

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

15 décembre 2022

PROJET DE LOI**contenant le Budget général des dépenses
pour l'année budgétaire 2023****AVIS****sur la section 33 – SPF Mobilité
et Transports
(*partim*: Mobilité)****Rapport**fait au nom de la commission
de la Mobilité, des Entreprises publiques et
des Institutions fédérales
par
Mme **Maria Vindevoghel** et
M. **Jef Van den Bergh****SOMMAIRE****Pages**

I. Exposé introductif du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité.....	3
II. Discussion	3
A. Questions et observations des membres	3
B. Réponses du ministre	69
C. Répliques des membres	86
D. Réponses complémentaires du ministre	92
E. Répliques	94
III. Avis	97

*Voir:*Doc 55 **2932/ (2022/2023)**:001: Projet de loi.
002 à 004: Amendements.
005: Rapport.
006: Amendements.
007 à 012: Rapports.
013: Amendements.
014 à 031: Rapports.BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

15 december 2022

WETSONTWERP**houdende de Algemene uitgavenbegroting
voor het begrotingsjaar 2023****ADVIES****over sectie 33 – FOD Mobiliteit
en Vervoer
(*partim*: Mobiliteit)****Verslag**namens de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen
uitgebracht door
mevrouw **Maria Vindevoghel** en
de heer **Jef Van den Bergh****INHOUD****Blz.**

I. Inleidende uiteenzetting van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit.....	3
II. Bespreking.....	3
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	3
B. Antwoorden van de minister	69
C. Replieken van de leden	86
D. Bijkomende antwoorden van de minister	92
E. Replieken	94
III. Advies.....	97

*Zie:*Doc 55 **2932/ (2022/2023)**:001: Wetsontwerp.
002 tot 004: Amendementen.
005: Verslag.
006: Amendementen.
007 tot 012: Verslagen.
013: Amendementen.
014 tot 032: Verslagen.

08488

**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 Chanelle Bonaventure, Jean-Marc Delizée, 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, Florence Reuter
Jan Briers, Franky Demon
Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
Jasper Pillen, Tim Vandenput
Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

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

Les Engagés Josy Arens

N-VA : *Nieuw-Vlaamse Alliantie*
Ecolo-Groen : *Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen*
PS : *Parti Socialiste*
VB : *Vlaams Belang*
MR : *Mouvement Réformateur*
cd&v : *Christen-Democratisch en Vlaams*
PVDA-PTB : *Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique*
Open Vld : *Open Vlaamse liberalen en democraten*
Vooruit : *Vooruit*
Les Engagés : *Les Engagés*
DéFI : *Démocrate Fédéraliste Indépendant*
INDEP-ONAFH : *Indépendant – Onafhankelijk*

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 55 0000/000 Document de la 55^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA Questions et Réponses écrites
CRIV Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV Compte Rendu Analytique
CRIV Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN Séance plénière
COM Réunion de commission
MOT Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkorting bij de nummering van de publicaties:

DOC 55 0000/000 Parlementair document van de 55^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV Beknopt Verslag
CRIV Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN Plenum
COM Commissievergadering
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 2023 (DOC 55 2932/001) ainsi que la note de politique générale et les autres documents y afférents (DOC 55 2933/017 et DOC 55 2294/017 et 2932/002) au cours de ses réunions des 23 et 30 novembre 2022.

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

Il est renvoyé à la note de politique générale (DOC 55 2934/017).

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) peut imaginer qu'il doit être plaisant pour le ministre d'avoir plus de moyens à sa disposition. Ce qui l'est moins, c'est de faire des promesses impossibles à financer.

Moyens budgétaires

Le ministre reçoit moins de moyens que prévu. Selon le membre, c'est parce qu'il travaille à l'envers. Normalement, on commence par fixer un cadre budgétaire, puis on décide de l'affectation des moyens. En l'espèce, le ministre a fait tout l'inverse.

Le ministre avait besoin de quatre milliards d'euros, mais il n'en recevra que deux milliards. Il espère obtenir un autre milliard de la Banque européenne d'investissement, mais il lui manque toujours un milliard. Le montant manquant ne peut être trouvé en faisant des économies sur le service. Tant pour la prestation de services que pour le financement de la SNCB, le ministre est dos au mur, tout comme l'entreprise.

Le ministre ne dispose donc pas de fonds suffisants pour mettre en œuvre ses propres plans. La SNCB devra emprunter de l'argent ou reporter des investissements. Infrabel empruntera-t-elle également de l'argent

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer van het wetsontwerp houdende de Algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2023 (DOC 55 2932/001), alsook de beleidsnota en de bijbehorende documenten (DOC 55 2933/017, DOC 55 2294/017 en DOC 55 2932/002) besproken tijdens haar vergaderingen van 23 en 30 november 2022.

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

Er wordt verwezen naar de beleidsnota (DOC 55 2934/017).

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) kan zich voorstellen dat het voor de minister vast en zeker prettig is om over meer middelen te kunnen beschikken, minder leuk is een belofte die niet kan worden betaald.

Begrotingsmiddelen

De minister ontvangt minder middelen dan gepland. Volgens het lid is dit te wijten aan het feit dat hij een omgekeerde aanpak hanteert. Normaal gezien wordt eerst een budgettair kader bepaald, en dan wordt de aanwending van de middelen beslist. Hier is het proces omgekeerd.

De minister had vier miljard euro nodig, maar hij zal slechts over twee miljard beschikken. Hij hoopt nog een miljard euro van de Europese Investeringsbank te krijgen, maar dat is nog steeds één miljard te weinig. Het ontbrekende bedrag kan niet worden gevonden door in de dienstverlening te besparen. Zowel voor de dienstverlening als voor de financiering van de NMBS heeft de minister zich met de rug tegen de muur gezet en het bedrijf ook.

De minister beschikt dus niet over voldoende middelen om zijn eigen plannen uit te voeren. De NMBS zal geld moeten lenen of investeringen uitstellen. Zal Infrabel ook massaal geld lenen? Het financieel traject is nog niet

en masse? La trajectoire financière n'a pas encore été arrêtée qu'il apparaît déjà clairement que les projets ne pourront jamais être mis en œuvre. À quoi ressembleront les ajustements?

L'ajustement des engagements dans le contrat de gestion avec Infrabel semble moins compromis. Comment les entreprises se préparent-elles à recevoir moins de moyens que promis?

Les syndicats tirent déjà la sonnette d'alarme. Pendant ce temps, les choses vont tellement mal que l'on commence à s'y habituer. Où les coups vont-ils tomber? Quelles infrastructures et quels trains seront supprimés?

Taux de couverture des coûts

Peut-être le ministre va-t-il annoncer qu'il ne fermera aucune ligne. Parce qu'aucun ministre n'aime réduire l'offre, et certainement pas le ministre actuel. Il préfère créer une montagne de dettes plutôt que de devoir défendre la fermeture d'un guichet ou d'une gare.

À terme, cette situation est intenable. Au cours de la dernière décennie, certaines lignes n'étaient déjà plus entretenues. La responsabilité politique est collective. Le ministre a déclaré qu'il restaurerait l'ensemble du réseau, mais cette promesse ne sera pas tenue. Certaines lignes ne seront pas entretenues tout simplement parce que les moyens font défaut. Dans certaines régions, le réseau est trop étendu par rapport au nombre de passagers transportés. Dans la province du Hainaut, par exemple, on trouve des stations fantômes où moins de 15 passagers embarquent chaque jour. Si l'engagement du ministre d'offrir un train toutes les demi-heures se concrétise, il y aura littéralement plus de trains qui s'arrêteront dans ces gares en une journée entière que de passagers qui embarquent. Ce qu'il faut faire est aussi évident que tabou: c'est le cadavre dans le placard de la politique ferroviaire.

Des économies opérationnelles sont réalisées sur l'infrastructure ferroviaire, mais on ignore où et les choix n'ont certainement pas été mûrement réfléchis. Quelles lignes ferroviaires vont être les victimes de ce scénario?

Le contraste entre la note de politique générale et la réalité est pourtant frappant. Le ministre fait référence au "Plan Boost" qui a déjà permis d'entamer le rattrapage du retard considérable en matière d'investissements – bien que moins que prévu néanmoins. Et à présent, la note de politique générale indique que le ministre accélérera encore les investissements, grâce notamment aux fonds de relance européens. Cela, à un moment où

afgeklopt of het is al duidelijk dat de plannen nooit kunnen worden uitgevoerd. Hoe zal de bijsturing eruitzien?

De bijsturing van engagementen in het beheerscontract met Infrabel lijkt minder bezwaard. Hoe bereiden bedrijven zich voor op het feit dat ze minder middelen krijgen dan beloofd?

De vakbonden slaan alweer alarm. Ondertussen gaat het zo slecht dat er gewinning optreedt. Waar gaan de klappen vallen? Welke infrastructuur en treinen worden afgeschaft?

Kostendekkingsgraad

Allicht gaat de minister aankondigen dat hij geen enkele lijn sluit. Want geen enkele minister bespaart graag in het aanbod. En zeker de huidige minister niet. Hij kiest nog liever massale schuldcreatie dan de sluiting van een loket of station te moeten verdedigen.

