. PVDA-PTB vreest dat de minister wenst te evolueren naar een "voor wat hoort wat"-mentaliteit in plaats van een project ten bate van de samenleving – en in het bijzonder het klimaat.

Goederenvervoer per spoor

Het goederenvervoer per spoor verdubbelen tegen 2030 blijft de doelstelling. Maar de weg daarnaartoe loopt via de weg van subsidies. De standpunten van iedereen zijn bekend. De weg der subsidies brengt nochtans weinig op voor het goederenvervoer per spoor in België.

Het is een beetje een spooksector geworden. Lineas is de grootste speler geworden, maar boekt verlies. Ze bezitten 70 % van de markt maar moeten nog steeds een beroep doen op gedetacheerd personeel van de NMBS om hun treinen te besturen. De subsidies die de minister aanlevert, daarmee betalen bedrijven als Lineas toplonen uit aan hun managers en lobbyisten om meer subsidies te ontvangen.

De minister zet het beleid van subsidiering voort zonder dat in vraag te stellen of te evalueren. Hij heeft veel en goede contacten met de bedrijfsweld en hij zal die op hun wenken bedienen.

Nachttrein

De minister wilt niet alleen het goederenvervoer per spoor subsidiëren maar ook de nachttrein steunen. Hoewel het om een klein potje geld gaat is dit toch een niet te misverstane boodschap. Een kopie van de politiek rond het goederenvervoer.

Wil men de nachttrein terug lanceren, dan zal men dat zelf moeten doen met de eigen NMBS. Jammer genoeg verkocht de NMBS alle nachtcoupons. Die verkochte nachtcoupons van de NMBS zijn echter nog steeds in circulatie bij andere bedrijven. Het is dus niet onmogelijk dat de subsidies voor de nachttrein terechtkomen bij een privébedrijf dat de oude nachtcoupons van de NMBS exploiteert. Het zou een absurde situatie zijn, maar het is niet uitgesloten.

Tués sur la route

Les décès dus à la circulation automobile sont l'affaire de tous. Tout le monde s'en indigne, mais c'est sur la manière de réduire le nombre de décès que les avis divergent. L'intervenante a été surprise de lire que le ministre entend miser sur les caméras intelligentes. En pratique, il s'agit de caméras ANPR, c'est-à-dire du même type que celles utilisées contre le terrorisme. C'était du moins l'idée de les utiliser à cet effet.

Ces caméras présentent un grand risque. En effet, qui contrôlera le piéton qui passe à un feu rouge, ou l'usager de la trottinette qui ne roule pas sur le trottoir, ou le chauffeur de bus qui fume une cigarette? Bref, le ministre ouvre, au travers de cette mesure, la porte à un État policier.

Le ministre renvoie au test réalisé avec succès par Vias, mais il oublie d'indiquer ce test était en soi déjà illégal. Quel sera le prochain instrument introduit au nom de la sécurité routière? La reconnaissance faciale? Car elle a également déjà été testée, à l'aéroport national. Ce test était aussi illégal.

Il eût été préférable que le ministre condamne ce test illégal au lieu d'y recourir pour promouvoir ce contrôle de masse. La Région flamande est même déjà le théâtre de la privatisation des services de police. Les communes collaborent avec des entreprises afin de mettre en œuvre les radars-tronçons. Les entreprises financent l'installation et se chargent de la gestion, mais exigent en échange 20 % du montant des amendes perçues. Il s'agit, en pratique, de la privatisation de la police.

Ensuite, le ministre entend investir dans les contrôles d'alcoolémie sur les routes, mais dans la pratique, on observe au contraire – certes, à cause du coronavirus – une diminution de ces contrôles. Il n'empêche que la théorie n'est pas mise en pratique.

Plan vélo

Le ministre entend développer un registre vélo pour lutter contre les vols de vélos, alors que de nombreux vélos sont volés dans les parkings vélos de la SNCB, notamment à cause d'un manque de contrôle social, de l'absence de Sécurail ou de guichetiers.

Parc de véhicules

Quid du parc de véhicules des entreprises publiques?

Verkeersdoden

Verkeersdoden bekommert iedereen en iedereen is tegen. Alleen over de manier om het aantal doden in het verkeer te reduceren verschillen de meningen. Het lid was verrast te lezen dat de minister wil inzetten op intelligente camera's. In de praktijk gaat het over de ANPR-camera's op de wegen. Dezelfde camera's die worden ingezet tegen terrorisme, althans dat was het plan.

Deze camera's zijn een grote risico, want wie controleert de voetganger die door een rood licht wandelt, of de stepper die niet op het trottoir rijdt, of de buschauffeur een sigaret rookt? Kortom, de minister zet hiermee de deur open naar een politiestaat.

De minister verwijst naar de succesvolle test uitgevoerd door Vias, maar hij vergeet te vermelden dat die op zich reeds illegaal was. Wat zal het volgend instrument zijn dat we in naam van de verkeersveiligheid gaan introduceren? Gezichtsherkenning? Want dat hebben we ook al getest, op de nationale Luchthaven, ook al illegaal.

Het ware beter dat de minister de illegale test had veroordeeld in plaats van die te gaan gebruiken ter promotie van deze massacontrole. In het Vlaamse Gewest ziet men zelfs reeds de privatisering van politiediensten. Gemeenten werken samen met bedrijven om trajectcontroles op te zetten. De bedrijven betalen de installatie en staan in voor het beheer, maar eisen dan wel 20 % op van de geïnde boetes. Dit is de privatisering van de politie in de praktijk.

Voorts wil de minister meer inzetten op alcoholcontroles in het verkeer, maar in de praktijk ziet men dat het aantal controles net is verminderd – door corona weliswaar. Maar toch, de theorie wordt niet omgezet in de praktijk.

Fietsplan

De minister wil een fietsregister tegen fietsdiefstal, terwijl er veel fietsen worden gestolen in de NMBS-fietsenstallingen, onder andere door een gebrek aan sociale controle, de afwezigheid van Sécurail of loketbediendes.

Wagenpark

Hoe zit het met het wagenpark van de overheidsbedrijven?

Direction générale du transport aérien

La Commission européenne engage une procédure d'infraction contre la Belgique en raison de problèmes à la Direction générale du transport aérien (DGTA), qui délivre les autorisations de vol. La Belgique devait réagir rapidement. La DGTA, qui est importante pour la sécurité des voyageurs dans les avions et dans les terminaux, n'a pas assez de personnel et dispose d'agents non qualifiés et inexpérimentés. Cette situation peut avoir des conséquences désastreuses.

Le ministre a reçu à plusieurs reprises des questions à ce sujet, qui sont chaque fois restées sans réponse. C'est pourquoi le plan d'action et les 29 agents, engagés en tant qu'équivalents temps plein, sont accueillis favorablement. Il convient d'effectuer d'urgence ces recrutements et de former correctement les autres agents. Force est tout de même de constater que les services de sécurité de notre pays sont à ce point sous-financés.

Transport aérien

On attendait avec impatience la taxe sur les billets d'avion. Cette taxe verra-t-elle encore le jour? Dans l'affirmative, quand? Sera-t-elle en vigueur au 1^{er} janvier 2022?

La sécurisation des aéroports

Comment est-elle mise en œuvre dans la pratique? Quid du respect de la vie privée? Quid des travailleurs temporaires?

Mme Marianne Verhaert (*Open Vld*) rappelle que l'année 2021 est l'année européenne du rail. De nombreux voyageurs et agents des chemins de fer auraient préféré fêter cette année autrement. L'incidence du coronavirus sur le trafic ferroviaire continue de se faire ressentir et les inondations de juillet ont également eu un impact considérable sur le réseau ferroviaire. Il convient de souligner, à juste titre, que les trains ont néanmoins continué à rouler, malgré tous ces contretemps. Cet exploit a uniquement été possible grâce à l'engagement de nombreuses personnes.

La note de politique générale affiche une ambition particulièrement forte. Le ministre règle sa mire sur l'avenir. Ne pas limiter la réflexion aux embouteillages et aux retards actuels, mais œuvrer à des solutions pour l'avenir. À cet effet, il bénéficiera du plein soutien des libéraux. D'autres niveaux de pouvoir affichent également les mêmes ambitions. C'est une bonne chose. La mobilité est par définition un thème qui dépasse les frontières et les niveaux de pouvoir. Des solutions ne peuvent être trouvées qu'en collaborant, et ce, pour les services de transport public intégrés, comme pour

Directoraat-generaal luchtvaart

De Europese Commissie start een inbreukprocedure op tegen België wegens problemen bij het directoraat-generaal luchtvaart (DGLV), dat vliegvergunningen aflevert. België moet dringend reageren. De dienst DGLV, belangrijk voor de veiligheid voor de mensen in de lucht en op de grond, heeft te weinig personeel in dienst, en heeft ongekwalificeerd en onervaren personeel in dienst. Dit kan rampzalige gevolgen hebben.

De minister kreeg hierover meermaals vragen en telkens bleven de antwoorden vaag. Daarom worden het actieplan en de 29 personeelsleden, die als voltijds equivalenten worden aangenomen, toegejuicht. Deze aanwervingen moeten dringend gebeuren en de overige personeelsleden moeten deftig worden opgeleid. Het is toch opvallend dat veiligheidsdiensten in dit land zo onder gefinancierd worden.

Luchtvaart

Vol verwachting werd uitgekeken naar de vliegtaks. Zal die er nog komen? Zo ja, wanneer? Voor 1 januari 2022 zijn?

Luchthavenbeveiliging

Hoe zit dat in de praktijk? Wat met privacy? Wat met tijdelijke arbeiders?

Mevrouw Marianne Verhaert (*Open Vld*) herinnert eraan dat 2021 het Europese jaar van de spoorwegen is. Vele reizigers en personeelsleden van de spoorwegen hadden dit jaar graag op een andere manier gevierd. De impact van corona op het spoorverkeer blijft nog steeds doorwegen en ook de overstromingen in juli hadden een enorme impact op het spoornet. Dat de treinen ondanks al deze tegenslagen toch zijn blijven rijden, mag terecht onderstreept worden. Dit was enkel mogelijk dankzij de inzet van vele mensen.

De beleidsnota getuigt van bijzonder veel ambitie. De minister wil het vizier op de toekomst scherpstellen. Verder denken dan de files en de vertragingen van vandaag, maar werken aan de oplossingen van de toekomst. Daarvoor zal hij de volledige steun krijgen van de liberalen. Dezelfde ambities leven ook op andere beleidsniveaus. Dat is een zeer goede zaak. Mobiliteit is per definitie een thema dat grenzen en bevoegdheidsniveaus overstijgt. Enkel door samen te werken, kunnen oplossingen gevonden worden: inzake geïntegreerd openbaar vervoer, verkeersveiligheid, de hervorming

la sécurité routière, la réforme du code de la route, les routes aériennes autour de Bruxelles et bien d'autres domaines. La coopération entre les Régions et l'autorité fédérale semble s'être structurellement améliorée au cours de l'année écoulée. L'intervenante appelle en tout cas le ministre à poursuivre dans cette voie.

L'exposé se concentre sur trois thèmes: un réseau ferroviaire centré sur le client et performant, la sécurité routière et l'aérien. L'intervenante souhaite d'abord communiquer au ministre plusieurs points d'attention auxquels il conviendra d'accorder la priorité absolue au cours de l'année prochaine.

En effet, l'année 2022 sera une année charnière, assurément dans le domaine ferroviaire. L'année au cours de laquelle les contrats de gestion seront, ou plutôt devront, être finalisés. Il s'agit d'un problème délicat que plusieurs ministres sous les gouvernements présents, qui appartenaient également à diverses tendances politiques, ont chaque fois reporté. Les sociétés des chemins de fer doivent, quant à elles, travailler sur la base d'accords datant de 2008. Une époque où le smartphone était une nouveauté pour quelques privilégiés et où le télétravail était à peine imaginable. Il est dès lors urgentissime de conclure de nouveaux contrats de gestion.

Comme c'est souvent le cas en Belgique, un petite pression de la part de l'Union européenne est un bon incitant pour faire avancer les choses. Soyons clairs. S'il apparaît, l'année prochaine, que nous sommes incapables de conclure des contrats de gestion avec la SNCB et Infrabel, nous pouvons également faire une croix sur le *direct award* qu'il est prévu d'accorder à la SNCB en 2023. Le marché pour le transport national de voyageurs sera alors, par définition, entièrement libéralisé. Rester les bras croisés n'est dès lors pas une option.

Le groupe libéral n'est pas demandeur d'un marché ferroviaire entièrement libéralisé, où l'autorité publique ne joue aucun rôle. Au contraire, l'autorité doit mieux jouer son rôle, à savoir celui de décideur politique et d'arbitre. Il convient de mener le débat sur la vision à long terme. Quel réseau ferroviaire voulons-nous? Quelle offre voulons-nous à quel prix? Savoir qui proposera cette offre est secondaire.

Ces contrats de gestion ne peuvent pas se limiter au *business as usual*. Ils doivent donner un cap, "destination mieux" comme l'indique la SNCB. La SNCB et Infrabel doivent s'améliorer, être plus performants et plus orientés client. Le *direct award* accordé pour une durée de 10 ans n'est en effet pas une raison pour céder à l'autosatisfaction. Si la SNCB n'est pas préparée à la concurrence, ce *direct award* ne fera en effet que retarder l'échéance. Il convient d'armer la SNCB

van de wegcode, de vliegroutes rond Brussel en zo veel meer. De samenwerking tussen de gewesten en de federale overheid lijken het jongste jaar structureel verbeterd. De spreekster wil de minister alvast oproepen om de ingeslagen weg verder in te gaan.

De uiteenzetting focust op drie thema's. Een klantgericht en efficiënt spoorweginet, verkeersveiligheid en de luchtvaart. Het lid wil de minister in de eerste plaats een aantal aandachtspunten meegeven waar het komende jaar een absolute prioriteit aan gegeven moet worden.

Zeker op spoorgebied wordt 2022 immers een scharnierjaar. Het jaar waarin de beheerscontracten zullen, of zeg maar moeten, worden afgerond. Het is een hete appel die verschillende ministers in de vorige regeringen, van verschillende politieke strekkingen ook, telkens hebben doorgeschoven. Tot op het punt waar we vandaag gekomen zijn. Spoorwegmaatschappijen die moeten werken met afspraken uit 2008. Een tijdperk waarin een smartphone een nieuwigheid was voor de *happy few* en telewerk nauwelijks mogelijk leek. Het is dus de allerhoogste tijd dat die nieuwe beheersovereenkomsten worden gesloten.

Zoals vaak in België is een beetje druk van Europa een goede stimulans om de zaken vooruit te laten gaan. Laat ons wel wezen. Als we volgend jaar niet in staat zouden blijken om beheerscontracten te sluiten met de NMBS en Infrabel, dan mogen we de *direct award* aan de NMBS in 2023 ook vergeten. Dan zal de markt voor binnenlands reizigersvervoer per definitie volledig opengesteld worden. Niets doen is dus geen optie.

De liberale fractie is geen vragende partij voor een volledig vrije spoorwegmarkt, zonder rol voor de overheid. Integendeel. De overheid dient haar rol beter te spelen. De rol als beleidsmaker en scheidsrechter, welteverstaan. Het debat moet worden gevoerd over de visie op langere termijn. Welk spoorweginet willen we? Welk aanbod willen we voor welke prijs? Van wie dat aanbod zal uitgaan, komt enigszins op de tweede plaats.

Die beheerscontracten mogen geen *business as usual* zijn. Ze moeten een richting uitzetten, met bestemming beter zoals de NMBS het stelt. De NMBS en Infrabel moeten beter, performanter én klantgerichter worden. De *direct award* voor 10 jaar is immers geen reden om zelfgenoegzaam te worden. Als men de NMBS niet voorbereidt op concurrentie zal die *direct award* immers enkel uitstel van executie betekenen. De NMBS moet gewapend zijn om de strijd aan te kunnen met nieuwelingen op de

pour qu'elle puisse affronter les nouveaux venus sur le marché. La SNCB peut faire face à la concurrence. Ceux qui estiment que la SNCB ne doit pas évoluer, que viser plus d'efficacité et de performance est une ineptie néolibérale sont les fossoyeurs de l'entreprise publique. Rester les bras croisés n'est pas une option.

La SNCB n'est pas la seule à devoir être plus performante et plus orientée client. Infrabel a également un long chemin à parcourir. Si nous avons l'ambition de doubler la part du transport ferroviaire de marchandises d'ici 2030, Infrabel en particulier devra intensifier ses efforts. Infrabel doit être bien plus qu'un gestionnaire d'infrastructures. Infrabel doit surtout veiller à valoriser autant que possible le réseau ferroviaire bien développé. À quoi nous sert un réseau ferroviaire fantastique si trop peu de trains le fréquentent. S'il ne sert à transporter qu'un nombre insuffisant de passagers et de marchandises?

Infrabel devra également apprendre à collaborer avec les pouvoirs publics locaux. L'année dernière, Infrabel a fait preuve d'une attitude tout à fait inacceptable lors de l'audition sur les passages à niveau en commission de la Mobilité. L'intervenante se réjouit de lire que le ministre s'attèle activement à l'élaboration d'un meilleur cadre juridique relatif à la gestion et à la suppression des passages à niveau. Cependant, le terrain parle trop souvent d'une véritable mentalité de "tour d'ivoire", qui impose des dictats aux pouvoirs locaux et aux riverains provoquant un impact considérable sur l'environnement. Sur papier, la suppression d'un passage à niveau semble une minuscule intervention, alors que l'impact sur le terrain peut parfois être très important.

L'intervenante souhaite également attirer l'attention sur la gestion des incidents. Il s'agit d'une responsabilité conjointe de la SNCB et d'Infrabel. À cet égard, la marge de progression reste énorme, et les deux entreprises publiques doivent adopter une approche davantage orientée vers le client. À titre d'exemple, la membre mentionne un incident récent: un accident sur un passage à niveau, dans sa propre commune. L'accident s'est produit en début d'après-midi et a causé d'énormes désagréments jusqu'à la tombée de la nuit.

Il est logique qu'un accident entraîne une interruption du trafic ferroviaire. Il est difficile de l'éviter. Le fait que les voyageurs soient livrés à eux-mêmes, ou qu'ils reçoivent simplement des informations erronées, est scandaleux. En effet, à l'heure de pointe du soir, les voyageurs se rendant en Campine ont été informés qu'ils pouvaient prendre le train jusqu'à Lier, où des bus de correspondance seraient mis en place. Certains voyageurs ont attendu jusqu'à deux heures à Lier avant de voir arriver le tout premier bus. Un bus pour des centaines de passagers d'un train à deux étages. À Herentals, il semble

markt. De NMBS kan de concurrentie aan. Diegenen die vinden dat de NMBS niet moet evolueren, dat het streven naar meer efficiëntie en performantie neoliberale onzin is, zijn de doodgravers van het overheidsbedrijf. Niets doen is geen optie.

Niet enkel de NMBS moet performanter en klantgerichter worden. Ook Infrabel heeft nog een hele weg af te leggen. Als we de ambitie willen realiseren om het aandeel goederenvervoer te verdubbelen tegen 2030, zal Infrabel in het bijzonder een tandje moeten bijsteken. Infrabel moet veel meer zijn dan een beheerder van de infrastructuur. Infrabel moet er vooral voor zorgen dat het goed uitgebouwde spoornet zo goed mogelijk gevaloriseerd wordt. Wat zijn we met een fantastisch spoornet als er te weinig treinen over rijden? Als er te weinig passagiers en goederen over vervoerd worden?

Infrabel zal ook moeten leren samenwerken met lokale overheden. De houding van Infrabel op de hoorzitting over overwegen in de commissie voor Mobiliteit het afgelopen jaar was simpelweg onaanvaardbaar. De sprekerster is blij om te lezen dat de minister volop werkt aan een beter juridisch kader over het beheer en het afschaffen van overwegen. Maar al te vaak blijkt op het terrein dat er sprake is van een enorme "ivorentorenmentaliteit" waarbij regelrechte dictaten worden opgelegd aan lokale besturen en omwonenden met een enorme impact op de leefomgeving. Het afschaffen van een overweg lijkt op papier vaak een minuscule ingreep, de impact op het terrein kan daarentegen soms zeer groot zijn.

De sprekerster wil ook specifiek de aandacht vestigen op het incidentbeheer. Dat is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de NMBS en Infrabel. Daar is nog een enorme ruimte voor verbetering, voor een meer klantgerichte benadering van beide overheidsbedrijven. Als voorbeeld wil ze een recent incident meegeven: een ongeval op een overweg, in haar eigen gemeente dan nog. Het ongeval vond plaats in de vroege namiddag. Tot 's nachts zorgde dit voor enorme hinder.

Dat een ongeval leidt tot een onderbreking van het spoorverkeer is logisch. Dat is moeilijk te vermijden. Dat de reizigers aan hun lot worden overgelaten, of gewoon foutieve informatie doorkrijgen, is schandelijk. In de avondspits kregen reizigers naar de Kempen immers de mededeling dat ze de trein naar Lier konden nemen, waar aansluitende bussen zouden worden ingelegd. Sommige reizigers stonden in Lier tot twee uur te wachten voor ze de allereerste bus zagen aankomen. Eén bus voor honderden reizigers uit een dubbeldeks-trein. In Herentals bleken helemaal geen aansluitende

qu'il n'y ait pas du tout eu de train de correspondance pour Turnhout ou Mol. Ce n'est pas ce que nous sommes en droit d'attendre d'entreprises publiques modernes, orientées vers le client. Malheureusement, ces faits ne sont pas non plus une exception. Mme Verhaert demande donc au ministre de fixer très clairement les exigences en matière de gestion des incidents dans le contrat de service public de la SNCB et dans le contrat de performance d'Infrabel. Un service fiable inclut également la garantie que chaque voyageur atteindra sa destination en toute sécurité, même en cas d'incident.

Lors de ces incidents, les personnes à mobilité réduite sont les dindons de la farce. L'accord de gouvernement comportait un objectif très clair en matière d'accessibilité. Peut-être même un peu trop ambitieux. Le ministre affirme à juste titre que le principe *"leave no man behind"* ("ne laisser personne pour compte") doit prévaloir sur le réseau ferroviaire. Le train doit être intégralement accessible à tous. Cela nécessitera des investissements et du temps. Nous ne pouvons pas transformer toutes les gares en même temps. Nous ne pouvons pas nous débarrasser de toutes les vieilles voitures en un clin d'œil. Mais nous devons viser haut.