Op termijn is dat onhoudbaar. De afgelopen tien jaar werden sommige lijnen al niet onderhouden. De politieke verantwoordelijkheid is collectief. De minister heeft verklaard dat hij het volledige net zou herstellen, maar dat zal niet gebeuren. Sommige lijnen worden niet in stand gehouden, omdat de middelen er simpelweg niet voor zijn. Het net is in sommige regio's te groot voor het aantal passagiers dat vervoerd wordt. Zo bijvoorbeeld treft men in de provincie Henegouwen spookstations aan met minder dan vijftien opstappende reizigers per dag. Als de belofte van de minister om één trein per half uur aan te bieden bewaarheid wordt, vertrekken daar letterlijk meer treinen dan er in een hele dag passagiers opstappen. Wat moet gebeuren is evident, maar ook taboe: het is de olifant in de kamer van het spoorbeleid.

Er wordt operationeel bespaard op de railinfrastructuur, maar waar is niet beland en de keuzes werden zeker niet weloverwogen. Welke spoorlijnen gaan het slachtoffer worden van dat verhaal?

Het contrast tussen de beleidsnota en de realiteit is wel groot. De minister verwijst naar het Boost-plan dat al een aanzienlijke achterstand op het gebied van de investeringen heeft ingehaald – wel minder dan de bedoeling was. En nu staat in de beleidsnota te lezen dat de minister mede dankzij de Europese relancemiddelen de investeringen nog zou versnellen. Dat, op een moment dat het signaal wordt gegeven over en belangrijke

l'on communique un important retard dans des travaux sur 700 kilomètres de lignes dont les voies ne peuvent être renouvelées.

En tout état de cause, la Belgique recevra moins que ce qui avait été initialement promis, et l'Union européenne (UE) a encore bloqué une partie des fonds en attendant les indispensables réformes structurelles. Lorsque le ministre annonce dans sa note de politique générale qu'il réalisera intégralement les projets initialement prévus pour 2023, il ne fait pas preuve de réalisme budgétaire.

Un choix éclairé sur l'avenir des infrastructures n'a donc pas été opéré et ne pourra l'être en l'absence d'ouverture et de transparence administrative de la part du ministre, de la SNCB et d'Infrabel.

Au moment de l'entrée en fonction du ministre, le député a posé de nombreuses questions sur le taux de couverture des coûts des lignes ferroviaires et sur la rentabilité des liaisons ferroviaires, mais il n'a jamais reçu de réponses. Le député va réitérer ses questions. Quels sont les segments ferroviaires d'Infrabel qui ne sont pas déficitaires? Quelles sont les liaisons ferroviaires de la SNCB qui ne sont pas déficitaires?

L'intervenant estime qu'il est hallucinant que des entreprises de cette taille, qui emploient des dizaines de milliers de travailleurs et qui disposent de budgets de plusieurs milliards d'euros, ne connaissent même pas la rentabilité de leur propre travail.

Transparence

L'intervenant ne comprend pas comment le Parlement, à la fois actionnaire et bailleur de fonds, continue à tolérer cette situation. Les députés doivent approuver un budget comportant des investissements de plusieurs milliards d'euros dans des projets dont ils ne peuvent même pas connaître la rentabilité. Il n'existe pas d'analyse de rentabilité ni de base objective pour déterminer les investissements prioritaires, qui s'élèvent à des dizaines ou des centaines de millions d'euros. Le membre ne connaît aucune entreprise où une telle situation serait concevable. Il existe également un grand manque de transparence dans d'autres domaines.

Le ministre est-il prêt à faire preuve de plus de transparence? L'excuse est souvent que l'information est confidentielle sur le plan commercial. Mais le mécanisme d'attribution directe entrera en vigueur en janvier 2023, ce qui exclut toute concurrence pour les dix prochaines années. Ce service public n'a rien de commercial et il fera l'objet d'un monopole public jusqu'en 2032. La SNCB pourrait faire preuve d'une plus grande transparence

achterstand bij de werken van 700 kilometer spoor waar de beddingen niet kunnen worden vernieuwd.

België zal nu sowieso ook al minder ontvangen dan aanvankelijk beloofd, en de Europese Unie (EU) heeft dan nog een deel geblokkeerd in afwachting van broodnodige structurele hervormingen. Als de minister in zijn beleidsnota aankondigt dat hij de aanvankelijk voor 2023 geplande projecten onverkort zal realiseren, getuigt dit niet van budgettaire realiteitszin.

Een weloverwogen keuze over de toekomst van infrastructuur wordt dus niet gemaakt en kan niet worden gemaakt bij gebrek aan openheid en bestuurlijke transparantie van de minister, de NMBS en Infrabel.

Bij het aantreden van de minister heeft het lid veel vragen gesteld over de kostendekkingsgraad van spoorlijnen en over de rendabiliteit van treinverbindingen, maar nooit antwoord gekregen. Het lid zal zijn vragen nog eens herhalen. Welke spoorsegmenten zijn kostendekkend voor Infrabel? Welke NMBS-verbindingen zijn kostendekkend?

De spreker vindt het hallucinant dat ondernemingen van die omvang, met tienduizenden werknemers en miljardenbudgetten, niet eens weten wat de rendabiliteit van hun eigen werk is.

Transparantie

De spreker begrijpt niet dat het Parlement, zowel de aandeelhouder als de geldschieter, dat blijft aanvaarden. De Kamerleden moeten een begroting goedkeuren met investeringen van miljarden euro's voor projecten waarvan ze niet eens mogen of kunnen weten wat de rendabiliteit is. Er is geen enkele *business case* of objectieve basis voor de bepaling van prioritaire investeringen ten belope van tientallen tot honderden miljoenen euro. Het lid kent geen enkel bedrijf waar zo iets denkbaar is. Ook op andere domeinen is er een groot gebrek aan transparantie.

Is de minister bereid meer transparantie te geven? Het excuus is vaak dat de informatie commercieel vertrouwelijk is. Maar in januari 2023 treedt de *direct award* in werking, die concurrentie voor de komende tien jaar uitsluit. Er is niets commercieels aan de openbare dienst. Het is en blijft een overheidsmonopolie tot en met 2032. In ruil voor het monopolie mag er meer transparantie komen vanuit de NMBS. Is de minister het daarmee

en contrepartie de ce monopole. Le ministre souscrit-il à ce point de vue ou bien continuera-t-il à défendre des excuses irrationnelles avancées pour justifier le manque de transparence et le flou administratif?

Attribution directe

Allrail conteste la légalité de l'attribution directe du service public à la SNCB. L'association pointe du doigt plusieurs aspects qui, selon elle, violent le droit communautaire. Par exemple, elle conteste la définition du champ d'application du contrat de service public, elle estime que l'attribution pour l'ensemble du réseau n'est pas proportionnelle et elle souligne l'absence d'analyse de marché justifiant la nécessité de l'attribution de l'ensemble du réseau.

Allrail indique qu'elle a l'intention d'engager une procédure devant la Commission européenne.

Quelle est la position du ministre à ce sujet? Lancera-t-il encore une analyse de marché pour examiner la nécessité d'attribuer le réseau intégral dans le cadre d'un seul marché public? Quel processus prévoit-il pour modifier l'étendue du territoire auquel s'applique l'attribution directe?

Projets-pilotes

Les projets-pilotes jouent un rôle important dans le phasage de ce projet. L'accord de gouvernement indique ce qui suit: "En parallèle, en concertation avec les instances régionales, en Flandre comme en Wallonie, un projet pilote pourra être mis en œuvre dans un bassin de mobilité, où un seul opérateur pour le réseau principal et le réseau secondaire (en lien avec la demande) pourra être désigné par voie d'appel d'offres" (p. 65).

Le député a posé la question à Mme Dutordoir, CEO de la SNCB, au cours d'une audition le 23 octobre 2022. La CEO a été très claire: aucune mesure n'a été prise pour mettre en œuvre les projets-pilotes. Pourquoi le ministre ne respecte-t-il pas l'accord de gouvernement? Cela a-t-il été discuté au sein de la coalition?

Quatrième paquet ferroviaire

L'intervenant soupçonne que le ministre n'a pas non plus initié la moindre préparation politique pour poursuivre la mise en œuvre du quatrième paquet ferroviaire après la fin du *direct award*. À partir de 2033, la Belgique doit libéraliser les chemins de fer, bon gré mal gré. Dans une vision ferroviaire à l'horizon 2040, cela devrait occuper plusieurs chapitres. Mais le ministre ne dit pas un mot de ce processus, qui est pourtant le plus important en cent ans d'histoire de la SNCB. Il fait

eens of blijft hij irrationele excuses voor het gebrek aan transparantie en bestuurlijke verwarring verdedigen?

Direct award

Allrail betwist de rechtsgeldigheid van de *direct award* van de openbare dienst aan de NMBS. De vereniging wijst op een aantal aspecten die volgens haar strijdig zijn met het EU-recht. Zo wordt de definitie van de reikwijdte van het openbaredienstcontract betwist, wordt de toewijzing voor het gehele net niet proportioneel geacht en is er geen marktanalyse verricht die de noodzaak van toewijzing van het gehele net onderbouwt.

Allrail zegt van plan te zijn een procedure aanhangig te maken bij de Europese Commissie.

Wat is het standpunt van de minister hieromtrent? Zal hij alsnog een marktanalyse opstarten om de noodzaak tot toewijzing van het integrale net in een enkele gunning te onderzoeken? In welk proces voorziet hij voor de aanpassing van de scope van het grondgebied waarop de directe toewijzing van toepassing is?

Proefprojecten

In de fasering van dat project spelen proefprojecten een belangrijke rol. In het regeerakkoord staat het volgende te lezen: "Parallel zal zowel in Vlaanderen als in Wallonië in samenwerking met de gewestelijke instanties in één vervoersregio een proefproject worden opgezet waar via tendering één operator voor het vraaggestuurd kern- en aanvullend net kan worden aangeduid." (blz. 65).

Het lid heeft de vraag gesteld aan de CEO van de NMBS, mevrouw Dutordoir, tijdens een hoorzitting op 23 oktober 2022. Zij was zeer duidelijk: er is geen enkele stap gezet voor de uitvoering van de proefprojecten. Waarom schendt de minister het regeerakkoord? Is dat doorgesproken binnen de coalitie?

Vierde spoorwegpakket

De spreker vermoedt dat de minister ook niet de minste beleidsvoorbereiding heeft opgestart om het vierde spoorwegpakket na afloop van de *direct award* verder te implementeren. Vanaf 2033 moet België wilens nillens het spoor liberaliseren. In een spoorvisie tegen 2040 zou dat verschillende hoofdstukken moeten innemen. Maar de minister rept met geen woord van dat proces, dat nochtans het belangrijkste is in honderd jaar geschiedenis van de NMBS. Hij doet alsof de Europese

comme si la réglementation européenne n'existait pas et comme si on avait suffisamment de temps. Il repousse ces réformes cruciales.

Pourquoi le ministre n'agit-il pas? En échouant à se préparer, on se prépare à échouer, disait Benjamin Franklin. Ne rien faire pour préparer le quatrième paquet ferroviaire conduit tout droit à la faillite de la SNCB le jour de la fin du *direct award*.

Grèves

Les problèmes de service suscitent le mécontentement des passagers et des employés. Des trains sont annulés, des conducteurs de train ne peuvent pas prendre leurs congés, etc. Le personnel en gare est assailli de questions ennuyeuses sur le service. Il ne peut plus s'attribuer le mérite de son travail.

Le ministre dépense des milliards d'euros supplémentaires, mais le problème ne fait qu'empirer. Et c'est logique, car le problème de la SNCB ne se résout pas avec de l'argent, mais avec des réformes en termes d'offre, d'emploi et de structure. Tout cela, le ministre l'a refusé jusqu'à présent. La pression monte. Il y a cinq préavis de grève en deux mois. C'est du jamais vu depuis les années 1980, mais c'est révélateur du malaise.

Les notifications budgétaires indiquent ce qui suit sur la modernisation des politiques de RH: "... le 30 juin 2023 au plus tard, le ministre de la Mobilité soumettra au Conseil une proposition basée sur une analyse comparative internationale, qui fournira des lignes directrices pour la modernisation de la gestion des ressources humaines au sein des entreprises publiques, y compris par le biais d'une analyse pouvant conduire à des propositions de modification en ce sens de la loi du 21 mars 1991." (notre traduction) Cela semble positif, mais qu'est-ce que cela signifie? Que va faire le ministre? Comment interpréter cette intention?

Service

Le ministre annonce de nouvelles extensions de service en 2023, notamment autour de Charleroi, Anvers et Liège: "d'une manière générale, une augmentation de 1,65 % de l'offre de transport est annoncée pour atteindre l'objectif d'une hausse de 4,7 % entre 2020 et 2023."

Quel est l'avantage d'une offre supplémentaire quand il n'est pas certain que les trains circuleront? Le service de base ne peut pas encore être assuré et une nouvelle extension est déjà annoncée. Il manque au ministre des centaines de membres du personnel. On n'arrive

regelgeving niet bestaat en alsof er genoeg tijd is. Hij schuift deze cruciale hervormingen door.

Waarom handelt de minister niet? *By failing to prepare you are preparing to fail*, zei Benjamin Franklin. Geen actie nemen inzake de voorbereiding van het vierde spoorwegpakket leidt regelrecht naar de faling van de NMBS de dag dat de *direct award* vervalt.

Stakingen

De problemen in de dienstverlening zorgen ervoor dat zowel reizigers als medewerkers het beu zijn. Er worden treinen afgeschaft, treinbestuurders kunnen hun verlof niet opnemen, enz. Het stationspersoneel wordt aangeklampt met vervelende vragen over de dienst. Het kan geen eer meer halen uit zijn werk.

De minister geeft extra miljarden euro uit, maar het probleem wordt alleen maar erger. En dit is logisch, want het probleem van de NMBS wordt niet met geld opgelost, maar met hervormingen qua aanbod, tewerkstelling en structuur. Dat alles heeft de minister tot nu toe geweigerd. De druk neemt toe. Er zijn vijf stakings-aanzeggingen op twee maanden tijd. Dit is ongezien sinds de jaren 80, maar wel tekenend voor de malaise.

In de begrotingsnotificaties staat het volgende te lezen over de modernisering van het HR-beleid: "... zal de minister van Mobiliteit uiterlijk op 30 juni 2023 bij de Raad een voorstel indienen op basis van een internationale benchmark, dat richtsnoeren zal bevatten voor de modernisering van het personeelsbeheer binnen de overheidsbedrijven, onder andere door een analyse die kan leiden tot voorstellen om de wet van 21 maart 1991 in die zin aan te passen." Dit lijkt positief, maar wat betekent het ook? Wat gaat de minister doen? Hoe moet men die intentie interpreteren?

Dienstverlening

De minister kondigt aan dat er in 2023 nieuwe uitbreidingen van de dienstverlening komen, met name rond Charleroi, Antwerpen en Luik: "in het algemeen wordt een stijging van het vervoersaanbod met 1,65 % aangekondigd, zodat de beoogde stijging met 4,7 % tussen 2020 en 2023 kan worden bereikt."

Wie heeft iets aan extra aanbod wanneer het niet zeker is dat de treinen zullen rijden? De basisdienst kan nog niet worden verzekerd en er wordt alweer een volgende uitbreiding aangekondigd. De minister komt honderden personeelsleden tekort. Het kader van de

pas à remplir le cadre de la SNCB. Alors, comment le ministre en vient-il à planifier tout de même une offre supplémentaire?

Plusieurs membres de la commission ont déjà souligné que cela n'avait pas de sens, mais le ministre est resté sourd à ces arguments. Il préfère une amélioration symbolique sur le papier à un meilleur service dans la pratique.

L'élargissement de l'offre est lié à la clé de répartition 60/40 pour le service. Cette clé est-elle appliquée au service prévu ou au service réalisé? Si elle est appliquée au service prévu, sans corrections pour les réalisations, les moyens non dépensés pour l'offre supprimée à Anvers et dans ses environs peuvent être dépensés à Charleroi et à Liège, tout en restant dans les limites de la répartition 60/40.

Avenir du service

Une étude sur le cadencement sera lancée l'année prochaine. Cependant, des études ont déjà été réalisées dans le passé sur ce sujet (étude d'Integrato, étude Phoenix d'Infrabel, publications de la fédération sectorielle Agoria, ...). Cela fait 14 ans que ça dure. Y a-t-il une réelle volonté de continuer? Si oui, pourquoi des décennies de travail d'étude sont-elles nécessaires?

Transport de marchandises

À l'horizon 2030, l'objectif est de doubler le nombre de marchandises transportés en train. C'est une belle ambition, si ce n'est que le ministre a réduit les subventions, au mépris des accords conclus lors du *rail freight forum*. Lineas a également annoncé son intention de réduire ses services en raison de difficultés économiques. Le secteur ne s'en sort pas, mais le ministre maintient sa promesse de doubler la capacité au cours des sept prochaines années. Comment s'y prendra-t-il? La note de politique générale indique: "En plus de réfléchir à de nouveaux modèles de soutien fédéraux au transport de marchandises par rail, je poursuivrai et j'intensifierai les échanges avec les Régions, via la sous-Conférence interministérielle créée à cette fin." (DOC 55 2934/017, p. 19). Le ministre va-t-il aujourd'hui, enfin, mettre sa politique en œuvre?

Climat

La fin de l'utilisation du glyphosate est un objectif prioritaire. L'intervenant s'en réjouit.

Dispose-t-on déjà, dans l'intervalle, d'une alternative valable? Le train à eau chaude d'Infrabel est-il un succès?

NMBS raakt niet gevuld. Hoe komt de minister er dan toe om toch extra aanbod te plannen?

Verschillende commissieleden hebben al geargumenteed dat dit onzinnig is, maar dit valt bij de minister in dovemansoren. Hij wil liever een symbolische verbetering op papier dan een betere dienst in de praktijk.

De uitbreiding van het aanbod hangt samen met de 60/40-verdeelsleutel voor de dienstverlening. Wordt die sleutel toegepast op de geplande dienst of op de gerealiseerde dienst? Als die op de geplande dienst, zonder correcties voor realisaties, wordt toegepast, dan kunnen de middelen die niet uitgegeven worden aan het geschrapte aanbod in en rond Antwerpen worden gependend in Charleroi en in Luik terwijl de minister toch binnen de contouren van de 60/40-verdeling blijft.

Toekomst van de dienstverlening

Er wordt volgend jaar een onderzoek naar cadancering gestart. Nochtans werden reeds studies uitgevoerd in het verleden (studie van Integrato, Phoenix studie van Infrabel, publicaties van sectorfederatie Agoria enzovoort). Dit duurt al 14 jaar. Is er eigenlijk wel bereidheid om daarmee door te gaan? Indien ja, waarom is dan decennialang studiewerk nodig?