Pour conclure la thématique des chemins de fer, l'intervenante souhaite encore évoquer le trafic ferroviaire international. Le ministre a raison de se concentrer sur l'amélioration de la connexion entre la Belgique et ses pays voisins, que ce soit par les trains longue distance, les trains à grande vitesse et les trains de nuit. Toutefois, la membre souhaite attirer l'attention sur le trafic transfrontalier régional. Il semble exister une frontière insurmontable entre les réseaux ferroviaires du pays et ceux des pays voisins. Des gares telles que Breda, Tilburg, Eindhoven, Weert, Maastricht, Aix-la-Chapelle, Düsseldorf, Luxembourg, Valenciennes ou Dunkerque offrent des liaisons fantastiques vers des villes et des régions proches et lointaines. Cependant, ces gares proches de la frontière sont quasi, voire complètement inaccessibles depuis le réseau ferroviaire belge. Depuis Aix-la-Chapelle, vous pouvez vous rendre directement en train à Berlin, et depuis Düsseldorf, vous pouvez vous rendre facilement à Zurich ou à Vienne. Cependant, la connexion à ces gares depuis notre pays est souvent plus difficile que le voyage à travers l'Europe. L'intervenante souhaite donc demander au ministre d'examiner, en collaboration avec la SNCB, avec les opérateurs ferroviaires étrangers, mais aussi avec des acteurs privés tels que Flixbus et avec les autorités régionales, comment ce trafic régional transfrontalier peut être amélioré. En train, dans la mesure du possible, mais aussi avec des correspondances assurées par des bus longue distance (comme le fait la DB) en l'absence de liaisons ferroviaires (par exemple pour l'axe Anvers-Eindhoven).

treinen meer te zijn naar Turnhout of Mol. Dit is niet wat we van moderne, klantgerichte overheidsbedrijven mogen verwachten. Het is jammer genoeg ook geen uitzondering. Mevrouw Verhaert vraagt de minister dan ook heel duidelijk om in het openbaredienstcontract van de NMBS en het performantiecontract van Infrabel zeer duidelijke eisen te stellen over het incidentbeheer. Een betrouwbare dienstverlening houdt ook de garantie in dat elke reiziger op een veilige manier op zijn bestemming geraakt, ook bij incidenten.

Wie bij dergelijke incidenten helemaal de pineut is, dat zijn de minder mobiele. In het regeerakkoord werd een heel duidelijke doelstelling opgenomen wat de toegankelijkheid betreft. Misschien zelfs een beetje te ambitieus. Zeer terecht stelt de minister stelt dat we op het spoor moeten uitgaan van het *"leave no man behind"-beginsel*. De trein moet integraal toegankelijk zijn voor iedereen. Dat zal investeringen vereisen, en tijd. We kunnen niet elk station tegelijk ombouwen. We kunnen niet in één vingerknip alle oudere treinstellen aan de kant schuiven. We moeten wel de ambitie hoog leggen.

Om het thema spoorwegen af te sluiten, wil de spreker ook het internationale treinverkeer nog even aanhalen. Terecht zet de minister in op het verbeteren van de connectie tussen België en de buurlanden. Via langeafstandstreinen, hogesnelheidstreinen en nachtstreinen. Het lid wil evenwel de aandacht vestigen op het regionaal grensoverschrijdend verkeer. Tussen de spoorlijnen van het land en de omliggende landen lijkt er wel een onoverkomelijke grens te zijn. Stations als Breda, Tilburg, Eindhoven, Weert, Maastricht, Aken, Düsseldorf, Luxemburg, Valenciennes of Duinkerken bieden fantastische verbindingen met steden en streken dichtbij en veraf. Deze stations vlakbij de grens zijn evenwel nauwelijks of niet te bereiken vanuit het Belgische spoorweginet. Vanuit Aken kan je rechtstreeks met de trein naar Berlijn reizen, vanuit Düsseldorf probleemloos naar Zürich of Wenen. De verbinding naar deze stations vanuit dit land is evenwel vaak moeilijker dan de reis doorheen Europa. De spreker zou de minister dan ook willen vragen om samen met de NMBS, de buitenlandse spoorwegoperatoren, maar ook met private spelers zoals Flixbus en de regionale overheden te bekijken hoe dit regionaal grensoverschrijdend verkeer kan worden verbeterd. Met de trein waar het kan, maar bijvoorbeeld ook met aansluitende langeafstandsbussen (zoals DB doet) waar er ontbrekende verbindingen zijn (bijvoorbeeld Antwerpen-Eindhoven).

Un deuxième thème est la sécurité routière. Bien que la sécurité routière ait rarement été une priorité aussi élevée qu'aujourd'hui, on constate que le nombre d'accidents de la route et certainement le nombre de décès ne diminue plus. Avec le plan de sécurité routière, le ministre a mis sur la table une série de propositions très claires. Nous devons cesser d'être tolérants envers ceux qui mettent en danger les autres usagers de la route. Certains ne sont pas capables de participer de manière responsable à la circulation. Dans leurs mains, le volant d'une voiture n'est ni plus ni moins qu'une arme mortelle. Il est donc incompréhensible que nous lisions régulièrement dans les journaux qu'un accident mortel a été causé par un conducteur dont le permis avait déjà été retiré à plusieurs reprises. C'est quelque chose que la population ne pourra jamais comprendre.

Certainement pas lorsque l'homme de la rue a le sentiment que chaque infraction mineure est immédiatement sanctionnée impitoyablement. Nous devons vraiment veiller à ce que le contrôle des règles continue de se concentrer sur les infractions qui présentent le plus de risques, et non sur celles qui sont les plus faciles à constater. C'est essentiel pour renforcer l'adhésion aux mesures de sécurité routière. En tant que législateurs, nous devons en être extrêmement conscients. Il est facile d'énoncer des règles. Mais sans contrôle et sans adhésion, la réglementation restera lettre morte. Si nous voulons vraiment améliorer la sécurité routière, nous devons veiller à ce que tout le monde soit impliqué. Que les conducteurs ne roulent pas moins vite parce qu'il y a un radar, mais parce qu'il pourrait y avoir un enfant à vélo.

Toutes les discussions sur le contrôle au moyen de caméras, les permis de conduire à points, la tolérance zéro, etc. traitent de cette question. Agissons-nous pour que la circulation soit plus sûre sur le terrain? Les conducteurs adapteront-ils leur comportement dans la circulation? Créons-nous une adhésion en faveur du bon comportement dans la circulation? Toucherons-nous le bon groupe cible?

Nous devons également oser admettre que les députés, mais aussi les ministres sont souvent très créatifs lorsqu'il s'agit de concevoir de nouvelles réglementations. Force est toutefois de constater que de nombreuses personnes ne sont pas très au fait de toutes ces règles. Le Code de la route est donc devenu un enchevêtrement inextricable dans lequel seuls les moniteurs d'auto-école, les examinateurs et (certains) députés (et collaborateurs) de cette commission s'y retrouvent encore. Il ne s'agit vraiment plus d'un manuel avec quelques règles simples destinées aux nouveaux usagers de la route.

Een tweede thema is verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid was zelden zo'n topprioriteit als nu, en tegelijkertijd zien we dat het aantal verkeersongevallen en zeker het aantal verkeersdoden niet meer daalt. Met het verkeersveiligheidsplan heeft de minister enkele zeer duidelijke voorstellen op tafel gelegd. We moeten ophouden met tolerant te zijn voor diegenen die anderen in gevaar brengen in het verkeer. Sommigen zijn niet in staat om verantwoordelijk deel te nemen aan het verkeer. Het stuur van een wagen is in hun handen niet meer of minder dan een moordwapen. Het is dan ook onbegrijpelijk dat we regelmatig in het nieuws moeten vernemen dat een dodelijk ongeval veroorzaakt werd door een bestuurder die al ettelijke malen een rijverbod veroorzaakte. Dit krijg je aan de man in de straat niet uitgelegd.

Zeker niet wanneer die man in de straat het gevoel heeft dat elke kleine overtreding onmiddellijk genadeloos wordt afgestraft. We moeten er echt over blijven waken dat de handhaving gefocust blijft op de overtredingen die het grootste risico veroorzaken en niet op de overtredingen die het makkelijkst vast te stellen zijn. Dat is essentieel om het draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen te versterken. Want dat moeten we als wetgever zeer goed beseffen. Regels maken is eenvoudig. Zonder handhaving en draagvlak blijft regelgeving dode letter. Als we de verkeersveiligheid echt willen verbeteren, moeten we ervoor zorgen dat iedereen ook mee is in het verhaal. Dat bestuurders niet trager rijden omdat er een flitscamera staat, maar wel omdat er een kind zou kunnen fietsen.

Heel de discussies over camerahandhaving, rijbewijs met punten, nultolerantie en dergelijke meer gaan daarover. Zorgen we er daarmee voor dat het verkeer op het terrein veiliger zal worden? Dat bestuurders hun verkeersgedrag aanpassen? Creëren we daarmee een draagvlak voor het juiste verkeersgedrag? Bereiken we er de juiste doelgroep mee?

We moeten ook durven beseffen dat we als Parlement, en ook de minister, vaak zeer creatief zijn met het bedenken van nieuwe regelgeving. Op de weg blijken veel mensen evenwel niet zo goed mee te zijn met al die regeltjes. De Wegcode is dan ook een onontwarbaar kluwen geworden waar enkel rijsschoolinstructeurs, examinatoren en (sommige) parlementsleden (en medewerkers) uit deze commissie hun weg nog in kennen. Het is echt geen zakboekje meer met enkele eenvoudige regels voor nieuwe verkeersdeelnemers.

Le Code de la route n'est pas un document à étudier une fois dans sa vie pour décrocher le permis de conduire. Il devrait s'agir d'un ensemble de règles que chaque usager de la route (y compris un enfant de 8 ans à vélo) devrait être en mesure de comprendre. Aujourd'hui, ce n'est absolument pas le cas. Il est à espérer que le ministre parviendra, avec les Régions, à refondre le Code de la route en un document lisible et compréhensible pour tous les usagers de la route, un document dont les cyclistes et les piétons feront partie intégrante. Les difficultés institutionnelles ne devraient jamais faire obstacle à la sécurité routière.

Un troisième thème est l'aviation. Le secteur aérien a été durement touché par la crise du coronavirus. Ce secteur devra également évoluer. Il devra devenir plus écologique et, dans certains cas, il serait également préférable que les voyages en avion soient également tout simplement remplacés par des voyages en train. Ce secteur est confronté à d'énormes défis. Ce sont des défis dans lesquels le secteur de l'aviation doit être un partenaire, et certainement pas un adversaire.

Brussels Airport est le deuxième pôle économique du pays. Son impact peut difficilement être sous-estimé. Il y a une bonne année, lorsque les masques buccaux semblaient parfois valoir plus que de l'or, nous avons pu constater l'importance de ce secteur. Le secteur de l'aviation a besoin d'un cadre clair et stable pour l'avenir. Ce qui n'est manifestement pas le cas aujourd'hui.

Il s'agit d'un dossier bien plus ancien que les contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel et d'un problème épineux que les ministres se renvoyaient les uns aux autres avec empressement. Certains ont totalement échoué, d'autres ont essayé d'étouffer le dossier le plus possible. Il reste des riverains mécontents, des décisions judiciaires contradictoires et un cadre incertain pour le secteur aérien. Le ministre pourrait entrer dans l'histoire comme le ministre qui a apporté le calme autour de l'aéroport, qui peut concilier des intérêts contradictoires de manière à ce que chacun reçoive une part équitable des avantages et des désagréments. Pour ce faire, il devra s'asseoir autour de la table avec des collègues régionaux. La coopération est définitivement la clé du succès.

La mobilité est un thème au sujet duquel tout le monde a son opinion, où chacun a un intérêt également. Il s'agit d'un sujet infini et captivant qui passionne manifestement le ministre. Il faut espérer que le ministre réussira à réaliser les belles ambitions, souvent très volontaristes de la note de politique générale et qu'il prendra à cœur les points d'attention qui ont été communiqués.

De Wegcode is niet een document dat je eenmaal in je leven moet bestuderen voor het behalen van een rijbewijs. Het zou een set van regels moeten zijn die elke verkeersdeelnemer (ook een 8-jarige op de fiets dus) zou moeten kunnen verstaan. Dat is het vandaag absoluut niet. Hopelijk zal de minister erin slagen om samen met de gewesten de Wegcode te hervormen tot een document dat leesbaar en begrijpelijk is voor elke weggebruiker. Een document waarvan fietsers en voetgangers als volwaardige verkeersdeelnemers deel uitmaken. Institutionele moeilijkheden mogen nooit in de weg staan van verkeersveiligheid.

Een derde thema is de luchtvaart. De luchtvaartsector heeft enorme klappen gekregen door corona. De luchtvaartsector zal ook moeten evolueren. Ze zal groener moeten worden en in sommige gevallen zouden vliegreizen ook gewoon beter vervangen kunnen worden door een treinrit. Enorme uitdagingen waar deze sector voor staat. Het zijn uitdagingen waarin de luchtvaartsector een partner moet zijn, en zeker geen tegenstander.

Brussels Airport is de tweede economische pool van het land. De impact ervan kan moeilijk onderschat worden. Een dik jaar geleden – toen mondklappers soms meer waard leken dan goud – konden we duidelijk het belang van deze sector zien. De luchtvaartsector heeft nood aan een duidelijk en stabiel toekomstkader. Iets wat er vandaag duidelijk niet is.

Het is een dossier dat nog veel ouder is dan de beheerscontracten van de NMBS en Infrabel. Een hete aardappel die gretig werd doorgegeven van de ene minister naar de andere. Sommigen hebben er hun tanden op stuk gebeten, anderen probeerden het dossier zo diep mogelijk in de ijskast te verstoppen. Wat blijft, zijn ontevreden omwonenden, tegenstrijdige gerechtelijke uitspraken en een onzeker kader voor de luchtvaartsector. De minister zou de geschiedenis kunnen ingaan als de minister die rust brengt rond de luchthaven. Die tegenstrijdige belangen met elkaar kan verzoenen, zodat iedereen een eerlijk deel van de lusten en de lasten toegewezen krijgt. Daarvoor zal hij rond de tafel moeten gaan zitten met regionale collega's. Samenwerking is nu eenmaal de sleutel tot succes.

Mobiliteit is een thema waar iedereen een mening over heeft. Waar ook iedereen belang bij heeft. Het is een eindeloos boeiend onderwerp waar de minister duidelijk een passie voor heeft. Hopelijk zal de minister erin zal slagen om de mooie, vaak zeer voluntaristische ambities uit de beleidsnota waar te maken en de aandachtspunten die werden meegegeven ter harte zal nemen.

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) considère que la note de politique générale est tournée vers l'avenir. Le tournant est visible dans la politique, le chemin de fer n'est plus considéré comme poste d'économies, mais comme un moyen de transport revêtant une finalité durable et sociale. L'accélération en matière du transport de marchandises est également positive.

Comment le ministre interviendra-t-il en matière de subventions pour les chemins de fer suite à la crise du coronavirus, surtout à long terme, car il n'est pas exclu qu'une partie des voyageurs se détourne structurellement du transport ferroviaire?

Des projets sont également annoncés dans le domaine de l'accessibilité des gares. Combien de gares qui seront rendues entièrement autonomes accueillent plus de 5 000 passagers par jour?

Qu'en est-il de la mission de service public de la SNCB? Qu'en est-il du calendrier et que peut-on dire du cycle de consultation?

L'enveloppe d'investissement qui est en partie destinée au transport de marchandises est accompagnée d'un projet qui est soumis au gouvernement. Le ministre dispose-t-il d'informations pour la commission? Comment ce plan s'articule-t-il avec le Rail Roadmap 2030?

Des moyens d'investissements supplémentaires, et complémentaires au PRR, sont qualifiés d'"indispensables". De quels montants s'agit-il? S'inscrivent-ils dans l'accord de gouvernement?

Quand le Brupass sera-t-il évalué? Peut-il être étendu? L'Autriche, où un "abonnement climat" a été introduit pour l'ensemble du territoire, est-elle une source d'inspiration?

S'agissant des deux millions d'euros par an pour les trains de nuit, les résultats des études à cet égard sont-ils connus?

Qu'en est-il du système de réservation des vélos à la SNCB? La Chambre a adopté une résolution sur la combinaison vélo-train.

Le nouveau plan de transport comprenant une vision pour le train pour 2040 est difficile à comprendre. Le ministre peut-il le clarifier?

En matière de transport aérien, la plateforme de concertation et la problématique en matière de normes de bruit manquent de clarté. Cette plateforme réalisera-t-elle des

Dhr. Joris Vandenbroucke (Vooruit) acht de beleidsnota toekomstgericht. De kentering is zichtbaar in het beleid, het spoor wordt niet langer als een besparingspost beschouwd, maar als een vervoermiddel met een duurzaam en sociaal oogmerk. Ook de versnelling inzake goederenvervoer is positief.

Hoe zal de minister optreden inzake subsidies voor het spoor als gevolg van de coronacrisis, vooral op langere termijn, want het valt niet uit te sluiten dat een deel van de reizigers zich structureel afkeert van het spoorvervoer?

Op het vlak van toegankelijkheid van stations worden eveneens plannen aangekondigd. Hoeveel stations die volledig autonoom zullen worden gemaakt verwerken dagelijks meer dan 5 000 reizigers?

Wat is de stand van zaken op het vlak van de openbaredienstopdracht van de NMBS? Hoe zit het met de timing en wat valt er over de consultatieronde te zeggen?

De investeringsenveloppe die deels voor het goederenvervoer bestemd is, gaat vergezeld van een plan dat aan de regering wordt voorgelegd. Heeft de minister informatie voor de commissie? Hoe verhoudt dit plan zich tot het *Railroad Plan 2030*?

Extra investeringsmiddelen, ter aanvulling van het PHV, worden als "onontbeerlijk" beschreven? Om welke bedragen gaat het? Past dit in het regeerakkoord?

Wanneer wordt de Brupass geëvalueerd? Kan het worden uitgebreid? Is Oostenrijk een inspiratiebron, waar een "klimaatabonnement" voor het hele grondgebied werd ingevoerd?

Twee miljoen euro per jaar voor nachttreinen: zijn de resultaten van de studies ter zake bekend?

Hoe zit het met het reservatiesysteem voor fietsen bij de NMBS? De Kamer heeft over de combinatie fiets- en treinverkeer een resolutie aangenomen.

Het nieuwe vervoersplan met spoorvisie voor 2040 is moeilijk te begrijpen. Kan de minister klaarheid brengen?

Inzake luchtvaart ontbreekt het aan duidelijkheid rond het overlegplatform en de problematiek inzake geluidsnormen. Zal dat platform werkzaamheden verrichten ter

travaux préparatoires en vue d'une nouvelle loi relative aux procédures de vol? Il s'agit d'un dossier sensible. Il est dès lors conseillé de ne pas tarder.

Des détails sont-ils disponibles au sujet des droits d'embarquement?

Le membre soutient l'initiative du ministre qui souhaite prôner l'interdiction des vols court-courriers auprès de l'Europe, mais quelle est la vision exacte du ministre en la matière? Un vol court-courrier n'est pas l'autre.

En matière de sécurité routière, les progrès réalisés en Belgique sont insuffisants par rapport au reste de l'Europe. Le ministre fournit les ingrédients pour progresser, mais il faudra également renoncer à des tabous. En tout état de cause, le groupe socialiste soutient le ministre.

En ce qui concerne la sécurité routière, le ministre pourrait-il aborder le permis de conduire à points? Quand les études seront-elles remises? Une concertation a-t-elle été menée avec les ministres des entités fédérées? Dans quel délai le ministre envisage-t-il la mise en œuvre du plan qu'il décrit? Quelles sont les conditions préalables?

L'intervenant se félicite de l'évolution en matière de caméras automatiques. Quel est l'état d'avancement à cet égard?

L'Europe recommande la tolérance zéro en matière de consommation d'alcool au volant. Quelle est la position du ministre en la matière et comment envisage-t-il la campagne *Vision Zero*?

L'intervenant renvoie au paquet de mesures "FitFor55" de la Commission européenne qui est évoqué dans la note de politique générale. L'autorité fédérale s'est-elle concertée avec les entités fédérées? Qui est compétent pour l'abandon progressif les moteurs à combustion? Dans le contexte européen, un État membre ne semble pas être compétent individuellement pour interdire les moteurs à combustion, comme semble le suggérer une lettre de la Commission européenne à l'intention du Danemark, qui voulait prendre cette mesure.

Enfin, les véhicules autonomes sont en plein développement. Le point de vue du ministre est très intéressant car il est axé sur l'utilisation de la technologie dans le cadre des transports collectifs. Ce n'est en effet pas parce que les automobilistes rouleraient individuellement avec des véhicules autonomes que le problème des embouteillages serait résolu. Le ministre inclut-il la mobilité partagée parmi les modes de transport collectif?

voorbereiding van een nieuwe vliegwet? Het dossier ligt gevoelig, dus is het raadzaam om niet te talmen.

Zijn er details over de inscheeptaks?

Het lid ondersteunt het initiatief van de minister die bij Europa het verbod op korte afstandsvluchten wil bepleiten, maar wat is de exacte visie van de minister ter zake. De ene korte afstandsvlucht is de andere niet.

Op het vlak van verkeersveiligheid is de vordering in België ondermaats in vergelijking met de rest van Europa. De minister reikt de ingrediënten om vooruitgang te boeken, maar dan moeten ook taboes worden opgegeven. De socialistische fractie schaaft zich in ieder geval achter de minister.

Zou de minister wat verkeersveiligheid betreft kunnen ingaan op het rijbewijs met punten? Wanneer worden de studies opgeleverd? Werd overleg gepleegd met de deelstaatministers? Op welke termijn ziet de minister de invoering van het plan dat hij beschrijft? Wat zijn de randvoorwaarden?

De spreker juicht de evolutie inzake onbemande camera's toe. Wat is de stand van zaken?

Europa beveelt nultolerantie inzake alcoholgebruik bij het rijden aan. Hoe staat de minister hiertegenover en hoe beschouwt hij *Vision Zero*?