Goederenvervoer

Tegen 2030 wil men het goederenvervoer per spoor verdubbelen. Dat is een mooie ambitie. Alleen heeft de minister de subsidies afgebouwd, in weerwil van afspraken in *het rail freight forum*. Ook heeft Lineas aangekondigd haar dienstverlening af te willen bouwen vanwege economische moeilijkheden. De sector redt het niet, maar de minister blijft bij zijn belofte om het traject te verdubbelen tussen nu en de komende zeven jaar. Wat zal de minister doen? In de beleidsnota staat te lezen: "Ik zal niet alleen verder nadenken over nieuwe modellen voor federale steun voor het goederenvervoer per spoor, maar ook de gesprekken met de gewesten voortzetten en opdrijven via de interministeriële subconferentie die voor dit doel werd opgezet." (DOC 55 2934/017, p. 19). Gaat de minister nu ook eindelijk beleid voeren?

Klimaat

De stopzetting van het gebruik van glyfosaat is een prioritaire doelstelling. Dit stemt de spreker tevreden.

Is er dan ondertussen al een waardig alternatief? Is de heetwatertrein van Infrabel een succes? Zal België

La Belgique évoluera-t-elle vers la diminution ou la fin de l'utilisation des glyphosates en 2023?

Et les trains diesel? Un calendrier a-t-il été fixé pour leur remplacement par des trains à batteries ou ce remplacement sera-t-il reporté à une date ultérieure faute de moyens budgétaires?

Criminalité

Avec 1500 incidents par an, la sécurité est un problème majeur. La Chambre a adopté une résolution concernant la lutte contre les intimidations et les agressions sexuelles dans le train (DOC 55 2508/005). Il est prévu de recruter 70 agents Securail en 2023. L'intervenant considère que c'est une bonne chose. Comment le ministre compte-t-il améliorer la collaboration entre la police des chemins de fer et Securail? Souhaite-t-il augmenter les moyens de défense? Créer un cadre légal plus clair? Améliorer les équipements ou faire en sorte que les agents de Securail soient désormais autorisés à procéder à une fouille de sécurité?

Il est important d'assurer la sécurité du personnel de la SNCB comme des voyageurs.

Vols de vélos

Il n'existe pas de données objectives sur les vols de vélos dans les gares. Les données du *security operations center* sont incomplètes. Que pense le ministre de l'idée d'une base de données partagée avec la police?

La sécurité des parkings à vélos dans les gares laisse également beaucoup à désirer. Dans plus de 80 % des gares, les voyageurs doivent abandonner leur vélo dans des emplacements non sécurisés. Cette situation pose un gros problème à l'heure où l'on utilise des vélos électriques et des speedpedelecs coûteux.

La proposition de la N-VA relative aux consignes pour vélos a été rejetée par le ministre. Il souhaite s'inspirer de Louvain pour la construction de parkings à vélos. De gros problèmes se posent toutefois à ce niveau: les places de parking sont trop étroites, la pente trop raide. Il n'y a pas d'ancrage au niveau du cadre du vélo. Pourquoi vouloir dès lors suivre cet exemple?

Nouvelle loi sur les passages à niveau

Le ministre doit prendre un arrêté royal relatif à la procédure de recours dans le cadre de la loi relative à la suppression des passages à niveau. Quel est le délai prévu? Le ministre associera-t-il Infrabel à la rédaction de l'arrêté? Il serait irresponsable de confier à Infrabel le soin d'élaborer les procédures de recours en justice

in 2023 naar een afbouw of stopzetting van het gebruik van glyfosaten evolueren?

Hoe zit het met de dieseltreinen? Is er een timing bepaald voor hun vervanging door batterijtreinen of wordt de vervanging naar een latere datum verplaatst wegens gebrek aan begrotingsmiddelen?

Criminaliteit

De veiligheid is een groot probleem, met 1500 incidenten per jaar. De Kamer heeft een resolutie aangenomen betreffende de bestrijding van seksuele intimidatie en agressie in de trein om preventieve maatregelen (DOC 55 2508/005). Er worden 70 Securailagenten in 2023 aangeworven. De spreker acht dit een goede zaak. Hoe wil de minister komen tot een betere samenwerking tussen de spoorweggpolitie en Securail? Wenst hij de verweermiddelen te verhogen? Wil hij een duidelijker wettelijk kader? Wil hij de uitrusting verbeteren of ervoor zorgen dat Securailagenten voortaan bevoegd zijn om over te gaan tot een veiligheidsfouille?

Het is belangrijk om de veiligheid van het personeel van de NMBS en die van de reizigers te garanderen.

Fietsdiefstallen

Er bestaan geen objectieve gegevens over fietsdiefstallen in stations. De gegevens van het *security operations center* zijn niet volledig. Hoe staat de minister ten opzichte van een gedeelde databank met de politie?

De beveiliging van fietsparkings aan stations laat ook te wensen over. In meer dan 80 % van alle stations moet de reiziger zijn fiets achterlaten in een onbeveiligde stalling. Dit is een groot probleem in de context van dure elektrische fietsen en speedpedelecs.

Het N-VA-voorstel voor fietskluizen heeft de minister afgewezen. Hij wil bij de bouw van fietsenstallingen een voorbeeld nemen aan Leuven. Nochtans blijken daar grote problemen te zijn. De parkeerplaatsen zijn te smal, de helling is te steil. Er is geen verankering ter hoogte van het fietskader. Waarom dat dan als voorbeeld nemen?

Nieuwe wet op de overwegen

De minister moet een koninklijk besluit nemen m.b.t. de beroepsprocedure in het kader van de wet op de afschaffing van overwegen. Wat is de voorziene termijn? Gaat de minister Infrabel betrekken bij de redactie ervan? Het zou onverantwoord zijn dat Infrabel de pen vasthoudt voor het uitwerken van wettelijke beroepsprocedures

contre ses propres décisions. Une telle forme de conflit d'intérêts doit être évitée à tout prix. Le ministre est-il d'accord de considérer que le recours doit être suspensif, comme le recommande le Conseil d'État?

Le ministre est tenu de mettre la loi en œuvre et de l'appliquer. En l'absence de cadre légal, le ministre estime-t-il qu'Infrabel ne peut pas supprimer un passage à niveau sans l'accord de l'administration communale concernée. C'est une position tout à fait justifiée.

Comment le ministre entend-il mettre en œuvre la nouvelle loi? Infrabel doit-elle encore trouver un consensus avec les administrations communales ou est-ce devenu superflu, étant donné que la loi ne prescrit rien d'autre qu'un avis non contraignant?

Sécurité au travail

La sécurité du personnel ferroviaire (en particulier du personnel de chantier) est évidemment importante. Selon la note de politique générale, travailler pour les chemins de fer ne devrait jamais constituer un risque. La SNCB a été condamnée à une amende de 160.000 euros pour coups et blessures involontaires pour l'accident survenu en 2017 à Morlanwelz, où deux cheminots ont trouvé la mort. La SNCB fera-t-elle appel de cette décision?

Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

Le ministre appelle à une mobilité plus inclusive et solidaire, conformément aux mesures du plan d'action fédéral pour les personnes handicapées.

Tout le monde est d'accord sur l'intention, mais il n'y aura pas de raccourcissement de la période de réservation, contrairement à la promesse qui avait été faite. Les objectifs relatifs aux quais accessibles de manière autonome ont été abandonnés. Les normes de stationnement pour les personnes à mobilité réduite dans les parkings des gares ne sont pas respectées.

En pratique, presque rien ne s'améliore pour les personnes en fauteuil roulant.

Médiateurs

Que veut dire le ministre lorsqu'il déclare que la situation des deux médiateurs en place doit être régularisée?

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) considère que la note de politique générale du ministre est très complète. Il rappelle les différents chantiers mis en œuvre depuis le début de la législature dans un contexte de crise: l'attribution pour dix ans à la SNCB de la mission de

contre ses propres décisions. Une telle forme de conflit d'intérêts doit être évitée à tout prix. Le ministre est-il d'accord de considérer que le recours doit être suspensif, comme le recommande le Conseil d'État?

Le ministre est tenu de mettre la loi en œuvre et de l'appliquer. En l'absence de cadre légal, le ministre estime-t-il qu'Infrabel ne peut pas supprimer un passage à niveau sans l'accord de l'administration communale concernée. C'est une position tout à fait justifiée.

Comment le ministre entend-il mettre en œuvre la nouvelle loi? Infrabel doit-elle encore trouver un consensus avec les administrations communales ou est-ce devenu superflu, étant donné que la loi ne prescrit rien d'autre qu'un avis non contraignant?

Veiligheid op het werk

De veiligheid van het spoorpersoneel (i.h.b. het werfpersoneel) is natuurlijk van belang. Werken voor het spoor mag nooit een risico zijn, staat in de beleidsnota. De NMBS werd veroordeeld tot een boete van 160.000 euro wegens onopzettelijke slagen en verwondingen voor het ongeval in Morlanwez in 2017, waarbij twee spoorarbeiders overleden zijn. Gaat de NMBS in beroep tegen deze uitspraak?

Toegankelijkheid voor mindermobielen

De minister pleit voor meer inclusieve en solidaire mobiliteit, in overeenstemming met de maatregelen van het federaal actieplan voor personen met een handicap.

Over de intentie is iedereen het eens, alleen komt er geen inkorting van de reserveringstermijn, wat nochtans een belofte was. De doelstellingen inzake autonoom toegankelijke perrons worden losgelaten. Parkeernormen voor personen met beperkte mobiliteit op stationsparkings worden niet gerespecteerd.

In de praktijk verbetert er voor de rolstoelgebruiker nagenoeg niets.

Ombudsman en –vrouw

Wat bedoelt de minister wanneer hij stelt dat de situatie van de ombudsman en –vrouw moet worden geregulariseerd?

De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) vindt de beleidsnota van de minister heel volledig. Hij wijst op de verschillende projecten die sinds het begin van de regeerperiode in tijden van crisis werden uitgevoerd: de toekenning aan de NMBS van de opdracht van openbare

service public, la trajectoire budgétaire, les contrats de gestions attendus, etc. Cela étant, il y a des difficultés quotidiennes.

Il existe un plan de recrutement accéléré. Les CEO des entreprises publiques SNCB et Infrabel ont émis des signaux clairs et pris des engagements afin de répondre aux problèmes sociaux. Le ministre peut-il donner plus de détails?

Qu'en est-il du plan de transport 2023? Quel est le timing pour lever les difficultés?

Le ministre peut-il développer sa position quant à la suppression de certaines lignes?

Les véhicules automobiles sont une source de pollution de CO₂ et causent un coût économique en raison de la congestion routière. Il convient donc de soutenir le rail. De quelle façon la qualité du service sera-t-elle améliorée et comment le coût kilomètre-trains sera-t-il réduit?

Un rééquilibrage au niveau de la masse salariale est également souhaitable. Quel est le regard du ministre sur la question?

Comment le ministre considère-t-il les observations de la Cour des comptes quant aux dépenses (investissements, gare de Mons, gare de Gand, ...)? Est-il favorable au recours aux KPI (*key performance indicators*)? Comment améliorer les performances des entreprises ferroviaires?

Sur quelle base les ambitions énergétiques des entreprises ferroviaires ont-elles été établies?

Qu'en est-il de l'offre? Cet enjeu est-il présent dans les contrats de gestion?

Quelles sont les perspectives quant aux investissements pour les vélos dans les gares?

Le ministre entend-il élargir un système tarifaire de type Brupass aux provinces de Brabant? Selon quel calendrier?

Qu'en est-il de l'augmentation des tarifs?

Des propositions de résolution en vue d'augmenter l'attractivité du rail ont été adoptées à la Chambre. Le membre espère que le ministre pourra appuyer ces demandes auprès des CEO.

Que pense le ministre au sujet d'une collaboration avec des pays voisins pour la mise en circulation de trains de nuit?

dienstverlening voor tien jaar, het begrotingstraject, de verwachte beheersovereenkomsten enzovoort. Niettemin zijn er de dagelijkse problemen.

Er is een plan om versneld aan te werven. De CEO's van de overheidsbedrijven NMBS en Infrabel hebben een duidelijk signaal gegeven en zich ertoe verbonden de sociale problemen aan te pakken. Kan de minister hierover nader in detail treden?

Hoe zit het met het vervoersplan voor 2023? Wat is de timing om de problemen weg te werken?

Kan de minister zijn standpunt over de afschaffing van bepaalde lijnen toelichten?

Auto's zijn een bron van CO₂-vervuiling en hebben vanwege de filedruk een economische kostprijs. Het spoorvervoer moet dus worden gesteund. Hoe zal worden gezorgd voor een betere dienstverlening en hoe zullen de kosten per kilometer voor de trein worden verlaagd?

Ook de loonmassa zou opnieuw in evenwicht moeten worden gebracht. Wat is daarover het standpunt van de minister?

Wat is zijn standpunt over de opmerkingen van het Rekenhof over de uitgaven (de investeringen in de stations van Bergen en Gent enzovoort)? Is hij voorstander van het gebruik van zogenaamde *key performance indicators* (KPI)? Hoe kunnen de prestaties van de spoorwegbedrijven worden verbeterd?

Op welke grondslag zijn de energieambities van de spoorbedrijven gebaseerd?

Hoe zit het met het aanbod? Is die uitdaging opgenomen in de beheersovereenkomsten?

Welke vooruitzichten zijn er voor de investeringen in fietsinfrastructuur in de stations?

Is de minister van plan het tariefstelsel van het type "Brupass" uit te breiden naar Vlaams- en Waals-Brabant? Zo ja, welk tijdschema zal daarbij worden gehanteerd?

Hoe zit het met de tariefverhoging?

In de Kamer werden voorstellen van resolutie aangenomen betreffende het vergroten van de aantrekkelijkheid van het spoor. Het lid hoopt dat de minister de verzoeken van die resoluties bij de CEO's zal kunnen bepleiten.

Wat denkt de minister over een samenwerking met de buurlanden voor de indienststelling van de nachttreinen?

Ne faudrait-il pas mener une réflexion sur les systèmes d'achats de billets?

Entre 2017 et 2021, le nombre de cadres a augmenté de 306 équivalents temps plein à la SNCB. Il s'agit de membres du personnel dont le salaire moyen atteint 11.000 euros bruts par mois. Aujourd'hui, les cadres représentent 4 % des équivalents temps plein à la SNCB mais 8 % de la masse salariale. Dans le même temps, parmi les non-cadres, le nombre d'équivalents temps plein a diminué de 1468 unités. Comment pourrait-on mettre fin à cette dynamique? Tout ne s'explique pas par la numérisation des processus, etc. L'attractivité des activités de base joue probablement aussi un rôle. On peut certainement se poser des questions à propos du fait que l'augmentation du nombre d'équivalents temps plein parmi les cadres depuis 2017 a entraîné des coûts supplémentaires de 37 millions d'euros.

Un an après les états généraux de la sécurité routière, les chiffres en la matière ne se sont pas améliorés: 326 tués sur la route en 2022, dont 49 cyclistes et 39 piétons, soit 25 % des décès. Les cyclistes et les piétons meurent le plus souvent après être entrés en collision avec un véhicule. Il est clair que tous les leviers doivent être activés ici. C'était également l'objectif du Plan interfédéral de sécurité routière. Il s'agit de mieux répartir l'espace tout en élevant sans tabou le niveau de sécurité et de vigilance de tous les usagers de la route. Chacun doit pouvoir choisir librement son moyen de transport et voyager de la manière la plus sûre possible.

Des chiffres récents de Vias montrent que les comportements à risque sur la route sont favorisés par le manque de contrôle et les faibles amendes pour excès de vitesse, entre autres, par rapport à d'autres pays. Ce sentiment d'impunité a des conséquences: en Belgique, 35 % des accidents sont causés par des récidivistes. Le renforcement des contrôles et le principe d'un permis de conduire à points semblent donc appropriés. Une personne qui commet aujourd'hui de nombreuses infractions mineures est peinarde tant qu'elle paie ses amendes. C'est injuste pour ceux qui n'ont pas les moyens de payer des amendes à répétition et inefficace car la personne en question n'est pas amenée à réfléchir à son comportement. En France, 86 % des conducteurs n'ont pas encore perdu un seul point et il existe également une possibilité de réhabilitation, les conducteurs belges n'ont donc pas à s'inquiéter. Ce serait également la philosophie du plan proposé par le ministre au gouvernement. Le ministre peut-il donner des précisions sur l'état d'avancement de ce dossier et sur la coopération avec les entités fédérées, plus

Moet er niet worden nagedacht over de ticketverkoopssystemen?

Tussen 2017 en 2021 is het aantal kaderleden bij de NMBS met 306 voltijdse equivalenten gestegen. Het gaat dan over personeel met een gemiddeld loon van 11.000 euro bruto per maand. De kaderleden vertegenwoordigen vandaag 4 % van de voltijdse equivalenten bij de NMBS maar wel 8 % van de loonmassa. Tegelijkertijd is bij de niet-kaderleden het aantal voltijdse equivalenten met 1468 gedaald. Hoe kan aan deze dynamiek een halt worden toegeroepen? Niet alles kan worden verklaard door de digitalisering van de processen en dergelijke meer. Waarschijnlijk speelt ook de aantrekkelijkheid van de basisactiviteiten een rol. Er kunnen toch wel vraagtekens worden geplaatst bij het feit dat de verhoging van de voltijdse equivalenten bij de kaderleden sinds 2017 in extra kosten van 37 miljoen euro resulteert.

Eén jaar na de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid zijn de cijfers ter zake niet verbeterd: 326 verkeersdoden in 2022, waaronder 49 fietsers en 39 voetgangers, wat 25 % van het aantal dodelijke slachtoffers vertegenwoordigt. De fietsers en voetgangers sterven veelal na een aanrijding met een voertuig. Het is duidelijk dat alle hefboomen hier in werking moeten worden gesteld. Dat was ook de doelstelling van het Interfederaal plan voor verkeersveiligheid. Het gaat erom dat de ruimte op een betere manier wordt verdeeld en tegelijkertijd het niveau van veiligheid en van waakzaamheid voor alle weggebruikers zonder taboe wordt verhoogd. Iedereen moet zijn vervoermiddel vrij kunnen kiezen en zo veilig mogelijk kunnen reizen.