De spreker verwijst naar het pakket "FitFor55"-maatregelen van de Europese Commissie waarvan sprake is in de beleidsnota aan bod komt. Heeft de federale overheid overleg gepleegd met de deelstaten? Wie is bevoegd voor het uitfaseren van brandstofmotoren? In Europees verband lijkt een lidstaat individueel niet bevoegd om brandstofmotoren te verbieden, zoals een brief van de Europese Commissie aan Denemarken, dat wat wilde ondernemen, lijkt te suggereren.

De autonome voertuigen, tot slot, zijn in volle ontwikkeling. Het standpunt van de minister is zeer interessant, omdat het zich toespitst op de aanwending van technologie in het kader van collectief vervoer. Het is immers niet omdat men individueel met een autonoom voertuig zou rijden, dat men hiermee het fileprobleem oplost. Rekent de minister gedeelde mobiliteit onder de collectieve vervoersmodi?

M. Josy Arens (cdH) se réjouit du refinancement annoncé pour les travaux sur l'axe 3 (Bruxelles – Luxembourg) et il faut souligner que beaucoup d'intentions qui figurent dans cette note sont de très bonnes intentions.

Concernant le rail, les ambitions du ministre sont énormes, mais le cahier des charges est cependant encore assez flou. L'orateur partage cette envie de parier sur le long terme et de voir loin. Le problème est que le temps manque. La génération suivante subira les conséquences du réchauffement climatique plus violentes encore que celles subies par les populations d'aujourd'hui. Il est probable que la COP de 2040 et des années suivantes ne pourront plus se permettre des conclusions aussi fragiles que celles de la COP 26, avec une jeunesse encore plus désespérée que celle d'aujourd'hui.

C'est aujourd'hui qu'il faut convaincre les navetteurs de continuer à prendre le train plutôt que la voiture ou le train plutôt que l'avion. Il faut gagner leur confiance et les faire adhérer à un projet plus durable. Or, les conditions réelles de voyage des navetteurs ne sont pas assez bonnes et les promesses de refinancement sont mises en doute en raison des économies demandées à Infrabel.

Concernant les conditions de voyage actuelles, le train est moins confortable et aussi cher que la voiture. Le nombre de trains est insuffisant et les retards ou les suppressions sont fréquents, tandis que les parkings à proximité – pour voitures et vélos – sont insuffisants. Les pôles de multimodalités sont trop peu nombreux et quand ils existent la coordination des horaires n'est pas optimale. Les associations de voyageurs (navetteurs.be) réclament que l'offre de trains soit à nouveau la même qu'avant le début de la pandémie du COVID-19. Certains trains P ont été supprimés sous prétexte d'un manque de fréquentation. Alors que le ministre ne cesse d'affirmer sa volonté d'augmenter l'offre, la SNCB a supprimé certaines lignes. L'orateur demande plus d'informations à ce sujet.

Concernant les moyens financiers, l'épisode sur les économies demandées à Infrabel est mal perçu par l'intervenant. Le message est celui-ci: on finance d'une main, et on retire de l'autre. Il faut absolument supprimer cette exigence d'économies. Le ministre wallon de la Mobilité a déclaré qu'il ne pouvait pas garantir que des lignes ne seraient pas fermées après 2024. Infrabel va être contrainte de ralentir la circulation sur certaines lignes. Le risque est de perdre la confiance des navetteurs. Le projet d'une refondation du rail sur le long

De heer Josy Arens (cdH) is tevreden met de aangekondigde herfinanciering van de werkzaamheden op as 3 (Brussel-Luxemburg) en heeft voorts ook lof voor veel andere intenties uit de beleidsnota.

Op het vlak van het spoor koestert de minister weliswaar hoge ambities maar qua concrete acties blijven de zaken nogal wazig. De spreker is het met de minister eens dat men op de lange termijn en ver vooruit moet denken. Alleen dringt de tijd. De volgende generatie zal de gevolgen van de klimaatopwarming, die nog erger zullen zijn dan die van vandaag, aan den lijve ondervinden. Naar alle waarschijnlijkheid zal de jeugd in de toekomst nog wanhopiger zijn dan die van vandaag en zal men zich op de COP 2040 en de erop volgende COP's niet meer kunnen veroorloven om broze besluiten te nemen, zoals op de COP26.

Vandaag reeds moet men de pendelaar ervan overtuigen om de trein te verkiezen boven de auto of het vliegtuig. Het komt erop aan hun vertrouwen te winnen en hen warm te maken voor een duurzamer project. De omstandigheden waarin de treinpendelaars vandaag reizen, zijn echter niet goed genoeg en de aan Infrabel gevraagde besparingen zetten de in het uitzicht gestelde herfinanciering op de helling.

Vandaag is reizen met de trein minder comfortabel en even duur als met de auto. Er rijden onvoldoende treinen en vertragingen en schrappingen zijn schering en inslag; er zijn eveneens te weinig parkeerplaatsen – voor zowel auto's als fietsen – in de buurt van de treinstations. Er zijn nog te weinig multimodale hubs en als die er al zijn, zijn de dienstregelingen van de onderscheiden vervoersmodi niet optimaal op elkaar afgestemd. De reizigersverenigingen (navetteurs.be onder andere) eisen opnieuw het treinaanbod van vóór het begin van de COVID-19-pandemie. Men heeft sommige P-treinen geschrapt omdat die te weinig zouden worden gebruikt. De minister zegt telkens dat hij het aanbod wil verruimen, maar de NMBS doet het omgekeerde en schrapt bepaalde lijnen. De spreker had hier meer informatie over gewild.

Wat de financiële middelen voor het treinvervoer betreft, houdt de spreker een wrange smaak over aan de saga van de besparingen die men aan Infrabel vraagt. De boodschap luidt aldus dat men met de ene hand terugneemt wat men met de andere heeft gegeven. Men moet die eis tot het doorvoeren van besparingen absoluut schrappen. De Waalse minister van mobiliteit heeft verklaard dat hij niet kon garanderen dat bepaalde lijnen na 2024 nog zouden bestaan. Infrabel zal het verkeer

terme ne peut pas se le permettre. L'orateur demande plus d'informations sur ces économies.

Le ministre avait démenti à plusieurs reprises des fermetures de ligne sous cette législature. Le pari d'une reconstruction du rail exige que cette promesse s'étende bien au-delà de cette législature. Est-ce que le ministre s'engage à réaliser cette promesse et comment compte-t-il s'y prendre?

Concernant Vision Rail 2040, l'intervenant se demande comment le ministre va garantir que cette vision 2040 sera effectivement réalisée par les prochaines législatures? Comment va-t-il garantir qu'elle sera réalisable en termes de ressources humaines suffisantes, de matériel disponible, de budget disponible? Compte-t-il reprendre ce projet dans un texte de loi autre que les contrats de service public qui sont limités à 10 ans? Quand Vision Rail 2040 sera-t-elle rédigée? Selon quel cahier des charges? Contient-elle une programmation budgétisée? Comment les contrats de service public et de performance pourront-ils intégrer cette vision si elle n'existe pas ou si elle consiste seulement en quelques grands principes? En avril, des spécifications ont été publiées: ont-elles été rédigées avec les entreprises concernées? Si pas, comment ont-elles réagi à la publication de ce document? Considèrent-elles ces exigences comme étant réalistes?

Une grande consultation auprès d'acteurs institutionnels et des associations représentant les voyageurs a eu lieu en mai-juin 2021. A-t-elle fait l'objet d'un rapport? N'aurait-il pas fallu consulter avant la rédaction des spécifications? Le SPF Mobilité transport a eu recours aux services d'un cabinet de consultance externe pour la rédaction des spécifications. Pour quel montant? Ne serait-il pas temps de renforcer le SPF plutôt que de recourir à des consultants dont le but n'est pas tant la qualité du service public que la rentabilité du contrat.

L'attractivité du train aujourd'hui n'est pas optimale. Pour certains, comparé à la voiture, le train est aussi, voire plus cher. La suppression des guichets de gare, la disparition des services et de la présence humaine dans les gares découragent les navetteurs potentiels qui non seulement se voient supprimer des services, mais en plus sont pénalisés. D'après les consultations organisées en mai-juin 2021, quels étaient ces avis à propos des possibilités d'amélioration actuelles à apporter au rail aujourd'hui? Sont-elles réalistes? Le

op sommige lijnen noodgedwongen moeten vertragen, met het risico dat men het vertrouwen van de pendelaars verliest. In het kader van het project aangaande de hervorming van het spoor is dat ongehoord. De spreker had graag meer informatie over die besparingen gekregen.

De minister heeft herhaaldelijk ontkend dat men spoorlijnen zou afschaffen tijdens deze zittingsperiode. Wil men echt inzetten op de heropbouw van het spoor, dan moet die belofte langer dan deze zittingsperiode gelden. Verbindt de minister zich tot het verwezenlijken van die belofte en indien ja, hoe zal hij daarbij te werk gaan?

Aangaande Vision Rail 2040 vraagt de spreker zich af hoe de minister zal garanderen dat men haar tijdens de volgende zittingsperiodes effectief in de praktijk zal brengen. Hoe zal hij verzekeren dat ze haalbaar is op het vlak van *human resources*, materieel en budget? Zal dat project, behalve in de openbaredienstcontracten, die 10 jaar geldig zijn, in een wettekst worden gegoten? Wanneer zal de Vision Rail 2040 worden opgemaakt? Volgens welke krachtlijnen en met welke inhoud? Zal die visie een gebudgetteerde planning bevatten? Hoe zullen de openbaredienst- en prestatiecontracten met die visie rekening kunnen houden als die nog niet bestaat of als enkel de grote principes ervan vastliggen? In april heeft men de specificaties van die contracten vrijgegeven: heeft men die samen met de betrokken ondernemingen opgesteld? Indien niet, hoe hebben die ondernemingen op de publicatie van dat document gereageerd? Beschouwen ze de erin vervatte vereisten als realistisch?

In mei-juni 2021 heeft een brede raadpleging van de institutionele actoren en van de reizigersverenigingen plaatsgevonden. Bestaat hiervan een verslag? Had men niet eerst de raadpleging moeten organiseren voordat men de specificaties opstelde? De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft voor het opstellen van de specificaties een beroep gedaan op de diensten van een consultancybureau. Hoeveel heeft men daarvoor betaald? Wordt het geen tijd dat men de FOD versterkt in plaats van een beroep te doen op consultants? Die zijn immers veeleer op het rendement dan op de kwaliteit van de contracten gefocust.

Het treinvervoer van vandaag is te weinig aantrekkelijk. Voor sommigen is het even duur of zelfs duurder dan de auto. Door de schrapping van stationsloketten en het verdwijnen van diensten en van menselijke aanwezigheid in de stations haalt men potentiële pendelaars niet over de streep; integendeel, bovenop de gebrekiger dienstverlening, worden ze gestraft. Hoe kan men vandaag al verbeteringen bij het spoor doorvoeren? Welke adviezen werden bij de raadplegingen van mei en juni 2021 gegeven? Zijn die realistisch? Werd het

comité consultatif des usagers a-t-il été entendu à ce sujet? Où en est-on par rapport aux négociations sur des tarifs plus avantageux pour les publics plus fragilisés? L'urgence est de supprimer la pénalité en cas d'achat du billet dans le train si les automates sont défectueux.

Concernant les plans de transport actuels, ils ont, il est vrai, été présentés aux pouvoirs locaux mais il s'agissait plus d'une communication que d'une véritable prise en compte des besoins locaux: la satisfaction des voyageurs concernant ces plans de transport a-t-elle été évaluée? Pourquoi ne pas développer le Thalys wallon?

Concernant l'accessibilité des trains, l'orateur demande plus d'explications au sujet de la gare autonome. Est-il exact que bpost a totalement renoncé à ouvrir des bureaux de poste dans les gares? D'autres services pourraient-ils être proposés par bpost dans certaines gares? Où en est le projet qui permettrait la vente de billets SNCB dans les bureaux de poste?

Dans ses recommandations de février 2021 à propos de l'accessibilité des trains, Unia demandait notamment ceci: "Elaborer et communiquer un plan d'action ambitieux pour parvenir à une accessibilité intégrale (c'est-à-dire en autonomie) du réseau pour tous les types de personnes en situation de handicap. Ce plan d'action doit comporter un état des lieux initial, une stratégie de programmation budgétisée et un calendrier concret permettant de suivre les modifications progressives qui sont apportées. Il doit être inscrit dans les futurs contrats de gestion de la SNCB, évalué périodiquement et des sanctions doivent être prévues en cas de non-respect. Prévoir une convention de collaboration avec des organismes experts en accessibilité. La SNCB doit les associer le plus tôt possible aux différents projets: élaboration de cahiers des charges, travaux de construction ou de rénovation, achat ou rénovation de matériel roulant" L'orateur s'interroge si ces demandes seront suivies d'effet?

Concernant le développement de la coordination avec les régions, l'orateur constate que à part le Brupass, la collaboration avec les régions reste très superficielle. Quid des conséquences de cette collaboration pour le monde rural? Quid du développement des P+R?

Apparemment, il faut de nouveau attendre la "vision 2040" pour les nœuds de correspondance. Pourquoi est-ce si compliqué de faire coordonner des horaires entre transports publics?

Raadgevend Comité van Gebruikers in dezen gehoord? Hoever staan de onderhandelingen met betrekking tot de gunstiger tarieven voor kwetsbaardere reizigers? Het kan niet dat men een toeslag vraagt voor de aankoop van een vervoerbewijs op de trein, wanneer de automaten stuk zijn; men moet die toeslag dringend afschaffen.

De huidige vervoersplannen werden inderdaad aan de lokale besturen voorgelegd, hoewel het veeleer om een mededeling ging en niet echt rekening werd gehouden met de lokale noden. Heeft men de tevredenheid van de reizigers aangaande die vervoersplannen geëvalueerd? Waarom geen werk maken van een Waalse Thalys?

Wat de toegankelijkheid van de treinen betreft, vraagt de spreker meer uitleg met betrekking tot de autonome stations. Klopt het dat bpost niet langer postkantoren in de stations wil openen? Zou bpost in sommige stations andere diensten kunnen voorstellen? Hoe staat het met het project waarbij de postkantoren NMBS-vervoerbewijzen zou verkopen?

In haar aanbevelingen van februari 2021 met betrekking tot de toegankelijkheid van de treinen, vroeg Unia het volgende: "Een ambitieus actieplan uitwerken en communiceren om tot volledige (autonome) toegankelijkheid van het net te komen voor alle personen, ongeacht hun vorm van handicap. In dit actieplan moet een initiële stand van zaken, een gebudgetteerde planningsstrategie en een concrete kalender zijn opgenomen om de geleidelijk doorgevoerde aanpassingen te kunnen volgen. Het plan moet deel uitmaken van de toekomstige beheersovereenkomsten met de NMBS en periodiek worden geëvalueerd. Er moeten ook sancties zijn wanneer de planning niet wordt aangehouden. Een samenwerkingsovereenkomst sluiten met instanties gespecialiseerd in toegankelijkheid. De NMBS moet hen zo snel mogelijk bij de verschillende projecten betrekken: het opstellen van bestekken, het bouwen of renoveren van haltes, de aankoop of vernieuwing van rollend materieel enz." De spreker vraagt zich af of die vragen een antwoord zullen krijgen.

Aangaande de uitbouw van coördinatie met de gewesten stelt de spreker vast dat, behalve wat de Brupass betreft, de samenwerking met de gewesten heel oppervlakkig blijft. Hoe zit het met de gevolgen van die samenwerking voor het platteland? En met de ontwikkeling van de P+R-parkings?

Blijkbaar is het alweer wachten op de "Vision Rail 2040" voor de overstapknooppunten. Waarom is het zo moeilijk om de uurregelingen van het openbaar vervoer op elkaar af stemmen?

Sur le transport de marchandises, le ministre déclare des actions concrètes pour doubler le volume de marchandises transportées par rail. L'orateur demande plus de détails par rapport au timing. La note politique affirme que de nombreux acteurs du monde économique utilisent déjà le train pour le transport de marchandises mais comment sensibiliser les autres secteurs? Il se demande pourquoi le groupe de travail sur l'enjeu crucial du "first" et du "last mile" et de la combinaison des modes, nécessaires pour réussir le transfert modal des marchandises, doit attendre.

Concernant la sécurité, le ministre affirme poursuivre la discussion avec la ministre de l'Intérieur pour assurer la sécurité sur les voies mais la police des chemins de fer continue d'être vidée de sa substance. Dans la province de Luxembourg, cette police n'existera bientôt plus. D'autre part, l'orateur reçoit de nombreux témoignages de conducteurs de train affirmant que les problèmes de signalisation sont de plus en plus nombreux et pas toujours renseignés officiellement. Il demande plus de détails à ce sujet.

La note de politique énonce également que la sécurité des réseaux et des systèmes d'information de la SNCB et d'Infrabel devra également être garantie et que le ministre veillera avec les deux entreprises, et conformément à la législation sur le sujet, à ce que les mesures adéquates soient prises pour assurer la résilience de ces réseaux et de ces systèmes. Est-ce que les systèmes informatiques du rail sont vulnérables?

L'orateur estime que si on veut encourager la multimodalité et l'usage du vélo, il aurait mieux valu garder tous les points d'arrêts ouverts pour garantir un maillage plus complet.

L'intervenant considère le plan fédéral relatif à la sécurité routière pas structuré. Ce plan est très important, notamment pour la province du Luxembourg qui compte trop de victimes. Néanmoins, le membre salue la mesure concernant la lutte contre la récidive. Des formations seront bientôt proposées comme solution de rechange à la perception immédiate ou aux examens de réintégration. Quand cela sera-t-il d'application? Qui donnera ces formations? Quel budget est réservé à ces formations?

Concernant les contrôles plus efficaces, il sera possible d'effectuer des contrôles automatisés à l'aide de caméras intelligentes. L'orateur émet les plus vives réserves à ce propos. Il aimerait voir ce dossier être traité par la commission des questions scientifiques et technologiques. Jusqu'où est-on prêt à gagner en

In verband met het goederenverkeer heeft de minister concrete acties aangekondigd om het volume aan goederen dat per spoor wordt vervoerd te verdubbelen. De spreker vraagt meer details over de timing. In de beleidsnota wordt gesteld dat veel actoren uit de economische wereld al gebruik maken van het spoor om goederen te vervoeren, maar hoe kunnen ook de andere sectoren worden overtuigd? De spreker vraagt zich af waarom de werkgroep over de cruciale kwestie van de "first" en de "last mile" en over de combinatie van vervoerswijzen om een succesvolle *modal shift* van goederen tot stand te kunnen brengen, moet wachten.

Wat de veiligheid betreft, wijst de minister erop dat hij de gesprekken met de minister van Binnenlandse Zaken met het oog op de veiligheid op het spoor voortzet, maar de spoorweggpolitie wordt almaar meer uitgehold. In de provincie Luxemburg zal die politie binnenkort niet meer bestaan. Tegelijk verneemt de spreker van veel treinbestuurders dat zich almaar meer signalisatieproblemen voordoen en dat ze daar niet altijd officieel over worden ingelicht. De spreker had hierover meer details gewild.

In de beleidsnota staat ook te lezen dat de veiligheid van de netwerken en de informatiesystemen van de NMBS en Infrabel ook moet worden gewaarborgd en dat de minister er met beide ondernemingen, in overeenstemming met de relevante wetgeving, op zal toezien dat dat passende maatregelen worden genomen om de weerbaarheid van deze netwerken en systemen te verzekeren. Zijn de informaticasystemen van het spoor kwetsbaar?

De spreker is van oordeel dat als men de multimodaliteit en het gebruik van de fiets wil bevorderen, men beter alle stopplaatsen had behouden om over een fijnmaziger netwerk te beschikken.

Volgens de spreker is het Federaal Verkeersveiligheidsplan niet gestructureerd. Nochtans is het een heel belangrijk plan, meer bepaald voor de provincie Luxemburg, waar te veel slachtoffers vallen. De spreker is daarentegen wel tevreden met de maatregel om recidive aan te pakken. Binnenkort zullen opleidingen worden aangeboden als alternatief voor de onmiddellijke inning of voor de re-integratie-examens. Wanneer wordt die maatregel van toepassing? Wie zal die opleidingen verstrekken? Welk budget wordt voor die opleidingen uitgetrokken?

Om de controles doeltreffender te maken, zal men automatisch kunnen controleren met intelligente camera's. De spreker heeft hier grote bedenkingen bij. Volgens hem zou dit dossier moeten worden behandeld door het Adviescomité voor wetenschappelijke en technologische vraagstukken. Tot hoe ver wil men streven naar meer

sécurité et à perdre en protection de la vie privée? Jusqu'où veut-on prendre ce risque? Le membre est catégorique par rapport à la mise en place de drones. et il estime que des états généraux sur la vie privée sont tous aussi urgents.

L'orateur demande où en est le projet de généraliser la possibilité d'octroyer une indemnité kilométrique à tous les travailleurs qui effectuent un déplacement domicile-travail. Y a-t-il eu une concertation avec les différents ministres compétents? Sur l'accès aux vélos aux femmes, est-ce que le ministre s'inspire d'expériences ailleurs dans le monde? Lesquelles? Une application est en développement pour les cyclistes qui devrait les informer sur les places pour le vélo à bord du train. Où en est-on dans l'idée de développer des pistes cyclables rapides le long du rail?

La note propose également un "système pour suivre de plus près l'évolution du parc de véhicules, afin de mesurer l'impact des mesures prises". L'électrique n'est pas la seule technologie zéro émission disponible. Il est donc essentiel de considérer l'ensemble des carburants et leurs usages et applications, tant dans le domaine de la mobilité que dans la production d'énergie. La solution à l'équation complexe de la mobilité durable ne peut être envisagée qu'à partir d'une approche multi-énergie. Dans ce cadre, les choix les plus opportuns devront être posés. Cette approche pose question. On ne peut pas en même temps demander aux citoyens de passer à la voiture électrique, développer un parc de bornes de recharge sur tout le territoire et en même temps ne pas proposer d'autres solutions. Quels sont les objectifs chiffrés en matière de développement d'infrastructures de recharge en Wallonie et à Bruxelles?

Une solution plus pragmatique et très intéressante en matière de protection de l'environnement (puisque'elle évite de devoir construire de nouveaux véhicules) est la mise en œuvre du retrofit. Où en est le projet au fédéral?