Uit recente cijfers van Vias blijkt dat risicogedraging op de weg wordt bevorderd door het gebrek aan controle en de in vergelijking met andere landen lage boetes voor onder andere snelheidsovertredingen. Dat gevoel van straffeloosheid heeft gevolgen: in België wordt 35 % van de ongevallen veroorzaakt door recidivisten. De versterking van de controles en het principe van een rijbewijs met punten lijken dan ook aangewezen. Iemand die vandaag vele kleine overtredingen begaat, is gerust zolang hij zijn boetes betaalt. Dat is onrechtvaardig ten opzichte van wie niet de middelen heeft om voortdurend boetes te betalen en inefficiënt omdat de persoon in kwestie er niet wordt toe gebracht om over zijn gedrag na te denken. In Frankrijk heeft 86 % van de automobilisten nog geen enkel punt verloren en bestaat ook de mogelijkheid tot rehabilitatie, dus hoeven de Belgische bestuurders niet ongerust te zijn. Dat zou ook de filosofie achter het plan zijn dat de minister aan de regering heeft voorgesteld. Kan de minister nadere toelichting geven over de stand van zaken in dit dossier en over de samenwerking met de deelgebieden, meer bepaald

particulièrement à propos des formations alternatives qui doivent faire baisser le taux de récidive?

Où en est le projet visant à verbaliser les conducteurs utilisant leur GSM au volant? Le ministre dispose-t-il de tous les avis nécessaires pour lancer le projet pilote? Le ministre peut-il garantir que la technologie biométrique ne sera pas utilisée?

Dans quelle mesure la réforme du code de la route augmentera-t-elle le niveau de sécurité des modes actifs?

Les riverains de l'aéroport de Brussels Airport ont droit à une solution aux nuisances causées par l'aéroport. Une répartition équitable avec moins de vols de nuit doit se faire sur la base d'un accord politique global, fondé sur la bonne volonté et axé sur l'intérêt public. L'intervenant salue la volonté du ministre d'aller de l'avant dans ce dossier, malgré la complexité de celui-ci. D'aucuns souhaitent revoir les quotas de niveaux sonores maximaux admissibles tôt le matin, le soir et la nuit, afin d'inciter les compagnies aériennes à renouveler leur flotte le plus rapidement possible. Peut-on espérer quelque chose de concret d'ici 2024? Quel est le calendrier du ministre en ce qui concerne l'organe indépendant chargé de contrôler le respect des dispositions en vigueur?

Comment le ministre va-t-il aborder la question des vols court-courriers? Ce dossier est-il lié à skeyes? Les mesures seront-elles proportionnelles au nombre de kilomètres parcourus? Des pratiques telles que les vols de repositionnement systématiques entre Liège et Maastricht ou Liège et Bruxelles sont à déplorer, mais pire est l'annonce de l'ouverture d'une ligne entre les aéroports de Charleroi et Lyon dans les prochains mois. Le niveau fédéral devrait décourager ces pratiques, car elles vont à l'encontre des objectifs climatiques et des mesures de soutien au rail. Le ministre envisage-t-il d'autres mesures à cet égard en concertation avec ses homologues des pays voisins? Il devrait être possible d'interdire progressivement certains de ces vols en fonction des objectifs en matière de CO₂.

Quelles sont les ambitions du ministre concernant la taxation du kérosène et la régularisation des jets privés, qu'il souhaite aborder en coopération avec son homologue français?

L'intervenant souhaite qu'un meilleur soutien aux voyageurs en termes de liaisons internationales soit à l'ordre du jour de la présidence belge du Conseil de l'Union européenne en 2024. Cette présidence peut en

inzake de alternatieve opleidingen die het recidiveniveau naar beneden moeten halen?

Hoe staat het met het project inzake het betrappen van bestuurders die hun gsm achter het stuur gebruiken? Beschikt de minister over alle nodige adviezen om met het proefproject te starten? Kan de minister garanderen dat geen gebruik zal worden gemaakt van biometrische technologie?

In welke mate zal de hervorming van het verkeersreglement het niveau van veiligheid van de actieve modi verhogen?

De bewoners rond de luchthaven van *Brussels Airport* hebben recht op een oplossing voor de hinder die de luchthaven veroorzaakt. Een billijke verdeling met minder nachtvluchten moet gebeuren op basis van een globaal politiek akkoord, gestoeld op goede wil en gericht op het algemeen belang. De spreker prijst het feit dat de minister in dit dossier, ondanks de complexiteit ervan, vooruitgang wil boeken. De wens leeft om de quota voor maximaal toegelaten geluidsniveaus 's ochtends vroeg, "avonds en "s nachts te herzien, zodat de luchtvaartmaatschappijen ertoe worden gebracht hun vloot zo snel mogelijk te vernieuwen. Kan er iets concreets verwacht worden tegen 2024? Wat is de agenda van de minister voor wat het onafhankelijk orgaan voor de controle van het naleven van de geldende bepalingen betreft?

Hoe zal de minister de korteafstandsvluchten aanpakken? Is een en ander gekoppeld aan skeyes? Zullen de maatregelen proportioneel zijn aan het aantal afgelegde kilometers? Praktijken zoals systematische herpositioneringsvluchten tussen Luik en Maastricht of Luik en Brussel dienen te worden betreurd, maar erger nog is de aankondiging dat er de komende maanden een lijn komt tussen de luchthavens van Charleroi en Lyon. Het federale niveau zou dergelijke praktijken moeten ontmoedigen, want het druist in tegen de klimaatdoelstellingen en de maatregelen om het spoor te ondersteunen. Plant de minister ter zake andere maatregelen in overleg met zijn ambtgenoten uit de buurlanden? Een aantal van die vluchten zou geleidelijk aan moeten kunnen worden verboden in lijn met de CO₂-doelstellingen.

Wat zijn de ambities van de minister inzake de belasting op kerosine en de regularisatie van privéjets, die hij in samenwerking met zijn Franse ambtgenoot wenst aan te pakken?

De spreker wenst dat een betere ondersteuning van de reiziger op het stuk van internationale verbindingen op de agenda komt van het Belgische voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie in 2024. Dat

effet être l'occasion de faire progresser les objectifs de la Belgique en matière de mobilité durable.

Selon *Mme Chanelle Bonaventure (PS)*, la durabilité concerne un très grand nombre de compétences politiques.

Secteurs du transport et pollution

Si les sources d'émissions de CO₂ de la Belgique sont liées entre elles par notre système énergétique, il n'en reste pas moins qu'il est possible d'isoler les secteurs les plus émetteurs, et ce, de manière pertinente. En Belgique, dans le classement des secteurs les plus polluants, le transport occupe la deuxième position derrière l'industrie. Les émissions du secteur des transports constituent 20,4 % des émissions totales. Ce niveau croissant est largement dû au transport routier, qui représente 96,0 % du total des émissions pour ce secteur, tandis que le ferroviaire n'est responsable que de 0,3 % d'entre elles.

Derrière ces chiffres se cachent bien évidemment des réalités et des besoins différents, mais le train présente un avantage certain en termes de mobilité durable. En outre, une autre donnée interpelle: selon une étude du SPF Mobilité de 2019, plus de 43 % des déplacements des Belges se font en voiture, contre 4 % en train. Tout le monde ne peut pas tout miser sur le train et se passer d'une voiture: la chose est évidente en milieu rural ou en périphérie.

Cependant, l'étude démontre que la part modale du train peut être renforcée pour toute une série de déplacements. Des leviers doivent donc être actionnés à cette fin. Très concrètement, cela signifie un transport ferroviaire plus attractif, moins cher, plus ponctuel, voire la gratuité des transports en commun. De par sa taille, la Belgique a le potentiel de raccorder l'ensemble de son territoire en un temps réduit. La solution est de faire du rail un élément quotidien de la vie des Belges, quels que soient leurs niveaux de revenus, et de répondre ce faisant à leurs besoins quotidiens, en termes d'emploi, de vie de famille, de loisir ou encore de tourisme.

Sécurité routière

En matière de sécurité routière également il est nécessaire d'agir. La Belgique fait aujourd'hui office de mauvais élève: après un certain infléchissement du nombre de tués et d'accidents corporels durant la crise du COVID-19, l'année 2022 semble marquée par une reprise à la hausse de ces chiffres, qui semble suivre la tendance pré-2020. Cela concerne bien évidemment

voorzitterschap kan immers een gelegenheid zijn om vooruitgang te boeken met de Belgische doelstellingen inzake duurzame mobiliteit.

Mevrouw Chanelle Bonaventure (PS) wijst erop dat duurzaamheid aan heel veel bevoegdheidsdomeinen raakt.

Vervoersector en vervuiling

Hoewel de bronnen van CO₂-uitstoot in België door het energiestelsel met elkaar verbonden zijn, kunnen de sectoren met de grootste uitstoot niettemin op relevante wijze afzonderlijk worden benaderd. In België komt in de rangschikking van de meest vervuilende sectoren het vervoer op de tweede plaats, na de industrie. De uitstoot van de vervoersector is goed voor 20,4 % van de totale uitstoot. Dat stijgende aandeel is grotendeels toe te schrijven aan het wegvervoer, dat verantwoordelijk is voor 96,0 % van de totale uitstoot in die sector, terwijl het spoor slechts verantwoordelijk is voor 0,3 %.

Achter die cijfers gaan uiteraard heel verschillende realiteiten en noden schuil, maar de trein heeft een ontegensprekelijk voordeel op het vlak van duurzame mobiliteit. Bovendien valt nog een ander cijfer op: volgens een studie van de FOD Mobiliteit uit 2019 gebeurt meer dan 43 % van de verplaatsingen van de Belgen met de wagen, tegenover 4 % met de trein. De trein is niet voor iedereen een optie en niet iedereen kan zonder wagen, zeker niet in landelijke gebieden of in de stadsrand.

Niettemin toont de studie aan dat het modale aandeel van de trein voor een hele reeks verplaatsingen nog omhoog kan. Daartoe moeten dus nog bepaalde hefboomen in werking worden gesteld. Dat betekent heel concreet dat het spoorvervoer aantrekkelijker, minder duur en stipter moet worden en dat het openbaar vervoer misschien zelfs gratis moet worden. Door zijn grootte heeft België het potentieel om zijn hele grondgebied in een beperkte tijd te verbinden. De oplossing bestaat erin van de trein een dagelijks onderdeel van het leven van de Belgen te maken, ongeacht hun inkomensniveau, en aldus tegemoet te komen aan hun dagelijkse noden op het vlak van werk, gezinsleven, vrije tijd of toerisme.

Verkeersveiligheid

Ook op het gebied van de verkeersveiligheid moet actie worden ondernomen. België is thans een slechte leerling: na een zekere daling van het aantal doden en gewonden tijdens de COVID-19-crisis lijkt het jaar 2022 gekenmerkt te worden door alweer een stijging van die cijfers, die lijkt aan te sluiten op de trend van vóór 2020. Achter die stijging gaan heel concrete realiteiten en gebroken

des réalités très concrètes, des vies brisées, comme le drame de Strépy. Si le risque zéro n'existe pas, il revient aux pouvoirs publics de tout mettre en œuvre pour que des tragédies de ce type ne se produisent plus. Une lutte efficace contre l'insécurité routière passe inévitablement par un renforcement et une collaboration soutenue de la Justice, de la Police et des autres niveaux de pouvoirs, ainsi que par des mesures et un cadre adapté.

Ambition pour le rail

L'intervenante indique que son groupe est convaincu de la nécessité de soutenir le déploiement des services ferroviaires. La mise en place de contrats de gestion pour Infrabel et la SNCB constitue une avancée quant à la situation héritée du précédent gouvernement. En effet, les services ferroviaires seront dotés d'une vision à 10 ans et d'une mission de service public à implémenter.

Implémentation des ambitions

Toutefois, il faut considérer pleinement la réalité à laquelle les navetteurs et les travailleurs du rail font face depuis des mois. Le nombre de trains supprimés est très élevé, la ponctualité des trains est la plus faible depuis des années, les tarifs de la SNCB sont sur le point d'augmenter de près de 10 %, les employés de la SNCB et d'Infrabel sont à bout de souffle par manque de personnel, des postes sont supprimés, l'élargissement de l'offre de train a été reportée. Pour ce qui est des perspectives, l'administratrice déléguée de la SNCB a déclaré qu'il manque plus 800 millions d'euros pour faire rouler les trains en 2023 et 2024. Et si ce manque n'est pas comblé, cela signifie un report des nouveaux investissements, des économies sur les frais opérationnels, le risque d'un personnel encore plus sous pression, plus de retards et de suppressions de trains et, *in fine*, des voyageurs déjà impactés par la situation, pour qui prendre le train ressemblera à s'y méprendre à un véritable parcours du combattant.

L'oratrice appelle une nouvelle fois à agir et à libérer les moyens requis.

Élargissement de l'offre de transport

En raison du contexte financier difficile, il ne sera pas possible d'atteindre l'objectif de + 4,7 % prévu pour le 11 décembre 2022. Le timing serait une nouvelle fois évalué au printemps 2023, sur la base des perspectives financières et opérationnelles du moment. Actuellement, le montant de 224 millions euros prévu pour 2023 et 2024,

levens schuil, zoals bij de tragedie in Strépy. Hoewel een nulrisico niet bestaat, moet de overheid alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat dergelijke tragedies zich niet meer voordoen. Om de verkeersonveiligheid aan te pakken kan men niet anders dan het gerecht, de politie en de andere beleidsniveaus versterken en ervoor zorgen dat zij constant met elkaar samenwerken. Er moeten ook maatregelen en een aangepast wettelijk kader komen.

Ambitie voor het spoor

De spreker stipt aan dat haar fractie ervan overtuigd is dat de verdere uitrol van de spoordiensten moet worden gesteund. De totstandkoming van de beheersovereenkomsten voor Infrabel en de NMBS vormt een stap voorwaarts ten opzichte van de situatie die van de vorige regering werd geërfd. De spoordiensten zullen zich immers achter een tienjarenvisie moeten scharen en een opdracht van openbare dienstverlening moeten uitvoeren.

Verwezenlijking van de ambities

Er moet echter onverkort rekening worden gehouden met de realiteit waarmee de pendelaars en de werknemers bij het spoor al maandenlang te maken hebben. Er worden zeer veel treinen afgeschaft, de stiptheid van de treinen staat op het laagste peil sinds jaren, zeer binnenkort worden de tarieven van de NMBS met bijna 10 % verhoogd, de werknemers van de NMBS en van Infrabel kunnen het niet meer aan omdat er te weinig personeel is, functies worden afgeschaft, de uitbreiding van het treinaanbod werd uitgesteld. Wat de vooruitzichten betreft, heeft de gedelegeerd bestuurder van de NMBS aangegeven dat er meer dan 800 miljoen euro te weinig is om de treinen in 2023 en 2024 te doen rijden. Indien die put niet wordt gedempt, betekent dat een uitstel van nieuwe investeringen, besparingen op de werkingskosten, een risico op nog meer druk op het personeel, meer vertragingen en afgeschaft treinen, en tot slot reizigers, die al te lijden hebben onder de situatie, voor wie het nemen van de trein een echte lijdensweg zal lijken.

De spreker roept nogmaals op tot actie en tot het vrijmaken van de vereiste middelen.

Uitbreiding van het vervoeraanbod

Door de moeilijke financiële context zal de vooropgestelde doelstelling van + 4,7 % tegen 11 december 2022 niet kunnen worden gehaald. Het tijdspad zou in het voorjaar van 2023 nogmaals worden geëvalueerd, op basis van de financiële en de operationele vooruitzichten op dat ogenblik. Het ziet ernaar uit dat

ainsi que le montant de 108 millions d'euros prévu pour l'augmentation des prix de l'énergie ne semblent pas suffire pour permettre cet élargissement. Quelle position compte défendre le ministre pour permettre la mise en place de cette mesure? Si aucune position n'est prise d'ici le printemps, quand est prévue cette augmentation de l'offre? Ce report pourrait-il avoir un effet sur l'élaboration du prochain plan de transport amené à entrer en vigueur en décembre 2023? Des mesures sont-elles prévues pour engager plus de personnel d'ici là? L'intervenante comprend qu'une pression plus importante serait exercée sur les employés actuels du rail, si l'offre était étendue sans que leur nombre n'augmente. Son groupe estime néanmoins important que l'extension de l'offre ait lieu, mais aussi, surtout que les conditions de sa mise en place soient garanties. L'intervenante souhaite obtenir de plus amples informations sur l'augmentation de l'offre prévue sur dix ans.

Début octobre 2022, Infrabel avertissait du risque de devoir fermer environ 700 km de lignes de chemin de fer, faute de moyens supplémentaires. La CGSP Cheminots a lancé un avertissement: les lignes 42 Rivage-Gouvry et 43 Liège-Marloie pourraient disparaître dès 2024. Plus largement, en province de Liège, seraient menacés "un morceau de la ligne 34, entre Glons et Liers, la ligne 37 Liège-Aix, la ligne 39 Montzen-Welkenraedt, la ligne 42 Rivage-Gouvry, la ligne 43 Liège-Marloie, la ligne 44 Pepinster-Spa et enfin la ligne 49 Welkenraedt-Eupen. Or, le ministre avait déclaré qu'aucune ligne ferroviaire ne serait fermée durant cette législature. Quelles sont les garanties?

Par ailleurs, les moyens alloués à la SNCB et à Infrabel sur 10 ans suffisent-ils pour éviter des fermetures dès 2024? Y a-t-il eu une concertation avec les syndicats? Le cas échéant, qu'est-il ressorti de ces échanges?

Augmentation des tarifs

À partir du 1^{er} février 2023, l'application du mode de calcul des tarifs va entraîner une augmentation de 8,73 % pour les tickets standards et de 9,73 % pour les abonnements. En pleine crise climatique et énergétique et en période de coût élevé des carburants, ceci constitue un très mauvais signal et tend à déforcer l'attractivité du train. Une réduction à 0 % de la TVA était envisagée, éventuellement dans le cadre de la réforme fiscale. Quels sont les avancées réalisées à ce sujet? Considérant que cette mesure ne compenserait pas entièrement à l'augmentation du coût des titres de transport, d'autres initiatives sont-elles envisagées?

de 224 miljoen euro waarin is voorzien voor 2023 en 2024, en de 108 miljoen euro waarin is voorzien voor de stijging van de energieprijzen, niet zullen volstaan om die uitbreiding te bewerkstelligen. Welk standpunt denkt de minister te bepleiten om de invoering van die maatregel mogelijk te maken? Bij ontstentenis van een standpunt tegen het voorjaar rijst de vraag wanneer het aanbod dan wel zal worden uitgebreid. Zou dat uitstel gevolgen kunnen hebben voor de opmaak van het volgende vervoerplan dat in december 2023 in werking moet treden? Is in maatregelen voorzien om tegen dan bijkomend personeel aan te werven? De spreker ziet in dat de huidige werknemers bij het spoor onder nog meer druk zouden komen te staan als het aanbod zou worden uitgebreid zonder dat het aantal werknemers toeneemt. Haar fractie is echter van oordeel dat het belangrijk is dat het aanbod wordt uitgebreid, maar ook en vooral dat de voorwaarden voor de uitrol ervan worden gewaarborgd. De spreker wenst nadere informatie over de uitbreiding van het vooropgestelde aanbod voor tien jaar.