M. Wouter Raskin (N-VA) l'a déjà dit à plusieurs reprises au sein de la commission de la mobilité: lorsqu'il s'agit d'œuvrer pour une plus grande sécurité routière, son groupe constitue un allié pour la majorité. S'il est un objectif politique qui ne mérite pas de querelles politiques, c'est bien l'amélioration de la sécurité routière.

L'intervenant se demande parfois si certaines décisions politiques ne sont pas présentées comme relevant de la sécurité routière tout en ayant plutôt une visée budgétaire. À titre d'exemple, il mentionne la taxe *Crossborder* qui a été sournoisement introduite par le biais d'un projet de loi avant l'été. Le ministre de la Justice a annoncé, lors

veiligheid ten koste van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer? Tot hoever wil men dat risico nemen? Het lid heeft een uitgesproken mening over het gebruik van drones en is van oordeel dat er even dringend een Staten-Generaal van de persoonlijke levenssfeer moet worden ingesteld.

De spreker vraagt hoe het staat met het project ter veralgemening van de mogelijkheid om de pendelende werknemers een kilometervergoeding te betalen. Is er overleg gepleegd met de verschillende ministers? Aangaande het voornemen om het fietsgebruik toegankelijker te maken voor vrouwen, vraagt de spreker of de minister zich baseert op ervaringen in het buitenland? Zo ja, welke? Er wordt thans werk gemaakt van een applicatie die fietsers moet meedelen hoeveel fietsplaatsen er vrij zijn aan boord van de trein. Hoe zit het met het idee om fietspaden aan te leggen langs de spoorwegen?

In de beleidsnota is tevens sprake van het opzetten van een systeem "om het wagenpark nauwlettender in het oog te houden om zo het effect van de genomen maatregelen te meten". Elektriciteit is niet de enige beschikbare emissievrije technologie. Het is dus van groot belang te kijken naar alle brandstoffen en hun gebruik en toepassingen, zowel op het vlak van mobiliteit als bij de energieproductie. De oplossing voor het complexe vraagstuk van de duurzame mobiliteit vergt hoe dan ook een multi-energiebenadering. In dat kader zullen de meest geschikte keuzes moeten worden gemaakt. Daarbij rijst een probleem. Men kan de burgers niet vragen de overstap naar de elektrische wagen te maken noch laadpalen over het hele grondgebied uitrollen, zonder tegelijk andere oplossingen voor te stellen. Wat zijn de streefcijfers inzake de ontwikkeling van oplaadinfrastructuur in Wallonië en Brussel?

Een pragmatische en interessantere oplossing om het milieu te beschermen is het zogenaamde retrofitten, waardoor men geen nieuwe voertuigen hoeft te bouwen. Hoe staat het met dat project op federaal niveau?

De heer Wouter Raskin (N-VA) heeft het in commissie mobiliteit al een aantal keer gesteld; wanneer het over het nastreven van meer verkeersveiligheid gaat, dan heeft de meerderheid aan zijn fractie een bondgenoot. Als er één beleidsdoelstelling is die géén politiek gekrakeel verdient, dan is het wel die verhoging van de verkeersveiligheid.

De spreker twijfelt wel soms of sommige beleidsbeslissingen niet verkocht worden onder het etiket "verkeersveiligheid", maar vooral toch veeleer een budgettaire insteek hebben. Hij geeft als voorbeeld dan de crossbordertaks die voor de zomer nog slinks via wetsontwerp werd ingevoerd. Zo kondigde de minister van Justitie bij de

de la présentation du Plan fédéral de sécurité routière, qu'il y aura un tarif progressif pour les amendes infligées pour des infractions similaires. Cela pourrait se faire de manière relativement neutre sur le plan budgétaire en réduisant légèrement l'amende pour la première infraction. Mais le député soupçonne que ce n'est précisément pas ce qui est prévu, mais que, au contraire, ce sera la source des 200 millions d'euros supplémentaires de recettes du projet *Crossborder*. Il se demande si cela n'entraînera pas des effets pervers, par exemple la recherche des implantations les plus optimales afin d'inciter les conducteurs à enfreindre la loi de manière répétée (songeons, par exemple, à un radar sans flash installé plusieurs jours de suite dans la même descente juste avant d'entrer dans une agglomération). Cette crainte est encore exacerbée par un autre fer de lance de ce plan, à savoir le recrutement rapide de 250 agents supplémentaires pour la police de la route.

D'autre part, dans le cas des chauffards multirécidivistes, une formation alternative peut être imposée au lieu d'une énième perception immédiate. Le Plan fédéral de sécurité routière est-il déjà définitif? Il y a quelques jours, on pouvait lire dans la presse qu'il contenait 32 points, mais la note de politique générale parle d'une première version que le ministre a récemment présentée à la Commission fédérale pour la sécurité routière. Si le plan n'est pas encore définitif, quand le sera-t-il, et quelles sont les prochaines étapes?

En outre, le député se demande pourquoi les caméras ANPR pourraient bien être utilisées dans le cadre de la sécurité routière pour réprimer l'utilisation du gsm au volant, mais pas pour éloigner de la route les conducteurs frappés d'une déchéance du droit de conduire. Si elle émane du gouvernement, l'atteinte à la vie privée est un mal nécessaire, mais si elle émane de l'opposition, cette atteinte est une pierre d'achoppement. Le ministre pourrait-il expliquer pourquoi l'une est acceptée et l'autre non?

S'agissant de la banque de données Mercury, celle-ci est-elle désormais pleinement opérationnelle dans toutes les administrations concernées? Est-elle maintenant entièrement reliée au système Mach?

On a pu lire dans la presse que le ministre voulait lancer, dès le début de 2022, des projets pilotes sur l'utilisation de caméras ANPR pour lutter contre l'utilisation du gsm au volant. Et il veut que le cadre juridique soit finalisé d'ici là. L'intervenant doit-il dès lors considérer que le ministre présentera en commission des amendements aux propositions de loi pendantes (DOC 55 1234 et DOC 1722) par l'intermédiaire des parlementaires de la majorité? Ou bien les textes seront-ils classés et un projet de loi sera-t-il déposé prochainement?

voorstelling van het Federaal Verkeersveiligheidsplan aan dat er een progressief tarief zal komen voor boetes wegens soortgelijke overtredingen. Men zou dat enigszins budgetneutraal kunnen doen en de boete voor de eerste overtreding dan lichtjes verlagen. Maar het lid vermoedt dat dat nu juist niet het plan is, maar dat daarentegen vooral hierin de bron zal worden gevonden om die 200 miljoen euro meer inkomsten uit de crossborder te genereren. Dan vraag hij zich af of dat niet tot perverse effecten zal leiden, bijvoorbeeld het zoeken naar de meest optimale opstellingen om bestuurders herhaaldelijk in overtreding te laten gaan (denk maar aan een niet-flitsende radarcamera die verschillende dagen na elkaar opgesteld staat op dezelfde afdaling net voor het binnenrijden van een bebouwde kom). Deze vrees wordt dan nog eens vergroot door een ander speerpunt van dat plan, namelijk de snelle aanwerving van nog 250 agenten bij de Wegpolitie.

Anderzijds kunnen bij hardnekkige verkeersrecidivisten alternatieve opleidingen worden opgelegd in plaats van een zoveelste onmiddellijke inning. Is het Federaal Verkeersveiligheidsplan nu al definitief? Enkele dagen geleden kon men in de pers lezen dat dat 32 punten bevat, maar de beleidsnota spreekt van een eerste versie die de minister onlangs aan de Federale Commissie Verkeersveiligheid heeft voorgesteld. Indien het plan nog niet definitief is, wanneer zal het dat wel zijn, en welke stappen zullen nog doorlopen worden?

Voorts vraagt het lid zich af waarom ANPR-camera's in het kader van de verkeersveiligheid wél zouden kunnen worden ingezet om gsm's achter het stuur te beteugelen, maar niet om bestuurders die het recht tot sturen ontzegd zijn van de weg te plukken. Als het van de regering komt, is de inbreuk op de privacy een noodzakelijk kwaad, maar als het van de oppositie komt, is de inbreuk op de privacy een struikelsteen. Kan de minister verklaren waarom het ene wel wordt aanvaard en het andere niet?

En de Mercuriusdatabank, is die nu bij alle betrokken administraties ten volle operationeel? En is de koppeling met Mach nu compleet in orde?

In de pers kon men lezen dat de minister tegen begin 2022 al wil starten met proefprojecten rond de inzet van ANPR tegen gsm'en achter het stuur. En hij wil tegen dan het wettelijk kader rond hebben. Moet de spreker er dan van uit gaan dat de minister via de parlementsleden uit de meerderheid in deze commissie amendementen zal neerleggen op de hangende wetsvoorstellen (DOC 55 1234 en DOC 1722)? Of worden de teksten geklasseerd en volgt er straks een wetsontwerp?

En ce qui concerne les véhicules autonomes, il est étonnant que le ministre soit assez critique à ce sujet dans sa note de politique générale. Il plaide en faveur d'une veille approfondie du marché qui, selon lui, devrait viser à donner la priorité aux modes de déplacements collectifs. Le membre en déduit-il correctement que le ministre souhaite décourager la propriété privée, mais aussi l'utilisation privée des véhicules autonomes? Et le ministre est-il soutenu par le gouvernement à cet égard?

Quant au code de la route, l'objectif est de parvenir en 2022 à un texte qui fasse consensus, ce qui est en tout cas plutôt ambitieux. Il subsistait un certain nombre de questions de compétences sur lesquelles la réforme a achoppé au cours de la précédente législature. Le ministre entrevoit-il une solution à ces questions? La note de politique générale ne dit mot sur le permis de conduire à points. Quand le ministre compte-t-il s'attaquer à ce dossier? Ou bien a-t-il renoncé à cette ambition formulée dans l'accord de gouvernement?

BeCyclist semble être un plan sympathique en 52 points. Mais la plupart de ces points visent à encourager une plus grande utilisation du vélo dans différentes administrations de l'autorité fédérale. Tout cela est bien beau, mais l'efficacité et les avantages de ce plan par rapport à la grande partie de la population qui n'a pas la chance d'être fonctionnaire fédéral soulèvent des questions. Il fallait évidemment que la secrétaire d'État soit impliquée dans ce plan. En partenariat avec le ministre, elle souhaite augmenter le nombre de femmes à vélo. Pourquoi la secrétaire d'État à l'Égalité des genres se limite-t-elle à une discrimination positive à l'égard d'un seul groupe de la population? Qu'y a-t-il de mal à encourager les personnes issues de l'immigration ou, pire encore, les hommes à utiliser le vélo? Existe-t-il des données objectives qui montrent que seules les femmes devraient, en l'espèce, faire l'objet d'une discrimination positive?

Un autre élément de la politique du ministre est d'adopter toujours une orientation usager. Mais le renouvellement des permis de conduire sous format carte bancaire tourne au cafouillage. En mai, le message délivré était encore que le conducteur serait lui-même responsable. Il y a un mois, on a fait marche arrière.

La note de politique générale indique à présent qu'une campagne d'information, éventuellement accompagnée d'un courrier de rappel aux citoyens concernés, sera organisée. Qu'en est-il à l'heure actuelle: un courrier de rappel sera-t-il envoyé ou non? Et si non, pourquoi exactement?

Opmerkelijk is dat de minister hierover vrij kritisch is in zijn beleidsnota. Hij pleit voor een grondige marktobservatie die volgens hem er schijnbaar op gericht zou moeten zijn om voorrang te geven aan collectieve vervoersmiddelen. Interpreteert de spreker het goed dat de minister dan het privébezit, maar ook het privégebruik van autonome voertuigen wil ontmoedigen? En geniet de minister de steun van de regering op dat vlak?

Wat de wegcode betreft, is het doel om in 2022 met een consensusstekst te landen. In ieder geval behoorlijk ambitieus. Er waren nog een aantal bevoegdheidskwesties waar de hervorming vorige zittingsperiode op vastliep. Ziet de minister dan een oplossing voor die kwesties in het verschiet? Over het puntenrijbewijs staat in de beleidsnota niets. Wanneer gaat hij dat aanpakken? Of heeft hij die ambitie uit het regeerakkoord losgelaten?

BeCyclist oogt als een sympathiek 52-puntenplan. Maar het merendeel van die punten betreft het stimuleren van meer fietsen bij diverse administraties van de federale overheid. Allemaal goed en wel, maar de efficiëntie en de voordelen van dit plan ten opzichte van het groot aandeel van de bevolking dat niet het geluk heeft om federaal ambtenaar te zijn, roept vragen op. Een insteek van de staatssecretaris voor Gendergelijkheid in dit plan kon natuurlijk niet ontbreken. Zij wil in partnerschap met de minister méér vrouwen op de fiets. Waarom beperkt de staatssecretaris voor Gendergelijkheid zich tot het positief discrimineren van slechts één bevolkingsgroep? Wat is er mis met het stimuleren personen met een migratieachtergrond of – erger nog – mannen op de fiets? Bestaan er objectieve data die aantonen dat enkel vrouwen hier positief gediscrimineerd moeten worden?

De gebruiker centraal stellen is een ander beleidspunt. Maar de verlenging van rijbewijzen in bankkaartformaat loopt spaak. In mei luidde de boodschap nog dat de bestuurder zélf verantwoordelijk zou zijn. Een maand geleden werd daarop teruggekomen.

Nu staat te lezen in de beleidsnota dat er een voorlichtingscampagne komt, eventueel vergezeld van een herinneringsbrief aan de betrokken burgers. Wat is het nu: komt er nu een herinneringsbrief of niet? En indien niet, waarom dan precies niet?

L'année dernière, comme il n'en était pas question dans sa note de politique générale, le ministre avait promis d'y consacrer un passage cette année.

L'intervenant lit littéralement: "Souvent négligées dans les stratégies de mobilité, les motos méritent une attention particulière." Il soutient cette déclaration, mais doit constater que cette année aussi, de nombreuses vraies idées concrètes font défaut.

L'intervenant attend avec impatience les résultats de l'étude de Vias (début 2022, selon le ministre), mais le ministre pourrait-il déjà indiquer la politique qu'il compte mener à l'égard de cette catégorie d'usagers de la route?

En ce qui concerne les annonces relatives à la navigation, le groupe de l'intervenant a peu d'observations à formuler. Il constate toutefois qu'au sein de cette institution, le débat sur la navigation lors des réunions de commission n'est pratiquement plus mené que par les partis flamands et que les collègues francophones semblent manifester un certain désintérêt à l'égard de cette question. À la lumière de ce constat, ne serait-il pas préférable, maintenant que la codification dans ce domaine semble pouvoir être achevée au niveau fédéral, de régionaliser la matière lors d'une prochaine réforme de l'État?

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) estime que le rail belge souffre d'un sous-investissement chronique qui est le fruit de mauvais choix du passé. Afin de mieux analyser la situation, il faut prendre du recul, tenir compte du passé et du présent – comme la crise liée à la pandémie du COVID-19.

Le point central reste la question du budget. L'orateur souligne que le ministre a entrepris des efforts en la matière en mettant des projets comme "boost", où un quart des investissements sont attribués au rail et aux aides COVID. Cette tendance d'investissements diffère par rapport au gouvernement précédent. Néanmoins, ceux-ci ne suffiront pas pour atteindre les objectifs de mobilité ferroviaire compte tenu du passé. Le gouvernement actuel n'est en fonction que depuis un an et cela reste un combat quotidien étendu sur le long terme.

Cependant, des résultats concrets peuvent déjà être mesurés: le maintien malgré le contexte budgétaire difficile du plan de transport qui prendra ses effets en décembre 2021 avec une augmentation de l'offre. Pour maintenir ce cap, il faudra sans doute aider les entreprises publiques ferroviaires face à l'impact budgétaire

Vorig jaar, wegens geen vermelding in beleidsnota, had de minister beloofd daar dit jaar wél een passage aan te wijden.

De spreker leest letterlijk: "motorfietsen zijn verwaarloosd in de mobiliteitsstrategie, ze verdienen bijzondere aandacht." Hij volg die stelling, maar moet vaststellen dat ook dit jaar veel echte en concrete ideeën ontbreken.

Hij kijkt uit naar de resultaten van het Viaswerkstuk (begin 2022, volgens de minister), maar kan de minister nu alvast zijn beleid ten overstaan van deze categorie van weggebruikers duiden?

Omtrent de aankondigingen rond scheepvaart in de beleidsnota, heeft zijn de fractie van de spreker weinig commentaar. Wel stelt hij vast dat de jongste jaren in dit Huis het debat omtrent scheepvaart in de commissievergaderingen bijna nog louter door de Vlaamse partijen gevoerd wordt, en dat er een zekere desinteresse in het thema lijkt te heersen bij de Franstalige collega's. Zou het in dat licht niet beter zijn om, nu de codificatie op dit domein federaal mooi afgerond lijkt te kunnen worden, de materie bij een volgende staatshervorming te regionaliseren?

M. De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) meent dat de chronische onderinvestering in het Belgische spoor het resultaat is van verkeerde beslissingen uit het verleden. Om een betere analyse van de situatie te maken, moet men er enigszins afstand van nemen en rekening houden met zowel het verleden als met het heden, bijvoorbeeld met de crisis naar aanleiding van de COVID-19-pandemie.

Het budget blijft echter waar het om gaat. De spreker benadrukt de inspanningen die de minister op dat vlak heeft geleverd in de vorm van projecten zoals het "Boostplan", waarbij hij een kwart van de investeringsmiddelen aan het spoor en aan steun in het kader van COVID-19 heeft toegekend. Met die tendens tot investeren onderscheidt de huidige regering zich van de vorige. Toch zullen die investeringen, gezien het verleden, niet volstaan om de doelstellingen inzake spoormobiliteit te halen. De huidige regering is slechts een jaar aan de slag en een dergelijke uitdaging is nu eenmaal een dagelijkse strijd, die op de lange termijn moet worden volgehouden.

Er zijn evenwel reeds concrete resultaten meetbaar; zo heeft men, ondanks de moeilijke budgettaire situatie, niet getornd aan het vervoersplan, dat in december 2021 in werking zal treden en dat in een ruimer treinaanbod voorziet. Om de in het vervoersplan uitgezette koers aan te houden, zal men waarschijnlijk de openbare

de la crise liée à la pandémie du COVID-19. Comment le ministre compte-t-il répondre à cela, à la fois sur le plan budgétaire, mais aussi sur le plan de l'attractivité du rail pour les travailleurs dans un contexte de généralisation du télétravail.

L'orateur met la volonté du ministre en lien avec le plan vélo-rail, le redémarrage du comité RER, l'octroi de moyens pour la ligne Bruxelles-Luxembourg et les moyens pour l'accessibilité des gares. Certaines initiatives parlementaires (DOC 55 0971) mettent l'accent sur une stratégie globale dont la Belgique doit se doter pour rendre le rail plus accessible pour les personnes à mobilité réduite.

Sur le shift modal en matière de mobilité internationale, un budget a été dégagé pour les trains de nuit. Il sera important de structurer ce soutien dans le respect du cadre européen.

Malgré les nouveaux moyens budgétaires, des questions subsistent. La question du personnel de terrain, tant pour Infrabel que pour la SNCB, est cruciale. Il est évident que pour augmenter l'offre et rendre le réseau plus performant, du personnel sera nécessaire et il est important de garantir la stabilité du cadre en la matière.

Concernant la sous-traitance et le dumping social, il importe d'avoir un plan de réponses par rapport aux entités ferroviaires qui, compte tenu des exigences budgétaires, sont parfois obligées de sous-traiter certaines activités. Ce débat est assez central par rapport à l'exemplarité sociétale souhaitée pour les entreprises ferroviaires.

L'orateur espère que l'intégration tarifaire ne sera pas réservée à la zone de Bruxelles, même si cela était important. Il attend également que cette intégration se fasse aussi dans les grandes villes wallonnes et flamandes.

La réforme en matière de voitures de société est fondamentale pour rencontrer les objectifs de santé publique. En effet, le transport routier est la source de multiples pathologies. Elle reste néanmoins insuffisante pour décongestionner les villes. Mais, elle aura un impact sur l'empreinte écologique. Le ministre a mentionné dans son exposé le besoin d'avoir des véhicules plus légers et plus sûrs. Le ministre peut-il préciser l'ambition à ce sujet?

spoorwegondernemingen moeten ondersteunen om de budgettaire impact van de COVID-19-pandemie te verzachten. Hoe denkt de minister dit te doen? Daarbij vormt niet alleen het budget een uitdaging maar eveneens de aantrekkelijkheid van het spoor voor werknemers, nu telewerk wordt veralgemeend.

De spreker heeft lof voor de intenties van de minister met betrekking tot het fiets-treinplan, de heropstart van het GEN-comité, de toekenning van middelen voor de lijn Brussel-Luxemburg en de middelen voor de verbetering van de toegankelijkheid van de stations. In bepaalde parlementaire initiatieven (DOC 55 0971) legt men de klemtoon op de noodzakelijke omvattende strategie die België moet ontwikkelen teneinde het spoor voor minder mobiele reizigers toegankelijker te maken.

In het kader van de *modal shift* binnen het internationale vervoer, heeft men een budget vrijgemaakt voor de nachttreinen. Het zal belangrijk zijn om die steun structureel te maken, met naleving van het Europese kader ter zake.

De nieuwe budgettaire middelen nemen niet weg dat er nog problemen blijven bestaan. Het personeel op het terrein bij zowel Infrabel als de NMBS moet hierbij alle aandacht krijgen. Het spreekt voor zich dat men personeel nodig zal hebben om het aanbod te verruimen en het net performanter te maken; daartoe moet men op een stabiele personeelsformatie kunnen rekenen.

Aangaande onderaanneming en sociale dumping is het belangrijk dat men antwoorden klaar heeft voor de spoorwegentiteiten, die door de budgettaire krapte soms niet anders kunnen dan activiteiten uit te besteden. Dit is een vrij belangrijk debat, aangezien men van de spoorwegondernemingen een voorbeeld voor de samenleving wil maken op dat vlak.

De spreker hoopt dat de tariefintegratie niet tot de zone Brussel beperkt zal blijven, hoewel het belangrijk was dat die er voor die zone kwam. Hij verwacht eveneens dat men die eveneens in de grote Vlaamse en Waalse steden zal doorvoeren.

De nadere regels inzake het bedrijfswagenvoordeel moeten worden hervormd, wil men de volksgezondheidsdoelstellingen halen. Veel pathologieën zijn immers aan het wegverkeer toe te schrijven. Die hervorming volstaat echter niet om onze steden te ontstoppen. Ze zal echter wel een impact hebben op onze ecologische voetafdruk. De minister had het in zijn toelichting over de nood aan lichtere en veiligere voertuigen. Kan hij specifieker zijn wat zijn ambitie dienaangaande betreft?

L'orateur se réjouit que le fédéral reprenne le dossier vélo qui était longtemps dans les mains des régions.

Quant au secteur aérien, l'orateur se réjouit de la lutte contre les vols de courte distance. Quid du contexte européen?

Concernant la question du genre, l'orateur demande si des projets avec la SNCB existent par rapport au personnel et aux passagers. Il rappelle que 95 % des femmes déclarent avoir été victime de sexisme dans l'espace public, notamment dans les transports en commun. Il est essentiel d'agir et de combattre cette problématique de manière transversale pour que les transports publics soient accessibles et attractifs de la même manière pour les femmes et les hommes.

B. Réponses du ministre

COVID-19

La SNCB a continué d'assumer sa mission de service public tout au long de la pandémie. Les trains circulent, parfois vides. La SNCB a perdu des recettes, compensées par l'État: plus de 600 000 000 d'euros pour couvrir les années 2020 et 2021. Le télétravail obligatoire causera certainement de nouvelles pertes, ce qui entraînera très probablement de nouvelles demandes de compensation. Les mesures de gestion de la pandémie créent de l'incertitude et de l'inconfort, ce qui est compréhensible.

État du réseau

L'État du réseau découle d'une situation donnée, les besoins d'investissement sont importants et le gouvernement fédéral consacre des moyens considérables, eu égard, notamment, à la demande des entreprises qui souhaitent mettre davantage de marchandises sur le rail et compte tenu, également, du potentiel de développement. Un euro investi dans le rail génère 3 euros qui reviennent à l'économie.

Il n'y a pas lieu de distinguer le transport de marchandises du transport de personnes; les investissements dans le rail bénéficient aux deux types de transport.

Il importe d'obtenir les moyens – de la part du gouvernement fédéral ou par le biais de l'Europe – et de les affecter de manière efficace.

La SNCB et Infrabel étudient ce qui peut être réalisé en fonction des moyens à leur disposition.

De spreker verheugt zich erover dat het federale niveau het fietsdossier, dat lang in handen van de gewesten was, opnieuw naar zich toe trekt.

Inzake de maatregelen in de luchtvaartsector is de spreker dan weer tevreden met de strijd tegen kortere afstandsvluchten. Wat doet de Europese Unie in dat verband?

Inzake gender vraagt de spreker of hierover bij de NMBS projecten lopen ten aanzien van het personeel en de reizigers. Hij herinnert eraan dat 95 % van de vrouwen verklaart slachtoffer te zijn geweest van seksisme in de openbare ruimte en op het openbaar vervoer in het bijzonder. Het komt erop aan deze problematiek bevoegdheidsoverschrijdend te bestrijden, teneinde het openbaar vervoer voor vrouwen en mannen even toegankelijk en aantrekkelijk te maken.

B. Antwoorden van de minister

COVID-19

De NMBS is haar opdracht als openbare dienstverlener tijdens de pandemie blijven vervullen. De treinen rijden, zelfs al zijn ze soms leeg. De ontvangsten die de NMBS daarbij is misgelopen, heeft de Staat ten belope van 600 000 000 euro (2020 en 2021) gecompenseerd. Het verplichte telewerken zal zeker tot nieuwe verliezen leiden, waarvoor men zeer waarschijnlijk opnieuw compensaties zal vragen. De maatregelen in het kader van de pandemieaanpak brengen begrijpelijkerwijs onzekerheid en ongemak met zich.

Staat van het spoornetwerk

De staat van het spoornetwerk is het resultaat van de situatie zoals ze is ontstaan. De nood aan investering is hoog en de federale regering kent wel aanzienlijke middelen toe, vooral in het licht van de vraag van de bedrijven om meer goederen via het spoor te vervoeren en in het licht van de potentiële ontwikkeling van het spoor. Voor elke euro die men in het spoor investeert, vloeit er 3 euro naar de economie terug.

Men hoeft hierbij geen onderscheid te maken tussen het goederen- en het personenvervoer; de investeringen in het spoor komen beide types vervoer ten goede.

Het komt erop aan middelen te krijgen – vanuit de federale regering of vanuit Europa – en die doeltreffend aan te wenden.

De NMBS en Infrabel onderzoeken wat ze met de hen toegewezen middelen kunnen verwezenlijken.

Plan de transport

Le but est de mettre en œuvre le plan de transport en décembre, y compris avec de nouvelles liaisons en Campine, dans le Limbourg et Anvers, ou dans la province de Liège – le contexte demeure difficile. Il n'y aura pas de fermeture de lignes.

L'objectif est de transporter plus de passagers et de marchandises en train.

Relations

La collaboration avec les régions est excellente, de même qu'avec l'Union européenne et l'administration fédérale.

Vision Rail 2040

La Belgique fera très prochainement part, via une publication au Journal Officiel de l'Union européenne, de l'intention d'attribuer directement le contrat de service public à la SNCB. Ce faisant, le gouvernement fédéral franchira une nouvelle étape de la procédure formelle qui fera de la SNCB l'opérateur unique pour le transport ferroviaire de passagers pour les dix prochaines années en Belgique.

L'accord de gouvernement prévoit clairement que l'acteur sera la SNCB. Le contrat de service public doit être signé pour la fin 2022. La signature sera le point de départ de l'attribution directe, à la SNCB, du contrat de service public pour une durée de dix ans. Il est prévu que le gouvernement adopte la Vision Rail 2040 début 2022.

La concertation avec de nombreuses parties prenantes a lieu.

On demande un réseau plus robuste, une meilleure ponctualité, une accessibilité améliorée.

La qualité du service ne fera pas des progrès du jour au lendemain et pas sans personnel, par ailleurs également touché par la pandémie, y compris dans l'exécution de sa mission. En fait, la SNCB et Infrabel ont plutôt bien résisté. Son personnel est dévoué, cela s'est également vu lors des inondations.

Il faut permettre au personnel de suivre des formations. L'Académie Infrabel, par exemple, est une excellente initiative qui fonctionne fort bien.

Vervoersplan

Het is de bedoeling dat men het vervoersplan in december ten uitvoer legt; ook de nieuwe treinverbindingen in de Kempen, in de provincies Limburg en Antwerpen en zelfs de provincie Luik, waar de context moeilijk blijft, zijn hierin opgenomen. Men zal geen lijnen afschaffen.

Meer reizigers en goederen via het spoor vervoeren is de doelstelling.

Relaties met andere bevoegdheidsniveaus

De samenwerking met de gewesten, maar ook met de Europese Unie en de federale administratie is uitstekend.

Vision Rail 2040

België zal over afzienbare tijd via het Publicatieblad van de Europese Unie de intentie meedelen om het openbaredienstcontract rechtstreeks aan de NMBS toe te kennen. Op deze wijze zal de federale regering een nieuwe stap hebben gezet in de formele procedure, zodat de NMBS de enige speler wordt voor het passagiersvervoer over het spoor voor de komende tien jaar.

In het regeerakkoord staat duidelijk dat die speler de NMBS zal zijn. Het openbaredienstcontract moet tegen eind 2022 worden ondertekend. Die ondertekening zal het startpunt vormen van de rechtstreekse toewijzing aan de NMBS van het openbaredienstcontract voor een duur van tien jaar. verwacht wordt dat de regering begin 2022 instemt met Vision Rail 2040.

Er wordt met talrijke stakeholders overlegd.

Men vraagt een robuuster netwerk, meer stiptheid en een betere toegankelijkheid.

De dienstverlening zal er niet van de ene op de andere dag en zonder personeel op vooruitgaan. Dat personeel werd bovendien ook getroffen door de pandemie, ook bij de uitvoering van zijn opdracht. De NMBS en Infrabel hebben in feite goed standgehouden. Het NMBS-personeel is toegewijd, wat ook gebleken is tijdens de overstromingen.

Het personeel moet opleidingen kunnen volgen. De Infrabel Academy is bijvoorbeeld een uitstekend initiatief dat heel naar behoren werkt.

Libéralisation du rail

La SNCB disposera d'un monopole pour le transport de personnes pour les dix ans à venir. Des projets pilotes pourront être organisés.

Si vis pacem, para bellum. Il faut se préparer au pire. Une analyse sera menée avec le SPF Mobilité et Transports en 2022.

Dialogue social

Le dialogue social n'est pas du ressort du ministre; la SNCB est une société publique autonome – investie d'une mission publique – et il existe des organes de concertation pour mener à bien le dialogue social. Le ministre entretient, pour sa part, des contacts avec la direction de la SNCB et avec les syndicats.

Les guichets

La fermeture des guichets est un dossier complexe. La SNCB a pris contact avec les autorités locales afin d'examiner comment maintenir une activité dans les gares. Il y a du progrès et des solutions sont trouvées pour un nombre de gares, ailleurs elles se cherchent. Le ministre fait le point à ce sujet avec la SNCB.

Les trains internationaux

En ce qui concerne le soutien aux trains internationaux, le SPF Mobilité a réalisé une première étude. Le tout est à présent de chercher un cadre sur la manière dont il est possible d'aider les entreprises qui organisent des trains de nuit en Belgique.

Budget

La question des dépenses publiques a été posée. L'absence de mesures coûtera cependant plus chère. Il suffit de penser aux embouteillages ou à l'environnement.

Projets transfrontaliers

Pour ce qui est de la liaison Hamont-Weert, les travaux ont été accomplis du côté belge. L'absence de gouvernement néerlandais retarde le dossier aux Pays-Bas, mais le travail entre l'administration des deux pays permet de faire des progrès. Il y a également des groupes techniques, également avec l'Allemagne.

Liberalisering van het spoor

De NMBS zal voor de volgende tien jaar over een monopolie beschikken voor het vervoer van personen. Er zullen proefprojecten kunnen worden georganiseerd.

Si vis pacem, para bellum. Men moet zich op het ergste voorbereiden. De zaak zal in 2022 worden onderzocht met de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Sociale dialoog

De sociale dialoog valt niet onder de bevoegdheid van de minister; de NMBS is een autonoom overheidsbedrijf – met een publieke missie – en er bestaan overlegorganen om de sociale dialoog in goede banen te leiden. De minister onderhoudt contacten met de directie van de NMBS en de vakbonden.

De loketten

Het sluiten van de loketten is een complex dossier. De NMBS heeft contact opgenomen met de lokale overheden om uit te zoeken hoe in de stations een activiteit kan worden behouden. Er wordt vooruitgang geboekt en voor een aantal stations werd al een oplossing uitgewerkt; elders is men nog op zoek. De minister zal een stand van zaken opmaken met de NMBS.

Internationale treinen

De FOD Mobiliteit heeft een eerste studie uitgevoerd met betrekking tot de ondersteuning van internationale treinen. Het komt er nu op aan een raamwerk tot stand te brengen waarbinnen de bedrijven die nachttreinen willen inleggen, in België kunnen worden geholpen.

Begroting

Er werd geïnformeerd naar de overheidsuitgaven. Geen maatregelen nemen, zou echter nog duurder zijn. Denk maar aan de files en het milieu.

Grensoverschrijdende projecten

Wat de verbinding Hamont-Weert betreft, zijn de werkzaamheden aan de Belgische kant van de grens voltooid. Door het uitblijven van een regering heeft het dossier in Nederland vertraging opgelopen, maar dankzij de samenwerking tussen de diensten van beide landen kan toch voortgang worden gemaakt. Er zijn eveneens technische werkgroepen opgericht, ook met partners in Duitsland.

La liaison Gand-Terneuse dépend également de l'installation d'un nouveau gouvernement néerlandais pour mener à bien ce projet. Un accord existe déjà.

L'État belge coopère également avec la France. Un accord sur la ligne Dinant – Givet sera signé avec le ministre français compétent. Quant à la ligne Mons – Valenciennes, on enregistre un certain progrès.

Comité consultatif des usagers

Ce comité est systématiquement consulté pour l'ensemble des projets.

Trains P

La suppression des trains P est une conséquence de la pandémie, qui fait chuter le nombre de passagers à certains moments. En réalité, ces trains sont suspendus pour faire un emploi judicieux des deniers publics.

L'aviation

Le dossier de l'aviation est fort complexe. L'État belge a été condamné à verser des montants à certaines communes ou des riverains (particuliers). À la suite de l'Affaire dite "Grimbergen" oblige le gouvernement fédéral doit organiser des états généraux avant de prendre toute autre décision de création d'un cadre légal. Une première réunion a déjà eu lieu. Le ministre poursuit le consensus, et ne fait pas de promesses inconsidérées. Le but est de déposer un projet de loi sur le survol aérien. Ce n'est pas parce que les résultats des travaux ne sont pas visibles que l'on n'y travaille point. D'ailleurs, la question de la permanence des structures de concertation mérite d'être posée: à Schiphol ou Heathrow, les structures sont permanentes.

Sécurité routière

Un plan prévoyant des mesures a été élaboré à la suite d'un travail conjoint des ministres compétents en matière de Mobilité, de Justice et des Affaires intérieures. Ce plan n'est pas encore achevé, mais il est important.

L'idée est aussi de permettre des prises de position au niveau local, par exemple au sein de la Commission fédérale de la sécurité routière.

Ook voor de verbinding Gent-Terneuzen is het wachten op een Nederlandse regering om dit project te kunnen voltooien. Er bestaat evenwel al een akkoord.

De Belgische Staat werkt ook samen met Frankrijk. Er zal met de bevoegde Franse minister een akkoord worden ondertekend over de lijn Dinant-Givet. Op de lijn Bergen-Valenciennes kan een zekere vooruitgang worden vastgesteld.

Raadgevend comité van de treinreizigers

Dat comité wordt voor alle projecten stelselmatig geraadpleegd.

P-treinen

De afschaffing van P-treinen is een gevolg van de pandemie, waardoor het aantal reizigers op bepaalde momenten sterk is afgenomen. In feite worden die treinen opgeschort om zo verantwoord mogelijk met het belastinggeld om te springen.

Luchtvaart

Het dossier van de luchtvaart is behoorlijk complex. De Belgische Staat werd veroordeeld tot het betalen van bedragen aan bepaalde gemeenten of omwonenden (particulieren). Naar aanleiding van de zogenaamde zaak-Grimbergen is de federale regering verplicht tot het organiseren van een Staten-Generaal alvorens ze enige andere beslissing neemt voor het scheppen van een wettelijk raamwerk. Een eerste vergadering heeft al plaatsgevonden. De minister blijft werken in een geest van consensus en doet geen ondoordachte beloftes. Het is de bedoeling een wetsontwerp over het overvliegen van bepaalde gebieden in te dienen. Het is niet omdat de resultaten van de werkzaamheden nog niet zichtbaar zijn, dat er niet wordt gewerkt. Overigens is de vraag of de overlegstructuren geen permanent karakter moeten krijgen relevant: in Schiphol of Heathrow zijn de structuren permanent.

Verkeersveiligheid

Ingevolge de gezamenlijke werkzaamheden van de ministers bevoegd voor Mobiliteit, Justitie en Binnenlandse Zaken werd een plan met maatregelen uitgewerkt. Dat plan is nog niet voltooid, maar het is wel belangrijk.

Het is de bedoeling dat ook op lokaal niveau standpunten zouden kunnen worden ingenomen, bijvoorbeeld in de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid.

Récidive

Le phénomène de la récidive, on a commencé à condamner plus sévèrement les conducteurs qui commettent plusieurs infractions graves. Mais l'accord à l'amiable existe et certains disposent de budgets suffisants pour s'acquitter du paiement des montants imposés qui résultent de la commission d'infractions de manière répétée. Les comportements infractionnels répétitifs ne doivent pas être tolérés, et ne doivent surtout pas rester sans conséquences en raison des moyens dont l'auteur dispose.

Vias institute va transmettre son étude très prochainement. Ensuite, le ministre soumettra un projet à ses collègues au sein du gouvernement.

L'objectif n'est pas de faire entrer de l'argent dans les caisses de l'État, mais de s'attaquer aux infractions.

Technologie

Les camions doivent être mieux équipés de caméras, pour résoudre les problèmes de l'angle mort.

Code de la route

Le but est de parvenir à un nouveau Code de la route, retravaillé et plus lisible. Le ministre collabore avec les régions; il lui faut d'ailleurs leur avis pour modifier le Code. La procédure est lourde.

Indemnité vélo

Cette indemnité est importante, mais n'est pas du ressort du ministre, qui explique aux employeurs les vertus de l'usage du vélo: le travailleur qui se rend à vélo au travail est de bonne humeur, arrive à temps, est moins souvent malade est en bonne santé. L'employeur a donc tout intérêt à accorder l'indemnité.

Vol de vélos

Le vol de vélos est un réel problème, qui empêche certains d'en faire usage, car un vélo a parfois une valeur importante. Les associations de cyclistes demandent la création d'un registre central. La marquage d'un vélo rendrait difficile la revente d'un vélo volé. L'initiative est en voie de réalisation.

Recidive

Inzake recidive is men bestuurders die meerdere ernstige inbreuken begaan, streng gaan veroordelen. De minnelijke schikking is nu echter eenmaal een mogelijkheid en sommigen beschikken over voldoende middelen om de bedragen te betalen die werden opgelegd als gevolg van het meermaals plegen van inbreuken. Herhaaldelijk strafbaar gedrag mag niet worden getolereerd en mag vooral niet zonder gevolgen blijven voor de dader, wanneer die over voldoende middelen beschikt.

Vias institute zal binnenkort de resultaten van zijn onderzoek bekend maken. Vervolgens zal de minister een wetsontwerp voorleggen aan zijn collega's van de regering.

Het is niet de bedoeling de Staatskas te spijsen, maar inbreuken aan te pakken.

Technologie

Er is een betere camera-uitrusting voor vrachtwagens nodig om dodehoekongevallen te voorkomen.

Verkeersreglement

Het is de bedoeling een nieuw, herwerkt en bevattelijker verkeersreglement uit werken. De minister werkt daartoe samen met de gewesten; om het Verkeersreglement te wijzigen, is hun advies immers nodig. Het is een omslachtige procedure.

Fietsvergoeding

Het gaat om een belangrijke vergoeding, maar ze valt niet onder de bevoegdheid van de minister, die de werkgevers echter wel kan wijzen op de voordelen van het gebruik van de fiets: de werknemer die met de fiets naar het werk komt is goedgehumeurd, komt op tijd, is minder vaak ziek en verkeert in goede gezondheid. De werkgever heeft er dus alle belang bij een dergelijke vergoeding toe te kennen.

Fietsdiefstal

Fietsdiefstal is een reëel probleem, dat sommigen ervan weerhoudt gebruik te maken van de fiets; die is soms immers veel geld waard. De fietsersverenigingen vragen dat er een centraal register zou worden opgesteld. Het markeren van een fiets zou de doorverkoop van een gestolen fiets bemoeilijken. Dit initiatief wordt thans uitgevoerd.

La vision du rail en 2040

La méthodologie concernant l'élaboration du contrat de gestion de la SNCB et du contrat de performance d'Infrabel était d'écouter les organisations impliquées. Le gouvernement fédéral a décidé de développer une vision à long terme pour le rail et souhaite utiliser tous ses atouts pour y parvenir avec, pour objectif, une utilisation optimale du réseau. Il est donc important d'inscrire cette réflexion dans la durée et au-delà de cette législature avec un horizon de 20 ans. Cet objectif est inscrit dans l'accord de gouvernement et appliqué dans certains pays européens. En étroite collaboration avec le SPF Mobilité, des discussions approfondies sont menées sur ce sujet. Cette vision 2040 est en phase de finalisation et sera présentée au gouvernement pour approbation début 2022. La SNCB et Infrabel ont été consultés ainsi que les sociétés régionales de transport public, les représentants de travailleurs ainsi que des employeurs et les organisations de voyageurs. Un avis formel sera demandé au comité consultatif des voyageurs ferroviaires, au Conseil national du travail, au Conseil central de l'économie et au Conseil fédéral du développement durable. Les aspects suivants feront parties de la vision 2040: une planification intégrée de l'offre des services et des travaux d'infrastructures, un cadre pour le développement de l'intermodalité, un cadre pour accompagner les investissements publics, un cadre pour les nouveaux contrats de service public, le calendrier pour la conclusion des nouveaux accords ambitieux, l'entrée en vigueur du contrat de service public avec la SNCB et le contrat de performance d'Infrabel.

Dans la préparation des contrats, la concertation avec les régions est également importante et plus particulièrement avec les sociétés de transport régionaux. Le but était de mieux harmoniser les horaires de la SNCB à ceux des entreprises régionales. Des contacts ont été établis avec le Conseil national des entreprises et les ministres régionaux de la Mobilité. Ces discussions ont débouché vers un accord Brupass XL. Il s'agit d'un élan pour la prolongation des travaux.

La concession concernant le contrat de gestion de la SNCB reprend différents éléments, comme l'accessibilité. Elle prévoit également la vente d'un ticket unique par les différents opérateurs de transport en commun. Ces tarifs intégrés seront utiles dans les zones urbaines et cela démontre l'importance de la coopération entre les différents opérateurs impliqués. Les organisations de passagers ont également indiqué qu'elles mettront en exergue certaines exigences pour les passagers. La multi-modalité et la coopération avec les parties prenantes au niveau des objectifs qualitatifs sera importante

Visie op het spoor in 2040

Voor het uitwerken van de beheersovereenkomst met de NMBS en van het performantiecontract met Infrabel werd naar de betrokken organisaties geluisterd. De federale regering heeft beslist een langetermijnvisie voor het spoor te ontwikkelen en wil alle troeven inzetten om het spoornet uiteindelijk optimaal aan te wenden. Daarom is het belangrijk deze reflectie te voeren in een langetermijnperspectief, tot voorbij deze regeerperiode, en twintig jaar vooruit te kijken. Deze doelstelling maakt deel uit van het regeerakkoord. Sommige Europese landen maken er al werk van. In nauwe samenwerking met de FOD Mobiliteit wordt hierover een grondig debat gevoerd. Deze visie 2040 is vrijwel afgerond en zal begin 2022 ter goedkeuring aan de regering worden voorgelegd. De NMBS en Infrabel werden ter zake geraadpleegd, evenals de regionale openbaarvervoersmaatschappijen, de vakbonden, de vertegenwoordigers van de werkgevers en de reizigersverenigingen. Er zal een formeel advies worden gevraagd aan het Raadgevend Comité van de Treinreizigers, de Nationale Arbeidsraad, de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling. In de visie 2040 zijn de volgende aspecten verwerkt: een geïntegreerde planning van het dienstenaanbod en van de infrastructuurwerkzaamheden, een raamwerk voor de uitbouw van de intermodaliteit, een raamwerk voor openbare investeringen, een raamwerk voor nieuwe openbaredienstovereenkomsten, het tijdpad voor het sluiten van nieuwe, ambitieuze overeenkomsten, de inwerkingtreding van de beheersovereenkomst met de NMBS en van het performantiecontract met Infrabel.

Bij de voorbereiding van de overeenkomsten is ook het overleg met de gewesten belangrijk, in het bijzonder met de regionale vervoersmaatschappijen. Het opzet was de dienstregelingen van de NMBS beter af te stemmen op die van de regionale vervoersmaatschappijen. Ter zake werden contacten gelegd met de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en met de voor Mobiliteit bevoegde gewestministers. Die gesprekken hebben geleid tot een Brupass XL-akkoord. De voortgang van de werkzaamheden krijgt zo een nieuwe dynamiek.

De concessie voor de beheersovereenkomst met de NMBS omvat verschillende bestanddelen, waaronder toegankelijkheid. Ook is voorzien in de verkoop van eenzelfde ticket door de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen. Die geïntegreerde tarieven zullen van pas komen in de stedelijke gebieden, wat het belang aantoonst van samenwerking tussen de diverse betrokken operatoren. De reizigersverenigingen hebben tevens aangegeven dat zij bepaalde eisen van de reizigers onder de aandacht zullen brengen. Multimodaliteit en samenwerking met de stakeholders op het vlak van de

pour le contrat de gestion. Cela se fera sur base d'une méthodologie rigoureuse. Une trajectoire pour des améliorations de prestation sera définie. Le ministre insiste sur l'importance du dialogue entre la SNCB et Infrabel, d'une part, et les entités fédérées, d'autre part. De plus, il s'est réuni avec 42 organisations aux mois de mai et de juin. Ces organisations sont des représentants de la société civile, comme VBO, VOKA, Provélo, Inter-environnement Wallonie, Test-achat, Gezinsbond et CAWAB. Les autres organisations, qui n'étaient pas présentes, ont pu envoyer leurs remarques par écrit. Les représentations des villes et communes faisaient également parties de ces consultations. L'objectif est de continuer ces consultations dans le cadre des contrats de gestion et de performances. Les éléments qui ressortent de ces consultations sont: impliquer le monde universitaire ainsi que les gouvernements régionaux et les autorités locales dans le processus, introduire les nœuds de correspondances, prendre en compte les différents types de voyageurs, faciliter la combinaison des déplacements en vélo et en train, communiquer clairement les informations sur les quais et les gares, fournir des abonnements flexibles, veiller à l'inclusion numérique et à l'accessibilité des sources et canaux de la SNCB.

Railroad map

Le gouvernement a décidé en octobre de libérer un budget de 250 millions d'euros supplémentaires dans le cadre du plan de transition. Ces investissements seront répartis sur les trois prochaines années afin d'améliorer le transport de biens via le rail. Des travaux de rénovations seront effectués à cet effet et une enveloppe de 13 millions d'euros par an a été libérée pour la période de 2022 à 2025. Cela se fera sur base d'un projet de loi (DOC 55 2349). Le ministre travaille sur un plan pluriannuel pour les investissements dans le réseau ferroviaire, lié au nouveau contrat de performance, qui sera signé fin de l'année prochaine. Une stratégie a été définie le 15 septembre 2021, basée sur le développement d'un plan d'action qui sera présenté l'année prochaine. Le gouvernement a des ambitions pour renforcer le réseau ferroviaire basé sur différentes actions qui seront implémentées après concertation avec les parties prenantes. La coopération avec les entités fédérées se déroulera grâce à une conférence portant sur la mobilité. Une nouvelle initiative réunira également tous les cabinets des ministres régionaux de la Mobilité et un groupe de travail sera mis en place pour trouver des solutions concernant le transport de fret.

L'augmentation de la vitesse peut rendre le réseau ferroviaire plus attractif pour le transport de passagers et de biens. Il ne s'agit néanmoins que d'un paramètre

kwaliteitsdoelstellingen zullen belangrijk zijn voor de beheersovereenkomst. Daartoe zal een strikte methodologie worden gehanteerd. Er zal een prestatieverbeteringstraject worden vastgelegd. De minister benadrukt het belang van dialoog tussen de NMBS en Infrabel, enerzijds, en de deelstaten, anderzijds. In mei en juni 2021 heeft hij bovendien gesprekken gehad met 42 organisaties. Daarbij ging het om vertegenwoordigers van het middenveld, zoals het VBO, VOKA, Pro Velo, Inter-environnement Wallonie, Test-Aankoop, de Gezinsbond en CAWAB. De andere organisaties die niet op de vergaderingen aanwezig waren, konden hun opmerkingen schriftelijk bezorgen. Bij die raadplegingsronde werd ook geluisterd naar de verenigingen van steden en gemeenten. Het opzet is die raadplegingen voort te zetten in het kader van de beheers- en de performantiecontracten. Uit die raadplegingsronde komen de volgende elementen naar voren: de academische wereld, de gewestregeringen en de lokale besturen betrekken bij het proces, aansluitingsknooppunten uitbouwen, rekening houden met de verschillende reizigersprofielen, de combinatie fiets-trein bevorderen, duidelijke communicatie op perrons en in stations verstrekken, flexibele abonnements aanbieden, waken over de digitale inclusie en over de toegankelijkheid van de bronnen en kanalen van de NMBS.

Railroad map

In oktober 2021 heeft de regering beslist een bijkomend budget van 250 miljoen euro vrij te maken in het kader van het transitieplan. Die investeringen zullen over de komende drie jaar worden gespreid om het goederenvervoer per spoor te verbeteren. Daartoe zullen renovatiewerken worden uitgevoerd; voor de periode 2022-2025 werd alvast een bedrag uitgetrokken van 13 miljoen euro per jaar. Een en ander zal worden opgenomen in het ontwerp van programmawet (DOC 55 2349). De minister maakt werk van een meerjarenplan voor investeringen in het spoorwegnet, dat gekoppeld is aan het nieuwe performantiecontract dat eind volgend jaar zal worden ondertekend. Op 15 september 2021 werd een strategie vastgelegd op basis van een actieplan, dat volgend jaar uit de doeken zal worden gedaan. Het is de ambitie van de regering om het spoorwegnet te versterken op basis van verschillende acties, die na overleg met de betrokken actoren ten uitvoer zullen worden gelegd. Ook met de deelstaten zal worden samengewerkt, in het bijzonder via een mobiliteitsconferentie. Daarnaast zullen alle kabinetten van de voor Mobiliteit bevoegde gewestministers bij het overleg worden betrokken en zal ook een werkgroep worden opgericht om oplossingen te vinden voor het vrachtvervoer.

De verhoging van de snelheid kan het spoorwegnet aantrekkelijker maken voor reizigers- en goederenvervoer. Snelheid is evenwel slechts een van de parameters; ook

car il faut tenir compte du nombre d'arrêts, des besoins et des connexions. Des adaptations aux infrastructures seront nécessaires afin d'augmenter la vitesse ou en ce qui concerne le système ECTS. La vitesse commerciale ne pourra être augmentée qu'à travers des investissements importants. Une analyse des capacités doit être menée. Celle-ci doit tenir compte de tous les scénarios financiers. Des résultats intermédiaires par rapport à certains trajets ne sont pas encore disponibles mais le trajet 50 et 51A entre Gand et Zele démontre certaines opportunités et des travaux vont être réalisés sur cette ligne.

La réorganisation des guichets

Le conseil d'administration de la SNCB a entendu les demandes du ministre à la suite de la décision de fermer 44 guichets. Il y a quatre balises fixées: la mise en œuvre avec les autorités communales concernées d'une convention de partenariat en vue de maintenir une présence vivante dans les gares, le maintien d'une salle d'attente ouverte et accessible à tous les voyageurs dans les meilleures conditions de sécurité et de confort, la prise de mesures complémentaires sur l'ensemble du réseau belge afin de lutter contre la fracture numérique, la prolongation dans la durée, selon l'évolution de la crise sanitaire, des mesures d'accompagnements. Une période de transition a permis à la SNCB d'informer les voyageurs sur les alternatives et les mesures d'accompagnements mises en place.

Le conseil d'administration de la SNCB a dressé un état de la situation pour redynamiser les gares. Depuis le 21 février 2021, plus de 100 réunions ont été organisées avec les parties prenantes et les communes dans le but d'examiner les possibilités de partenariats. Pendant ces réunions, certaines communes ont demandé de commencer ce processus en lançant un appel pour déposer des idées. De nombreuses activités ont déjà été proposées. Comme convenu également, en cas d'activités non lucratives, seules les frais liés au coût de gestion et d'exploitation sont demandés.

Toutes les salles d'attente ainsi que les sanitaires seront ouverts dans les gares concernées jusqu'à 20 heures au moins, et elles seront chauffées en période hivernale. Le recrutement de huit collaborateurs temps plein supplémentaires chez Securail permet d'organiser des patrouilles dans les gares concernées. Les bâtiments sont nettoyés trois à cinq fois par semaine et l'assistance au PMR est garantie dans les gares qui proposaient déjà ce service. Pour permettre à tous les voyageurs d'utiliser le rail, il est important d'accompagner toutes les personnes dans la démarche nécessaire. La concertation menée avec bpost est un exemple intéressant de solutions

moet rekening worden gehouden met het aantal haltes, de behoeften en de aansluitingen. Infrastructuurle aanpassingen zullen nodig zijn om de snelheid te verhogen, maar ook om het ECTS-systeem uit te rollen. De reissnelheid zal alleen kunnen worden verhoogd met grootschalige investeringen. Een capaciteitsanalyse moet worden uitgevoerd. Daarbij moeten alle financiële scenario's in aanmerking worden genomen. Tussentijdse resultaten voor bepaalde trajecten zijn nog niet beschikbaar, maar het traject 50 en 51A tussen Gent en Zele maakt duidelijk dat er opportuniteiten zijn; op die lijn zullen werkzaamheden worden uitgevoerd.

Reorganisatie van de loketten

Na de beslissing om 44 loketten te sluiten, heeft de raad van bestuur van de NMBS de verzuchtingen van de minister gehoord. Vier ijkpunten liggen vast: de tenuitvoerlegging, samen met de betrokken gemeentebesturen, van een partnerschapsovereenkomst om in de stations een zekere fysieke aanwezigheid te behouden, het behoud van een open en voor alle reizigers toegankelijke wachtzaal, met optimale veiligheidsomstandigheden en gebruiksvriendelijkheid, het nemen van bijkomende maatregelen over het hele Belgische spoornet om de digitale kloof aan te pakken, en de verlenging, naargelang van de verdere evolutie van de gezondheidscrisis, van de flankerende maatregelen. Dankzij een overgangperiode heeft de NMBS de reizigers kunnen informeren over de uitgewerkte alternatieven en flankerende maatregelen.

De raad van bestuur van de NMBS heeft een stand van zaken opgemaakt om voor de stations een nieuwe dynamiek teweeg te brengen. Sinds 21 februari 2021 hebben meer dan honderd vergaderingen met de betrokken actoren en de gemeenten plaatsgehad om mogelijke partnerschappen te bekijken. Tijdens die vergaderingen hebben sommige gemeenten gevraagd dit proces aan te vatten met een oproep tot het indienen van ideeën. Talrijke activiteiten zijn al voorgesteld. Zoals eveneens werd afgesproken, zullen bij niet-winstgevende activiteiten alleen de kosten in verband met beheer en exploitatie in rekening worden gebracht.

Alle wachtzalen en sanitaire voorzieningen zullen in de betrokken stations open blijven tot minstens 8 uur 's avonds en in de winter zullen ze worden verwarmd. Dankzij de indienstneming van acht extra voltijdse medewerkers bij Securail zullen in de betrokken stations patrouilles kunnen worden gehouden. De gebouwen zullen drie tot vijf keer per week worden schoongemaakt en de bijstand aan personen met een beperkte mobiliteit zal worden gewaarborgd in de stations die deze dienstverlening nu al aanbieden. Opdat alle reizigers van het spoor gebruik kunnen maken, is het belangrijk elkeen te begeleiden bij de nodige demarches.

pratiques à envisager. Depuis le 1^{er} décembre 2021, un test est mené à Saint-Ghislain et Liedekerke afin de permettre aux utilisateurs de la SNCB de se rendre dans un bureau de poste pour être aidé à compléter un formulaire de demande d'abonnement ou obtenir certaines cartes de réduction. Le ministre veillera à inscrire dans le nouveau contrat de service public de la SNCB, une ambition accrue du service au public par des obligations particulières en matière d'accueil en gare.

La ponctualité des trains

Au mois d'octobre 2021, le trafic ferroviaire a atteint un taux de ponctualité de 89,6 %. Ce pourcentage a été atteint pour la dernière fois en novembre 2019. Octobre est un mois assez compliqué pour le rail. Cela est dû notamment aux conditions météorologiques et des accidents. Il y avait également des retards venant d'entreprises étrangères qui ont impacté la ponctualité des trains intérieurs. La SNCB met tout en œuvre pour améliorer la ponctualité des trains. Le taux de ponctualité des dernières semaines atteignait un taux de 92 %.

La sécurité routière

Un plan fédéral de sécurité routière a été rédigé en partenariat avec la ministre de l'Intérieur et le ministre de la Justice. La trajectoire de participation civile a donné lieu à un plan fédéral pour la sécurité routière. Il était important de consulter toutes les parties prenantes. Il fallait également tenir compte des suggestions des partenaires au niveau fédéral comme la police fédérale. La consultation "All for zero" propose trois enquêtes différentes sur plusieurs sujets de la sécurité routière. Six panels de citoyens ont été également organisé sur les mêmes sujets et repartis sur l'ensemble du pays. Pendant ces panels, les participants ont pu débattre et formuler des suggestions. Certaines de ces suggestions se retrouvent dans le plan fédéral pour la sécurité routière. Au total 5500 enquêtes ont été remplies et des centaines de personnes ont participé aux six panels. Ce processus de consultation continuera en 2022. La plateforme "All for zero" continuera également de fonctionner comme une plateforme d'échanges avec le citoyen. Le ministre a aussi l'intention d'organiser des événements, en partenariat avec les régions, pour promouvoir la sécurité routière au niveau local. Ce plan d'action fédéral s'est concentré sur les compétences fédérales et les régions ont été informées dès le début des travaux. Un plan d'action interfédéral "All for zero" a également été élaboré et présenté lors de la réunion des états généraux de la sécurité routière. Ce premier plan comprend des mesures contre des accidents d'angle-mort, mieux

Het overleg met bpost is een interessant voorbeeld van mogelijke praktische oplossingen. Sinds 1 december 2021 loopt in Saint-Ghislain en in Liedekerke een proefproject waarbij NMBS-reizigers naar een postkantoor kunnen gaan om hulp te krijgen bij het invullen van een abonnementsaanvraagformulier of om een bepaalde kortingskaart te verkrijgen. De minister zal ervoor zorgen dat de nieuwe beheersovereenkomst van de NMBS blijkt geeft van een aangescherpte ambitie inzake openbare dienstverlening, meer bepaald via specifieke verplichtingen inzake stationsonthaal.

De stiptheid van de treinen

In oktober 2021 bedroeg de stiptheidsgraad van het treinverkeer 89,6 %. Dit percentage werd voor het laatst opgetekend in november 2019. Oktober is een vrij ingewikkelde maand voor het spoorverkeer, meer bepaald door de weersomstandigheden en het aantal ongelukken. Er waren ook vertragingen door toedoen van buitenlandse bedrijven, met gevolgen voor de stiptheid van de binnenlandse treinen. De NMBS doet er alles aan om de stiptheid van de treinen te verbeteren. De stiptheidsgraad van de jongste weken liep op tot 92 %.

Verkeersveiligheid

In samenwerking met de minister van Binnenlandse Zaken en de minister van Justitie werd een federaal verkeersveiligheidsplan opgesteld. Het participatief burgertraject is uitgemond in een federaal plan voor verkeersveiligheid. In dat verband was het belangrijk alle stakeholders te raadplegen. Daarnaast moest ook rekening worden gehouden met de voorstellen van de partners op federaal niveau, zoals de federale politie. In het raam van de All for zero-campagne werden drie peilingen uitgevoerd inzake een aantal verkeersveiligheidsthema's. Er werden tevens zes burgerpanels over dezelfde onderwerpen samengesteld, verspreid over het hele land. In die panels konden de deelnemers debatteren en voorstellen formuleren. Bepaalde suggesties werden opgenomen in het federaal plan voor verkeersveiligheid. In totaal werden 5 500 enquêtes ingevuld en hebben honderden mensen deelgenomen aan de zes panels. Die raadpleging zal in 2022 doorgaan. Het All for zero-platform zal ook blijven werken als een platform voor uitwisseling met de burgers. Met de gewesten beoogt de minister ook evenementen te organiseren om de verkeersveiligheid op lokaal niveau te bevorderen. Dit federaal actieplan focust op de federale bevoegdheden, en de gewesten werden van bij het begin van de werkzaamheden in kennis gesteld. Tevens werd een interfederaal All for zero-actieplan uitgewerkt, dat werd voorgesteld tijdens de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid. Dat eerste plan omvat maatregelen om

partager les informations concernant les accidents et lutter contre la récidive.

La Belgique assume un rôle coordinateur dans le cadre du projet *Baseline*. Des discussions récurrentes avec la Commission européenne ont lieu concernant les directives à suivre par les États membres. Le ministre souscrit au projet “Vision zero” et préconise une approche ayant une vision vaste sur la sécurité routière et de s’assurer une bonne coopération entre les différents niveaux de pouvoirs. Il se dit favorable à l’extension de la coopération européenne qui donne déjà de bons résultats. Il plaide également pour l’extension du *scope of cross-border and Law enforcement* où les États membres échangent des informations pour huit types d’infractions au code de la route. Il est important de travailler sur la coopération transfrontalière car de nombreuses amendes de conducteurs étrangers restent impayées. Le ministre préconise un système européen harmonisé de certificats d’entrées et de sorties par le biais de e-codex. Le Parlement européen plaide aussi pour un cadre européen pour avoir une tolérance zéro concernant la consommation d’alcool et de stupéfiants au volant. Concernant la limitation de vitesse, il plaide pour une recommandation autour des agglomérations où se trouvent beaucoup de piétons et de cyclistes. La généralisation de la limitation de vitesse à 30 kilomètres à l’heure dans les villes et villages est de la compétence des régions. La Belgique a signé l’accord de Stockholm en 2020 où l’on propose une réduction jusqu’à 30 kilomètres à l’heure pour 2030.

Les trottinettes électriques

Lors de la conférence interministérielle de la mobilité, la ministre de la mobilité de la région flamande a soulevé la problématique des trottinettes électriques. Après concertations avec les régions, il a été décidé de mettre en place un groupe de travail interfédéral sur ce sujet. Une première réunion a eu lieu le 22 novembre 2021 dont le but était d’identifier les premiers enjeux. Le ministre travaille actuellement sur une série de propositions concrètes visant à modifier le code de la route. La trottinette électrique est considérée dans le code de la route comme un engin se déplaçant de manière électrique et donc ne peut dépasser la vitesse de 25 kilomètres à l’heure. L’usager de la trottinette est considéré comme un piéton mais s’il roule à plus de six kilomètres à l’heure, il est considéré alors comme un cycliste et ne peut donc pas rouler sur le trottoir. Lorsque l’obscurité est forte et que l’on ne peut pas apercevoir l’utilisateur à moins de deux cents mètres, il doit alors mettre une lampe blanche ou jaune devant et une lampe rouge derrière. Il n’y a pas d’âge légal pour utiliser ces trottinettes. Il est important de retenir qu’en louant ces trottinettes, l’usager doit respecter les conditions

dodehoekongevallen te voorkomen, om beter informatie te delen over ongevallen en om recidive tegen te gaan.

België heeft een coördinerende rol in het *Baseline*-project. Met de Europese Commissie wordt regelmatig besproken welke richtsnoeren de lidstaten moeten volgen. De minister onderschrijft het *Vision Zero*-project en pleit voor een aanpak met een brede visie op verkeersveiligheid, waarbij de goede samenwerking tussen de verschillende beleidsniveaus wordt gewaarborgd. Hij is voorstander van de uitbreiding van de Europese samenwerking, die reeds goede resultaten heeft opgeleverd. Hij roept ook op tot een verruiming van de reikwijdte van de grensoverschrijdende ordehandhaving, waarbij de lidstaten informatie uitwisselen over acht soorten verkeersovertredingen. Inzetten op grensoverschrijdende samenwerking is belangrijk, want veel boetes van buitenlandse chauffeurs blijven onbetaald. De minister is voorstander van een geharmoniseerd Europees systeem van toegangs- en uitreisdocumenten via e-Codex. Het Europees Parlement pleit tevens voor een Europees kader met het oog op een nultolerantie voor alcohol en drugs in het verkeer. De minister pleit voor een aanbevolen maximumsnelheid in de stedelijke agglomeraties met veel voetgangers en fietsers. De algemene toepassing van de maximumsnelheid van 30 kilometer per uur in de steden en gemeenten is een gewestbevoegdheid. België heeft in 2020 de Verklaring van Stockholm ondertekend, waarin wordt geopperd de maximumsnelheid tegen 2030 terug te dringen tot 30 kilometer per uur.

Elektrische steps

Tijdens de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit heeft de minister van Mobiliteit van het Vlaams Gewest het vraagstuk van de elektrische steps aan de orde gesteld. Na overleg met de gewesten werd dienaangaande beslist een interfederale werkgroep op te richten. Op 22 november 2021 vond een eerste bijeenkomst plaats, met als doel de grootste knelpunten in kaart te brengen. De minister werkt thans meerdere concrete voorstellen uit om de Wegcode aan te passen. De elektrische step wordt in de Wegcode aangemerkt als een gemotoriseerd (elektrisch) voortbewegingstoestel, waaruit voortvloeit dat de snelheid van 25 kilometer per uur niet mag worden overschreden. De gebruiker van de step wordt als een voetganger beschouwd, maar bij een snelheid van meer dan zes kilometer per uur wordt hij als een fietser beschouwd en mag hij dus niet op het voetpad rijden. Wanneer het erg donker is en de stepgebruiker niet op minder dan tweehonderd meter kan worden gezien, moet hij vooraan een wit of geel licht aanbrengen, en achteraan een rood licht. Op het gebruik van dergelijke steps staat geen wettelijke minimumleeftijd. Er zij op gewezen dat de huurder/gebruiker van dergelijke steps de door

d'utilisation imposées par les pouvoirs publics. La sensibilisation est une compétence régionale mais tous les niveaux de pouvoirs doivent coopérer pour rappeler la législation au citoyen. À l'heure actuelle, les trottinettes roulant à une vitesse supérieure à 25 kilomètres heure ne sont pas permises sur la voie publique car elles ne rencontrent pas les normes techniques.

C. Répliques des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) souligne que la note de politique générale n'est pas très rassurante car elle est dépourvue d'une volonté claire d'arriver à une solution politique concernant les nuisances sonores causées par le trafic aérien autour de l'aéroport de Bruxelles-national. Il demande si un projet de loi est prévu à cet effet.

Le contrat de gestion avec l'entreprise publique Skeyes a expiré au mois juin 2020. La note de politique prévoit la mise en place d'un nouveau contrat d'ici la fin de cette législature. L'intervenant demande plus d'informations à ce sujet.

L'orateur souligne la nécessité d'un plan d'action concernant la réorganisation de la DGTA. Le constat de l'agence européenne de la sécurité aérienne démontre certaines non-conformités au niveau de la direction de la DGTA. Cette problématique représente un danger et nécessite un contrôle. Comment le ministre envisage-t-il d'y remédier?

Le gouvernement a-t-il déjà décidé quelle est la distance minimale pour ne pas appliquer la taxe aérienne et quel en sera le montant.

Malgré les annonces d'investissements, l'orateur remarque que des économies importantes sont réalisées au niveau de la SNCB. Ces économies figurent dans le budget de l'année 2022 et dans la dotation variable de la SNCB qui est liée au trafic des voyageurs. En effet, le nombre de voyageurs a diminué durant la période 2020-2021. Le gouvernement l'a effectivement compensé dans d'autres postes de crédits d'exploitations. L'intervenant est interpellé par le fait que la dotation variable de la SNCB dans les années à venir est, également, structurellement inférieure aux autres années. Cela signifie que la crise liée à la pandémie du COVID-19 aura un impact permanent sur le nombre de voyageurs dans les trains. La diminution de cette dotation représente un montant de 120 millions d'euros. Cette réduction n'est pas compensée par une provision de dépenses supplémentaires dans le reste du budget d'exploitation. Cette diminution est de taille pour la SNCB surtout que le prix de l'électricité a augmenté et que l'on demande d'élargir l'offre de trains. Est-ce réaliste de prévoir une diminution de la dotation variable de la SNCB sans

de overheid opgelegde verkeersregels moet naleven. Bewustmaking is een gewestbevoegdheid, maar alle beleidsniveaus moeten samenwerken om de burgers op de (verkeers)wetgeving te wijzen. Thans zijn steps die sneller dan 25 kilometer per uur kunnen rijden niet toegelaten op de openbare weg, omdat zij niet aan de technische normen voldoen.

C. Replieken van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) vindt de beleidsnota niet erg geruststellend omdat er geen duidelijke wil uit blijkt om tot een politieke oplossing te komen over de geluidshinder die het vliegverkeer rond de luchthaven Brussel-Nationaal veroorzaakt. Hij vraagt of daartoe een wetsontwerp komt.

Het beheerscontract met het autonoom overheidsbedrijf Skeyes is in juni 2020 verstreken. De beleidsnota bepaalt dat er tegen het einde van deze regeerperiode een nieuwe overeenkomst moet komen. De spreker verzoekt om meer toelichting dienaangaande.

De spreker benadrukt dat een actieplan nodig is voor de reorganisatie van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV). Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart heeft bepaalde non-conformiteiten vastgesteld in de directie van het DGLV. Dat probleem vormt een risico en vereist controle. Hoe denkt de minister een en ander te verhelpen?

Heeft de regering al beslist vanaf welke afstand de vliegtaks voor korte vluchten niet zal worden toegepast, en hoeveel die vliegtaks zal bedragen?

Ondanks de aangekondigde investeringen wijst de spreker erop dat bij de NMBS aanzienlijke besparingen in het vooruitzicht worden gesteld. Die besparingen staan in de begroting 2022 en in de variabele dotatie van de NMBS naargelang van het personenvervoer. Het klopt dat het aantal reizigers is gedaald in de periode 2020-2021. De regering heeft een en ander gecompenseerd in andere kredietposten betreffende de exploitatie. Het verbaast de spreker echter dat de variabele dotatie van de NMBS ook in de komende jaren structureel lager ligt dan de andere jaren. Zulks betekent dat de COVID-19-crisis een blijvende impact zal hebben op het aantal treinreizigers. De dotatie werd met 120 miljoen euro verminderd. Die vermindering wordt niet gecompenseerd via een provisie voor bijkomende uitgaven elders in het exploitatiebudget. Het betreft toch een stevige vermindering voor de NMBS, zeker gezien de stijgende elektriciteitsprijzen en het verzoek om het treinaanbod uit te breiden. Is het realistisch om in een vermindering van de variabele dotatie van de NMBS te voorzien zonder compensatie? Moet de NMBS die financiële gevolgen

compensations? Le but est-il que la SNCB supporte à elle toute seule cet impact financier, sans le soutien du gouvernement? Quelle est la trajectoire financière prévue? Comment cette économie est-elle calculée? Est-ce que le gouvernement prévoira une compensation tous les six mois? L'orateur constate que la trajectoire budgétaire suit les mêmes lignes que celle du gouvernement précédent, alors que plusieurs groupes, qui font maintenant partie de la majorité, y étaient opposés.

Aucune indexation sur l'allocation de base de la SNCB n'est prévue dans le budget de 2022, alors qu'il s'agit de montants considérables. L'orateur rappelle que cette indexation n'était pas non plus prévue l'année passée. Il estime cela inadmissible et que le ministre devra adapter cette situation.

Des économies nettes supplémentaires d'environ 40 millions d'euros seront faites jusqu'à la fin de la législature. De plus, les économies établies par la précédente législature sont maintenues. La SNCB se trouvera donc dans une situation financière similaire que sous le gouvernement précédent. L'orateur ne comprend donc pas les affirmations du ministre dont l'intention est de remettre la SNCB sur les rails après les économies faites par le gouvernement précédent.

Les investissements concernant Infrabel sont assez sélectifs. En effet, le ministre annonce un investissement d'un montant d'un quart de milliard d'euros. Or, le Conseil des ministres a décidé l'année passée d'opérer une économie linéaire de 40 millions d'euros par année. Cette décision est même reprise dans la note de politique générale. En effet, l'orateur observe une économie cumulée de 327 millions d'euros sur la période 2022-2026 pour Infrabel. Un montant supplémentaire est prévu pour les voyages gratuits de navetteurs se rendant vers leurs lieux de travail mais il sera plafonné à partir de 2023. L'orateur se dit interpellé par cette mesure car le ministre préconise une transition vers une mobilité shift modal. Il demande si le principe, derrière cette mesure, est que le nombre de voyageurs dans le train va augmenter.

Les chiffres des dépenses de la SNCB et de Securail sont stables à court terme. Néanmoins, l'intervenant observe une baisse à moyen terme alors que des problèmes de sécurité sur le rail persistent. Il estime qu'il y a une nécessité d'investir dans la sécurité sur le terrain et il est dommage que cela n'est pas repris dans le budget 2022. Pourquoi le problème sécuritaire n'est pas un point d'attention? L'orateur remarque également que les dépenses en 2021 sont plus faibles que l'année 2020 et il demande pourquoi cet argent n'est pas utilisé. Beaucoup de groupes ont émis des remarques

alleen dragen, zonder overheidssteun? Welk financieel traject wordt in het vooruitzicht gesteld? Hoe wordt die besparing berekend? Zal de regering in een halfjaarlijkse compensatie voorzien? De spreker wijst erop dat het begrotingstraject de lijn van de vorige regering volgt, terwijl verschillende thans tot regeringsmeerderheid behorende fracties ertegen gekant waren.

In de begroting 2022 wordt in geen indexatie van de basisallocatie van de NMBS voorzien, terwijl het aanzienlijke bedragen betreft. De spreker wijst erop dat vorig jaar ook niet in die indexatie werd voorzien. Hij acht zulks onaanvaardbaar en roept de minister op die situatie aan te passen.

Tot het einde van de regeerperiode komen er extra nettobesparingen voor ongeveer 40 miljoen euro. Bovendien zullen de besparingen waarover tijdens de vorige regeerperiode werd beslist, worden behouden. De NMBS zal zich dus in een vergelijkbare financiële situatie bevinden als onder de vorige regering. De spreker begrijpt met andere woorden niet wat de minister bedoelt wanneer hij beweert dat het de bedoeling is de NMBS weer op de rails te zetten na de besparingen van de vorige regering.

De investeringen met betrekking tot Infrabel zijn vrij selectief. De minister kondigt immers een investering aan ten belope van een kwart miljard euro. De Ministerraad heeft vorig jaar echter beslist een lineaire jaarlijkse besparing van 40 miljoen euro door te voeren; die beslissing staat zelfs in de beleidsnota. De spreker stelt immers voor de periode 2022-2026 een gecumuleerde besparing van 327 miljoen euro voor Infrabel vast. Er komt een bijkomend bedrag opdat pendelaars gratis naar de werkplek kunnen reizen, maar dat wordt vanaf 2023 begrensd. De spreker is verrast door die maatregel aangezien de minister net pleit voor een *modal shift*. Hij vraagt of die maatregel tot doel heeft het aantal treinreizigers te doen stijgen.

De cijfers inzake de uitgaven van de NMBS en Securail stabiliseren op korte termijn. Niettemin stelt de spreker een daling op middellange termijn vast, terwijl de veiligheidsproblemen op het spoor blijven bestaan. Hij is van oordeel dat moet worden geïnvesteerd in de veiligheid in het veld en vindt het jammer dat dit zich niet weerspiegelt in de begroting voor 2022. Waarom is het veiligheidsprobleem geen aandachtspunt? De spreker merkt ook op dat de uitgaven van 2021 lager zijn dan in 2020 en vraagt waarom dat geld niet werd gebruikt. Veel fracties hebben opmerkingen gemaakt over het

concernant le budget des interventions des opérateurs nocturnes. Ils considéraient que ce budget était trop faible or le ministre l'a adapté en le réduisant.

L'intervenant remarque que la note sur le budget différencie les frais d'exploitation et les frais d'investissement. La SNCB et Infrabel sont deux entreprises autonomes et il demande s'il n'est pas le moment de moderniser cette approche budgétaire.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) estime important de débattre des éléments à risque concernant la sécurité routière. Les facteurs à risque sont en effet déterminés par des décisions prises au sein de la commission compétente en matière de Mobilité. Il est donc important de disposer de toutes les informations nécessaires afin de prendre des décisions informées. Un plan fédéral et interfédéral sont aussi nécessaires pour améliorer la sécurité routière et ferroviaire. L'oratrice demande si une approche européenne est envisagée.

Concernant la récidive, l'introduction générale de limiter la vitesse à trente kilomètres à l'heure dans les communes est une compétence régionale. Néanmoins, cette mesure doit être stimulée. L'oratrice souligne que la Belgique est une très mauvaise élève en matière d'alcool au volant. Les objectifs ne sont pas atteints. Même si le nombre des tâches de la police a augmenté, l'intervenante estime qu'une augmentation des contrôles d'alcoolémie doit être un objectif.

Pour clore son intervention, l'oratrice demande quelles sont les mesures du plan d'action interfédéral et elle considère que la note de politique prend une bonne direction.

M. Frank Troosters (VB) revient tout d'abord sur les salaires qui représentent un budget supplémentaire pour la SNCB. De plus, l'orateur observe qu'un recrutement de personnel est prévu pour distribuer des tickets. Or, la SNCB prévoit de fermer plusieurs guichets. L'orateur se dit étonné par l'approche car il observe une baisse du budget dédié au personnel détaché d'un montant de 190 000 euros. Est-ce que cette baisse est liée à la fin de certains contrats? D'où provient cette baisse ou s'agit-il d'une vision structurelle?

L'orateur observe que 5,5 millions d'euros sont dédiés à des frais de consultance et le développement d'applications. De plus, 2,3 millions d'euros concernent le développement de projets déterminés par le management. Il demande plus d'explications à ce sujet.

budget voor de interventies van de nachtoperatoren. Zij vinden dat budget te laag, maar de minister heeft het nog verder verlaagd.

De spreker merkt op dat in de begrotingsnota een onderscheid wordt gemaakt tussen de exploitatiekosten en de investeringskosten. De NMBS en Infrabel zijn twee autonome bedrijven. De spreker vraagt of het geen tijd wordt om die begrotingsbenadering te moderniseren.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) vindt het belangrijk dat er een debat wordt gevoerd over de risico's inzake verkeersveiligheid. De risicofactoren vloeien immers voort uit beslissingen die worden genomen in de commissie die bevoegd is voor mobiliteit. Het is daarom belangrijk over alle nodige informatie te beschikken om geïnformeerde beslissingen te kunnen nemen. Er is ook nood aan een federaal en een interfederaal plan om de veiligheid op de weg en op het spoor te vergroten. De spreker vraagt of een Europese aanpak tot de mogelijkheden behoort.

Wat recidive betreft, is de algemene snelheidsbeperking tot dertig kilometer per uur in de gemeenten een gewestelijke bevoegdheid. Niettemin moet die maatregel worden gestimuleerd. De spreker benadrukt dat België een zeer slechte leerling is inzake alcohol achter het stuur. De doelstellingen worden niet gehaald. De politie heeft er weliswaar taken bijgekregen, maar volgens de spreker moet worden gestreefd naar een verhoging van het aantal alcoholcontroles.

Tot slot vraagt de spreker welke maatregelen het interfederaal actieplan omvat. Ze is van oordeel dat de beleidsnota de goede richting uitgaat.

De heer Frank Troosters (VB) brengt vooreerst de lonen ter sprake; die vertegenwoordigen een bijkomend budget voor de NMBS. Bovendien merkt de spreker op dat er personeel zal worden geworven voor de ticketverkoop. Tegelijk is de NMBS echter van plan meerdere loketten te sluiten. De spreker is verbaasd door deze werkwijze, want hij merkt op dat het budget voor het gedetacheerd personeel daalt met 190 000 euro. Houdt die daling verband met het aflopen van bepaalde contracten? Vanwaar komt die daling? Zit er een structurele visie achter?

De spreker merkt op dat 5,5 miljoen euro zal worden besteed aan consultancykosten en de ontwikkeling van applicaties. Bovendien heeft 2,3 miljoen euro betrekking op de ontwikkeling van projecten waarover het management heeft beslist. De spreker vraagt om nadere toelichting ter zake.

La note prévoit également un budget de 644 000 euros dédié à l'achat de voitures moins polluantes. Cet élément est repris dans une note d'orientation mais qui n'a toujours pas été analysée par l'orateur. Comment arrive-t-on à ce montant surtout qu'il est repris sur base annuelle, étalé sur quatre ans? Est-ce que cela se limite aux voitures trop polluantes?

Concernant le service de régulation, la réglementation européenne indique qu'il faut un statut juridique particulier. Quel est l'état d'avancement sur ce point?

Le budget prévoit également des économies linéaires pour l'organe de recherche par rapport aux accidents aéronautiques. Ce service continuera d'exister. Pourquoi ces économies?

Lors de développement d'enquêtes, le SPF Mobilité veillera à rendre publique la représentation et les répartitions sur la base du genre. L'orateur s'interroge comment cet élément pourra être vérifié. D'une part, le but de cette mesure n'est pas de faire la distinction entre les genres et d'autre part, il y a une volonté de tenir compte de cet élément dans les études. L'orateur considère cela comme contradictoire.

L'orateur observe un budget de deux millions d'euros pour les trains de nuit qui couvre les subventions et les frais opératoires. Il s'agit d'un choix politique mais qu'en est-il de la libéralisation de transports de passagers. La SNCB aurait la possibilité de rester l'opérateur unique pendant dix ans mais cela doit se préparer. Quel est l'état d'avancement.

L'orateur se demande si des mesures concrètes seront prises concernant les nuisances sonores causées par le trafic aérien. La note de politique générale ne fournit pas assez d'informations concernant la taxe aéronautique. Il demande plus d'informations à ce sujet.

L'objectif de la note est d'adapter le code de la route mais celle-ci n'apporte aucune mesure concrète et quelle est la chronologie.

Concernant l'accessibilité et la sécurité des personnes, l'orateur observe un manque d'ambition dans la note. Celle-ci prévoit le recrutement de huit temps-pleins chez Securail. Il demande plus de détails quant à l'implémentation de davantage de sécurité sur le réseau ferroviaire.

En conclusion, le budget ne met pas à disposition les moyens nécessaires pour réaliser les mesures souhaitées. Il faut néanmoins prendre en compte la situation sanitaire et que le télétravail constituera la norme de

In de beleidsnota is ook sprake van een budget van 644 000 euro voor de aankoop van minder vervuillende wagens. Dat aspect komt aan bod in een oriëntatienota, waarover de spreker zich echter nog niet heeft kunnen buigen. Hij wil weten hoe men bij dat bedrag komt, temeer daar het over een periode van vier jaar jaarlijks terugkomt. Heeft dat bedrag alleen betrekking op de wagens die te vervuillend zijn?

Wat de Dienst regulering betreft, wijst de Europese regelgeving erop dat daarvoor een specifiek juridisch statuut nodig is. Hoever staat dit dossier momenteel?

De begroting voorziet tevens in lineaire besparingen voor de onderzoeksinstantie inzake luchtvaartongevallen. Die dienst zal blijven bestaan. Vanwaar die besparingen?

Bij het opstellen van enquêtes zal de FOD Mobiliteit de vertegenwoordiging en de verdeling op basis van gender bekend maken. De spreker vraagt zich af hoe dit zal kunnen worden nagegaan. Enerzijds heeft die maatregel niet tot doel een genderonderscheid te maken, maar anderzijds wil men bij de enquêtes wel rekening houden met dat aspect. De spreker ziet daarin een contradictie.

De spreker merkt op dat een budget van twee miljoen euro wordt uitgetrokken voor nachttreinen; dat budget moet de subsidies en de operationele kosten dekken. Dit is een beleidskeuze, maar hoe zit het met de liberalisering van het passagiersvervoer? De NMBS zou gedurende tien jaar de enige operator kunnen blijven, maar dat vergt voorbereiding. Hoe staat het daarmee?

De spreker vraagt of er concrete maatregelen komen met betrekking tot geluidsoverlast door luchtverkeer. De beleidsnota bevat onvoldoende informatie over de luchtvaarttaks. Hij vraagt hierover meer toelichting.

De beleidsnota geeft aan dat de Wegcode moet worden aangepast, maar vermeldt geen enkele concrete maatregel, noch enige chronologie.

Wat de toegankelijkheid en de persoonsveiligheid betreft, stelt de spreker in de beleidsnota een gebrek aan ambitie vast. Die voorziet in de werving van acht voltijdse werknemers bij Securail. Hij vraagt meer details over hoe meer veiligheid op het spoornet concreet zal worden geïmplementeerd.

Tot slot voorziet het budget niet in de noodzakelijke middelen om de nagestreefde maatregelen te verwezenlijken. Niettemin moet rekening worden gehouden met de gezondheidssituatie en met het feit dat telewerk de

travail. Peut-être que le plan proposé par la note de politique générale est irréalisable.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) affirme que les pouvoirs locaux et les passagers veulent voir des guichets ouverts. Son groupe a lancé une procédure pour lutter contre cette discrimination menée contre une grande partie de la population laissée sur le côté. La fermeture des guichets limite les voyageurs qui ne savent pas utiliser les distributeurs correctement.

L'oratrice estime que les tableaux des budgets sont trop vagues. Elle souligne que dans la pratique bon nombre de trains et de guichets sont supprimés, les services sont centralisés, le service de nettoyage est externalisé et le personnel ne peut pas prendre ses jours de congés. Tous ces points sont liés aux économies effectuées dans le secteur ferroviaire afin d'être concurrentiel sur le marché. Le personnel ferroviaire est déçu de ces mesures et quitte le secteur en masse.

L'intervenante observe que le budget compte deux volets distincts: les frais d'exploitations et les frais d'investissements. La compensation de la perte de revenus liés au COVID-19, n'est pas de l'investissement mais une mesure de survie.

Concernant l'élargissement des capacités, l'oratrice observe une baisse pour l'année 2022, représentant un montant de 72 millions d'euros. Les frais d'exploitations connaissent eux aussi une baisse de deux millions d'euros en 2022. Ce montant paraît peu mais il doit s'ajouter aux économies faites dans le passé.

M. Josy Arens (cdH) revient sur la problématique de la police des chemins de fer. Les divisionnaires de la zone Arlon-Attert-Habay-Martelange ont demandé des policiers supplémentaires à la suite de l'annonce de la diminution d'effectifs au sein de la police des chemins de fer en province de Luxembourg. Il espère qu'un budget sera prévu pour remplacer ces policiers et assurer la sécurité au sein des gares.

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) se dit inquiète par rapport au contrat de gestion. Elle estime important de tenir compte de l'implication d'une attribution directe dans le cadre de la libéralisation du rail. Elle souhaite plus d'informations à ce sujet.

Concernant les trotinettes, l'oratrice demande s'il y a une volonté d'adapter la législation actuelle.

nouvelle norme est proposée. Misschien is het in de beleidsnota voorgestelde plan onuitvoerbaar.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) geeft aan dat de lokale overheden en de passagiers geopende loketten willen. Haar fractie heeft een procedure ingesteld om dergelijke discriminatie van een groot deel van de bevolking tegen te gaan. De sluiting van de loketten beperkt de mogelijkheden van de reizigers die niet goed overweg kunnen met de automaten.

Volgens de spreker zijn de begrotingstabellen te vaag. Ze benadrukt dat in de praktijk heel wat treinen en loketten worden afgeschaft, diensten worden gecentraliseerd, de schoonmaakdienst wordt geoutsourcet en het personeel zijn verlofdagen niet kan opnemen. Al die aspecten zijn een gevolg van de besparingen in de spoorwegsector om concurrentieel te kunnen blijven. Het spoorwegpersoneel is ontgoocheld door deze maatregel en verlaat de sector massaal.

De spreker merkt op dat de begroting uit twee delen bestaat: de exploitatiekosten en de investeringskosten. De compensatie van het inkomstenverlies als gevolg van COVID-19 is geen investering, maar een overlevingsmaatregel.

Wat de uitbreiding van de capaciteiten betreft, merkt de spreker voor 2022 een daling ten bedrage van 72 miljoen euro op. Ook voor de exploitatiekosten wordt voor 2022 uitgegaan van een daling van twee miljoen euro. Dat bedrag lijkt op zich misschien weinig, maar komt wel bovenop de besparingen die in het verleden reeds werden gedaan.

De heer Josy Arens (cdH) komt terug op het vraagstuk betreffende de spoorwepolitie. Als gevolg van de aankondiging dat de personeelsformatie van de spoorwepolitie in de provincie Luxemburg zal worden verminderd, hebben de hoofdcommissarissen van de zone Aarlen-Attert-Habay-Martelange om bijkomende politieagenten verzocht. Het lid hoopt dat zal worden voorzien in budget om die agenten te vervangen en om de veiligheid in de stations te verzekeren.

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) is ongerust met betrekking tot de beheersovereenkomst. Zij acht het belangrijk rekening te houden met de weerslag van een rechtstreekse toewijzing in het kader van de liberalisering van het spoorwegvervoer en wil ter zake meer informatie krijgen.

Inzake de autopeds vraagt de spreker of de wil bestaat om de vigerende wetgeving aan te passen.

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) estime que les propos concernant le budget d'une des précédentes oratrices sont assez réducteurs. Les investissements sont utilisés pour améliorer les grands axes de lignes de trains et améliorer le transport de fret.

Mme Mélissa Hanus (PS) et son groupe soutiennent la note de politique générale et les ambitions du ministre pour rendre la mobilité plus verte et plus accessible. La question de la sécurité des navetteurs est à clarifier. Elle rappelle que certaines gares ont vu leurs guichets se fermer. Cela apporte une inquiétude au niveau du personnel. Elle demande plus de détails à ce sujet et plus spécifiquement pour la gare de Virton.

M. Emmanuel Burton (MR) apporte son soutien au ministre.

D. Réponses complémentaires du ministre

Le maintien des gares

Le ministre affirme vouloir maintenir l'ouverture des gares même lorsque les guichets ont été fermés. Il confirme que le point d'arrêt à Virton va subsister et la ville a formulé plusieurs propositions concernant la réaffectation du bâtiment de la gare comme des points de dépôts ou un point vélo. Néanmoins, il a demandé de maintenir les points d'informations pour les voyageurs ainsi que les salles d'attentes chauffées et nettoyées régulièrement.

La police des chemins de fer

Il s'agit d'une compétence de la ministre de l'Intérieur. Les agents de Securail ont cependant le rôle d'assurer une sécurité. La circulaire dite "Duquesne" doit être adaptée afin de s'assurer que la police des chemins de fer reste bien présente et soutient le travail des agents de la SNCB. Des concertations sont en cours entre les deux ministres.

Le contrat de gestion avec la SNCB

Le but est de finaliser le contrat en 2022. Un travail conséquent est mené par les différentes parties prenantes et un texte est en cours de finalisation.

Les trottinettes électriques

Les règles existantes doivent être connues et mieux appliquées par les usagers et une adaptation du code de la route doit être envisagé en collaboration avec les régions. Dans le cadre de la CIM Mobilité, un groupe de travail interfédéral se penche sur cette question. La

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) vindt de door een van de vorige sprekers gedane uitlatingen over de begroting eenzijdig. De investeringen worden aangewend om de grote spoorwegassen, alsook het goederenvervoer te verbeteren.

Mevrouw Melissa Hanus (PS) en haar fractie steunen de beleidsnota en de ambities van de minister om de mobiliteit groener en toegankelijker te maken. De veiligheid van de pendelaars vraagt om verduidelijking. Het lid herinnert eraan dat in sommige stations de loketten werden gesloten. Dat zorgt voor ongerustheid bij het personeel. Mevrouw Hanus vraagt dienaangaande meer details, in het bijzonder wat het station van Virton betreft.

De heer Emmanuel Burton (MR) uit zijn steun aan de minister.

D. Bijkomende antwoorden van de minister

Het behoud van de stations

De minister stelt dat hij de stations open wil houden, zelfs wanneer de loketten werden gesloten. Hij bevestigt dat de halte te Virton blijft bestaan en dat de stad meerdere voorstellen heeft geformuleerd met het oog op de herbestemming van het stationsgebouw, bijvoorbeeld als afhaalpunt of fietspunt. De minister heeft echter gevraagd de informatiepunten ten behoeve van de reizigers te behouden, evenals de verwarmde en regelmatig schoongemaakte wachtzalen.

Spoorwegpolitie

Voor de spoorwegpolitie is de minister van Binnenlandse Zaken bevoegd. De rol van het personeel van Securail bestaat er echter in een zekere veiligheid te verzekeren. De rondzendbrief "Duquesne" moet worden aangepast, teneinde ervoor te zorgen dat de spoorwegpolitie wel degelijk aanwezig blijft en het werk van het NMBS-personeel ondersteunt. Er is overleg aan de gang tussen beide ministers.

Beheersovereenkomst met de NMBS

Het is de bedoeling de overeenkomst af te werken in 2022. De diverse betrokken partijen zijn hard aan het werk en leggen de laatste hand aan een tekstvoorstel.

Elektrische autopedes

De gebruikers moeten de bestaande regels beter kennen en beter toepassen en het moet worden overwogen om in samenwerking met de gewesten de wegcode aan te passen. In het kader van de IKW Mobiliteit buigt een interfederale werkgroep zich over dat vraagstuk. De

méthode de travail du ministre n'est pas de se précipiter dans l'urgence mais de bien étudier la situation et les conséquences qui découlent des décisions. Le ministre espère arriver à des propositions concrètes au printemps 2022.

La loi aérienne

L'accord de gouvernement stipule que l'objectif final est d'aboutir à une loi aérienne en Belgique. Il s'agit d'un dossier compliqué qui est étudié en concertation avec plusieurs organes et personnes concernés par le survol de manière générale. Ceci comprend les communes, les provinces, les régions, les compagnies aériennes, skeyes et l'aéroport de Bruxelles national. Une première réunion réunissant plus de 80 personnes a déjà eu lieu. Une deuxième réunion est prévue mais les règles COVID-19 l'ont reportée. Des groupes de travail technique se sont également réunis. Les décisions techniques sont possibles pour améliorer la vie des riverains de l'aéroport qui souffrent des nuisances sonores provoquées par les avions.

Le contrat de gestion avec skeyes

Afin de négocier ce contrat, un nouveau conseil d'administration est nécessaire. Néanmoins, des discussions sont déjà en cours.

La direction de DGTA

L'avenir de la DGTA est fondamental pour mener une politique en matière de navigation aérienne. De plus, il est primordial d'avoir une administration forte, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle. La Commission européenne demande à la Belgique d'améliorer la situation. Un plan élaboré en concertation avec le SPF mobilité est en cours et de nouveaux recrutements sont prévus. En effet, un budget a été débloqué dans le but de recruter 50 collaborateurs et de mettre en place des formations. De plus, des profils plus expérimentés sont recherchés.

La taxe aérienne

Il s'agit d'une décision prise par le gouvernement dans le cadre du conclave budgétaire. Le ministre des Finances travaille sur ce sujet et un texte sera bientôt présenté au groupe inter-cabinet pour une concertation au sein du gouvernement. Le ministre considère judicieux de demander une redevance sur les tickets d'avions comme le font les pays voisins.

werkmethode van de minister bestaat erin geen overhaaste maatregelen te nemen, maar de situatie, alsook de gevolgen van de beslissingen, grondig te onderzoeken. De minister hoopt dat in het voorjaar van 2022 tot concrete voorstellen te komen.

Luchtvaartwet

In het regeerakkoord wordt vermeld dat het uiteindelijk de bedoeling is om in ons land tot een luchtvaartwet te komen. Dat is een ingewikkeld dossier, dat wordt bestudeerd in overleg met meerdere organen en mensen die betrokken zijn bij het overvliegen in het algemeen, waaronder de gemeenten, de provincies, de gewesten, de luchtvaartmaatschappijen, skeyes en de luchthaven Brussel-nationaal. Een eerste vergadering met meer dan 80 deelnemers heeft al plaatsgevonden. Er was een tweede bijeenkomst gepland, maar die moest worden uitgesteld wegens de COVID-regels. Ook technische werkgroepen hebben vergaderd. Er kunnen technische beslissingen worden genomen om de levenskwaliteit van de burens van de luchthaven te verbeteren, want die lijden onder de door de vliegtuigen veroorzaakte geluidshinder.

Beheersovereenkomst met skeyes

Om over dat contract te kunnen onderhandelen, moet er een nieuwe raad van bestuur zijn. Niettemin grijpen al besprekingen plaats.

Directoraat-generaal Luchtvaart

De toekomst van het DGLV is van kapitaal belang voor het voeren van een luchtvaartbeleid. Daarbij is een sterke overheidsdienst cruciaal, maar dat is thans niet het geval. De Europese Commissie verzoekt ons land de toestand te verbeteren. In overleg met de FOD Mobiliteit wordt momenteel een plan uitgewerkt en er zal nieuw personeel in dienst worden genomen. Er werd namelijk budget vrijgemaakt om 50 medewerkers in dienst te nemen en opleidingen te organiseren. Bovendien worden profielen met meer ervaring gezocht.

Luchtvaartaks

De luchtvaartaks is een beslissing die de regering tijdens het begrotingsconclaaf heeft genomen. De minister van Financiën werkt daaraan en binnenkort zal een tekst worden voorgelegd aan de interkabinettengroep met het oog op overleg binnen de regering. De minister acht het verstandig een heffing op vliegtuigtickets in te voeren, zoals in de buurlanden.

Le budget du rail

Le budget de la SNCB et d'Infrabel viennent d'être approuvés par les conseils d'administration. Ceci permettra de mettre en œuvre les politiques prévues à l'agenda des deux entreprises publiques. Concernant Infrabel, il s'agira de la mise en œuvre des investissements décidés par le gouvernement et pour la SNCB, cela concerne la mise en place du plan de transport qui prévoit l'augmentation structurelle du nombre de trains, notamment les liaisons S à proximité des villes. Néanmoins, le plan de transport est adapté temporairement à cause de la situation sanitaire. Les dotations correspondantes sont inscrites dans les budgets des dépenses pour 2022 à hauteur de 498 millions d'euros en OPEX et 587 millions d'euros CAPEX pour la SNCB. Concernant Infrabel, le budget OPEX est de 462 millions d'euros et 995 millions d'euros CAPEX. Ces budgets s'inscrivent après des mesures d'économies qui ont été décidées par les gouvernements précédents. En effet, le gouvernement précédent a imposé une économie globale de 2,127 milliards d'euros à la SNCB pour la période de 2015 à 2019. Il en va de même pour Infrabel.

Le ministre essaye d'inverser la tendance et affirme qu'une petite mesure d'économie subsiste. Il s'agit d'une économie linéaire, imposée à l'ensemble du SPF et Infrabel, de 1,1 %. Ceci représente une économie linéaire de six millions d'euros pour Infrabel mais celle-ci est compensée par l'apport de nouveaux moyens décidés lors du dernier conclave budgétaire à hauteur de 11,33 millions d'euros. Il a donc annulé les économies linéaires demandées à Infrabel pour l'année 2022.

Les nouveaux moyens octroyés à la SNCB comprennent les moyens d'investissements qui sont prévus dans le cadre européen, les moyens de compensations octroyés à la SNCB et Infrabel à la suite de la crise liée à la pandémie du COVID-19. En effet, il existe une dotation variable octroyée en fonction du nombre de voyageurs. Ce nombre a diminué depuis le début de la pandémie mais le gouvernement est intervenu. Le gouvernement a également soutenu la SNCB via le pass "Hello-Belgium", les entreprises internationales, les entreprises de fret, et offre une contribution pour les dégâts causés par les inondations et pour le financement du plan transport.

Le plan de transport a pour but d'augmenter le nombre de trains et par extension le nombre de personnels pour gérer la ligne de train.

De spoorwegbegroting

De begrotingen van de NMBS en van Infrabel zijn zopas door de raden van bestuur goedgekeurd. Dat zal het mogelijk maken concreet uitvoering te geven aan de beleidslijnen die op de agenda van de beide overheidsbedrijven staan. Voor Infrabel gaat het om de implementatie van de door de regering besliste investeringen en voor de NMBS om de tenuitvoerlegging van het vervoersplan dat voorziet in een structurele toename van het aantal treinen, met name voor de S-verbindingen in de nabijheid van de steden. Niettemin wordt het vervoersplan tijdelijk aangepast wegens de gezondheidssituatie. De dienovereenkomstige dotaties zijn opgenomen in de uitgavenbegrotingen voor 2022, en belopen ten behoeve van de NMBS 498 miljoen euro voor OPEX-uitgaven en 587 miljoen euro voor CAPEX-uitgaven. Voor Infrabel bedraagt het OPEX-budget 462 miljoen euro en het CAPEX-budget 995 miljoen euro. Die budgetten worden begroot na de bezuinigingsmaatregelen die door de vorige regeringen zijn beslist. De vorige regering heeft de NMBS immers een besparing van in totaal 2,127 miljard euro opgelegd voor de periode van 2015 tot 2019. Hetzelfde geldt voor Infrabel.

De minister probeert de trend om te buigen en stelt dat er nog een kleine besparingsmaatregel overblijft. Het gaat om een lineaire besparing van 1,1 % die wordt opgelegd aan de FOD in zijn geheel en aan Infrabel. Dat vertegenwoordigt een lineaire besparing van zes miljoen euro voor Infrabel, die evenwel wordt gecompenseerd door de verschaffing van nieuwe middelen ten belope van 11,33 miljoen euro waartoe tijdens het laatste begrotingsconclaaf is beslist. Hij heeft bijgevolg de aan Infrabel gevraagde lineaire bezuinigingen voor 2022 geannuleerd.

De nieuwe aan de NMBS toegekende middelen omvatten de investeringsmiddelen waarin in Europees verband is voorzien en de compensatiemiddelen die als gevolg van de aan de COVID-19-pandemie verbonden crisis aan de NMBS en Infrabel zijn toegekend. Er wordt namelijk een variabele dotatie toegekend naargelang van het aantal passagiers. Dat aantal is sinds het begin van de pandemie gedaald, maar de regering heeft ingegrepen. Daarnaast heeft zij de NMBS gesteund via de *Hello Belgium Railpass*, de internationale ondernemingen, de vrachtvervoerbedrijven, een bijdrage voor de door de overstromingen berokkende schade vergoed en de financiering van het vervoersplan.

Het vervoersplan beoogt een toename van het aantal treinen en bij uitbreiding ook van het aantal personeelsleden die de treinverbindingen moeten beheren.

Des subsides seront également octroyés aux trains de nuit. On en compte deux lignes à l'heure actuelle donc les subsides s'élèvent à deux millions d'euros, un million pour chacune mais il faut encore décider s'il s'agit d'un subside direct ou d'un remboursement.

Ce budget représente un montant important mais nécessaire pour bâtir la mobilité de demain. Néanmoins, ce montant n'est pas suffisant car le secteur ferroviaire demande des coûts élevés. Cependant, le travail doit se poursuivre.

L'avenir

La crise liée à la pandémie du COVID-19 a modifié les habitudes de travail comme le télétravail. Néanmoins des points d'interrogations subsistent. Le ministre rappelle que des débats doivent avoir lieu pour trouver des solutions et trouver de nouveaux modèles.

La sécurité

Le dispositif de Securail sera renforcé. Des contrôles réguliers sont effectués.

Le genre

Le ministre trouve important une politique du genre au sein du SPF et il soutient cela. De plus, un travail est mené en la matière en collaboration avec la Secrétaire d'État à l'Égalité des genres, à l'Égalité des chances et à la Diversité, adjointe au ministre de la Mobilité.

E. Répliques finales des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) revient sur les finances de la SNCB. Il remarque que le coût lié à la crise sanitaire sera compensé par trimestre et qu'il n'y a pas de couverture pour trois trimestres. Il avoue qu'il est difficile de prédire l'avenir mais il faut procéder à des estimations pour l'année prochaine. Cet exercice est déjà réalisé dans le tableau budgétaire car il y figure que les dotations variables augmentent graduellement.

L'orateur demande quelle était la décision du conseil d'administration de la SNCB concernant le budget.

Concernant les économies du précédent gouvernement, l'intervenant rappelle que le ministre lui-même prévoit des économies linéaires pour les deux entreprises publiques. Ceci démontre un certain définancement de la SNCB, ce propos est soutenu par plusieurs

Voorts zullen subsidies worden verleend voor de nachttreinen. Momenteel zijn er twee van dergelijke lijnen, zodat de subsidies twee miljoen euro bedragen (één miljoen euro per lijn), maar er moet nog worden beslist of het daarbij om een rechtstreekse subsidie dan wel om een terugbetaling gaat.

Dat budget vertegenwoordigt een aanzienlijk maar noodzakelijk bedrag om de mobiliteit van morgen op te bouwen. Toch volstaat dat bedrag niet omdat de spoorwegsector hoge kosten met zich brengt. Het werk moet echter doorgaan.

De toekomst

De aan de COVID-19-pandemie verbonden crisis heeft de werkgewoonten, zoals telewerken, veranderd. Niettemin blijven er vragen onbeantwoord. De minister herinnert eraan dat debatten moeten worden gevoerd om oplossingen te vinden en om nieuwe modellen uit te werken.

Veiligheid

De Securail-voorziening zal worden uitgebouwd. Er worden regelmatig controles uitgevoerd.

Gender

De minister vindt een genderbeleid binnen de FOD belangrijk en steunt het. Tevens wordt dienaangaande samengewerkt met de staatssecretaris voor Gendergelijkheid, Gelijke Kansen en Diversiteit, toegevoegd aan de minister van Mobiliteit.

E. Slotreplieken van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) komt terug op de NMBS-financiën. Hij merkt op dat de kosten in verband met de gezondheidscrisis per kwartaal zullen worden gecompenseerd en dat er voor drie kwartalen geen sprake is van enige dekking. Hij is het ermee eens dat de toekomst moeilijk te voorspellen valt, maar voor het komende jaar moeten ramingen worden uitgevoerd. Die oefening is reeds verricht in de begrotingstabel, aangezien daarin te lezen staat dat de variabele dotaties geleidelijk toenemen.

De spreker vraagt welke beslissing de raad van bestuur van de NMBS heeft genomen wat de begroting betreft.

In verband met de besparingen door de vorige regering herinnert de spreker eraan dat de minister voor de twee overheidsbedrijven zelf in lineaire besparingen heeft voorzien. Daaruit blijkt enige definanciering van de NMBS, een stelling die door verscheidene academici

universitaires. Ce budget est donc une déception et ne sera pas soutenu par le groupe de l'orateur.

M. Frank Troosters (VB) estime que le point portant sur le genre n'est pas clair et espère pouvoir participer à une enquête du SPF Mobilité.

L'orateur souhaite avoir plus d'informations sur la chronologie de la mise en place du cadre légal des trottinettes électriques.

M. Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) rappelle que le budget de 2014 concernant la SNCB était plus élevé qu'actuellement et son groupe ne soutiendra pas ce budget car il est insuffisant.

III. — AVIS

La commission émet par vote nominatif, par 10 voix contre 4, un avis favorable sur la section 33 – SPF Mobilité du projet de loi de Budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2022 (en ce compris la justification et la note de politique générale).

Le résultat du vote nominatif est le suivant:

Ont voté pour:

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Nicolas Parent, Olivier Vajda;

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus;

MR: Vincent Scourneau; Emmanuel Burton;

CD&V: Jef Van den Bergh;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

Ont voté contre:

N-VA: Tomas Roggeman;

VB: Frank Troosters, Pieter De Spiegeleer;

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel.

wordt onderschreven. Deze begroting is dan ook een teleurstelling en de fractie van de spreker zal ze niet steunen.

De heer Frank Troosters (VB) vindt het punt in verband met gender niet duidelijk, en hij hoopt te kunnen deelnemen aan een onderzoek van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Het lid wil meer informatie over het tijdpad voor de totstandkoming van het wettelijk kader betreffende de elektrische steps.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) attendeert erop dat de begroting 2014 voor de NMBS hoger was dan thans en dat haar fractie deze begroting niet zal steunen omdat ze ontoereikend is.

III. — ADVIES

De commissie brengt bij naamstemming, met 10 tegen 4 stemmen, een gunstig advies uit over sectie 33 – FOD Mobiliteit van het ontwerp van Algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2022 (met inbegrip van de verantwoording en de beleidsnota).

Het resultaat van de naamstemming is als volgt:

Hebben voorgestemd:

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Nicolas Parent, Olivier Vajda;

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus;

MR: Vincent Scourneau; Emmanuel Burton;

CD&V: Jef Van den Bergh;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

Hebben tegengestemd:

N-VA: Tomas Roggeman;

VB: Frank Troosters, Pieter De Spiegeleer;

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel.

S'est abstenu:

Nihil.

Les rapporteurs,

Joris VANDENBROUCKE
Tomas ROGGMAN

Le président,

Jean-Marc DELIZÉE

Hebben zich onthouden:

Nihil.

De rapporteurs,

Joris VANDENBROUCKE
Tomas ROGGMAN

De voorzitter,

Jean-Marc DELIZÉE