Begin oktober 2022 waarschuwde Infrabel voor het risico op sluiting van ongeveer 700 km spoorlijnen, wegens een gebrek aan extra middelen. De CGSP Cheminots heeft ervoor gewaarschuwd dat de lijnen 42 Rivage-Gouvry en 43 Luik-Marloie na 2024 zouden kunnen verdwijnen. Voorts zouden in de provincie Luik ook de volgende lijnen zijn bedreigd: een gedeelte van lijn 34, tussen Glons en Liers, lijn 37 Luik-Aix, lijn 39 Montzen-Welkenraedt, lijn 42 Rivage-Gouvry, lijn 43 Luik-Marloie, lijn 44 Pepinster-Spa en tot slot lijn 49 Welkenraedt-Eupen. De minister heeft echter aangegeven dat tijdens deze regeerperiode geen enkele spoorlijn zou worden gesloten. Wat zijn de garanties ter zake?

Zullen de aan de NMBS en aan Infrabel over een periode van tien jaar toegekende middelen voorts volstaan om sluitingen na 2024 te voorkomen? Is er overleg met de vakbonden geweest? Zo ja, wat was het resultaat?

Verhoging van de tarieven

Vanaf 1 februari 2023 zal de toepassing van de berekeningswijze voor de tarieven leiden tot een stijging met 8,73 % voor de standaardtickets en met 9,73 % voor de abonnements. In volle klimaat- en energiecrisis, met torenhoge brandstofprijzen, is dat een heel slecht signaal en zal dat de trein minder aantrekkelijk maken. Een btw-vermindering tot 0 % werd overwogen, eventueel in het kader van de fiscale hervorming. Welke vooruitgang werd dienaangaande geboekt? Worden andere initiatieven overwogen, aangezien die maatregel de stijging van de kosten van de vervoerbewijzen niet volledig zou compenseren?

La note de politique générale (DOC 55 2934/017, p. 14) indique que le projet de contrat de service public de la SNCB prévoit la mise en place d'une nouvelle grille tarifaire pour les voyageurs de la SNCB et un "plafonnement des tarifs". L'oratrice souhaite plus d'informations sur la grille tarifaire. Une réduction des tarifs est-elle comprise? Comment fonctionnerait ce plafond? S'appliquera-t-il à chacun des voyageurs? S'agit-il d'un plafond maximal des tarifs? Le cas échéant, à quel montant se réfère-t-il?

Il y a peu, la SNCB annonçait des "formules tarifaires plus simples, plus attractives et ciblées selon le moment du trajet (heures de pointe ou heures creuses) et le profil du voyageur", notamment "pour des groupes-cibles tels que les jeunes, les seniors, les clients qui voyagent fréquemment en train, des petits groupes et les voyageurs bénéficiant d'une intervention majorée". L'intervenante demande plus de clarté à ce sujet.

Il a été annoncé le 8 septembre 2022 que la réduction de 50 % accordée aux bénéficiaires du tarif "familles nombreuses" disparaîtrait du nouveau contrat de service public de la SNCB. La Ligue des familles a expressément exprimé des critiques à l'égard de cette mesure. Elle a par ailleurs souligné que sa carte famille nombreuse fait chaque année l'objet de plus en plus de demandes. Ceci laisse à penser que l'attrait des parents avec plusieurs enfants pour les transports en commun augmente. Quels sont les raisons de la suppression du tarif "familles nombreuses"? La Ligue des familles a-t-elle été consultée à ce sujet? L'aide aux familles nombreuses pourrait être remplacée par une réduction à l'attention des 12-25 ans, sans que celle-ci concerne les parents de familles nombreuses. Quel serait le montant de cette réduction? Dans quelle mesure le ministre entend-il continuer à aider les parents ayant trois enfants ou plus? Qu'en est-il des foyers vulnérables face à la hausse des prix du carburant?

Factures énergétiques

La SNCB est le plus gros consommateur d'électricité du pays (3800 trains par jour et 1,1 TWh par an). Cet été, l'opérateur ferroviaire annonçait une hausse du coût de cette consommation, estimé à 223 millions en 2022 et à 432 millions en 2023, alors qu'il s'élevait à 123 millions en 2020. Considérant la fluctuation des prix de l'électricité depuis lors, ces chiffres peuvent-ils être confirmés? Le gouvernement a débloqué un budget de 108 millions d'euros pour compenser cette hausse des factures durant le premier quadrimestre 2022. D'autres mesures sont-elles dès à présent envisagées pour le reste de l'année?

De beleidsnota (DOC 55 2934/017, blz. 14) stelt dat het ontwerp van openbaredienstcontract van de NMBS voorziet in de invoering van een nieuwe tarieftabel voor de treinreizigers van de NMBS en een "tariefplafond". De spreker wil meer informatie over de tarieftabel. Is een verlaging van de tarieven daarin inbegrepen? Hoe zal dat plafond werken? Zal dat op elke reiziger van toepassing zijn? Is het een maximumplafond voor tarieven? Wat is in voorkomend geval het refertebedrag?

Onlangs heeft de NMBS eenvoudiger, aantrekkelijker en gerichtere tariefformules aangekondigd, naargelang van het tijdstip van de reis (piek- of daluren) en volgens het profiel van de reiziger, meer bepaald voor doelgroepen zoals jongeren, senioren, klanten die regelmatig met de trein reizen, kleine groepen en reizigers met een verhoogde tegemoetkoming. De spreker verzoekt om nadere informatie dienaangaande.

Op 8 september 2022 werd aangekondigd dat de korting van 50 % voor begunstigen van het tarief "grote gezinnen" uit het nieuwe openbaredienstcontract van de NMBS zou verdwijnen. De *Ligue des familles* heeft uitdrukkelijk geprotesteerd tegen die maatregel. Die organisatie heeft voorts benadrukt dat het aantal aanvragen voor een kaart voor grote gezinnen jaar na jaar toeneemt. Dat doet vermoeden dat ouders met meerdere kinderen het openbaar vervoer steeds aantrekkelijker vinden. Waarom zou het tarief "grote gezinnen" op de schop gaan? Werd de *Ligue des familles* daarover geraadpleegd? De steun aan grote gezinnen zou kunnen worden vervangen door een korting voor 12-25-jarigen, zonder dat zulks geldt voor de ouders van grote gezinnen. Hoeveel zou die korting bedragen? In welke mate denkt de minister ouders met drie of meer kinderen te blijven helpen? Hoe zit het met de kwetsbare gezinnen, gelet op de stijging van de brandstofprijzen?

Energiefacturen

De NMBS is de grootste gebruiker van elektriciteit van het land (3800 treinen per dag en 1,1 TWh per jaar). Deze zomer kondigde de spooroperator een stijging van die verbruikskosten aan, die werden geschat op 223 miljoen euro in 2022 en op 432 miljoen euro in 2023, terwijl ze in 2020 nog 123 miljoen euro bedroegen. Kunnen die cijfers worden bevestigd, gelet op de schommeling van de elektriciteitsprijzen sindsdien? De regering heeft een budget van 108 miljoen euro vrijgemaakt om die gestegen facturen tijdens het eerste quadrimester van 2022 te compenseren. Worden op dit moment andere maatregelen overwogen voor de rest van het jaar?

Situation du personnel

La situation du personnel est plus que problématique, comme l'atteste les grèves prévues pour la fin du mois de novembre, après celle du 5 octobre 2022: 5000 emplois supprimés en cinq ans, multiplication des burn-out et des maladies de longue durée et cinq fois plus de trains supprimés par manque de personnel. Les syndicats dénoncent des conditions de travail dégradées, une pression toujours plus importante, une baisse de l'attractivité de l'emploi au sein de la SNCB et d'Infrabel, et peu de perspectives en termes d'engagement de personnel. Certains sont même contraints de travailler sept jours par semaine – ceci tendant à devenir structurel.

Si le personnel ne jouit pas de conditions de travail décentes et que de nouveaux collaborateurs ne sont pas engagés, le rail sera impacté, et *in fine* les navetteurs. Le renforcement du personnel est l'une des conditions essentielles au renforcement des ambitions pour le rail, à plus forte raison que des emplois ne seront pas renouvelés après les départs à la retraite dans les années à venir. Quelles perspectives les contrats de gestion et de performance de la SNCB et d'Infrabel offrent-ils en matière d'emploi, tant pour les deux prochaines années que pour les dix années à venir? Comment renforcer l'attractivité du travail sur le rail? Ces éléments sont essentiels pour faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité de demain.

Ponctualité des trains

En octobre 2022, 85,2 % des trains accusaient un retard de moins de six minutes, contre 89,6 % en 2021 à la même époque. Seulement sur le mois dernier, 3775 trains ont été partiellement ou totalement supprimés. Et cela se ressent chez les voyageurs: leur taux de satisfaction est de 71,1 % cette année, contre 77 % en 2021. La presse informait récemment que le taux de ponctualité prévu dans le contrat de gestion avait été revu à la baisse, passant de 92 à 91 %. Est-ce vraiment le cas? Considérant l'état actuel de la situation, atteindre ce taux, même réduit, s'apparente à un vrai défi. L'oratrice souhaite des informations sur les calculs réalisés pour établir cet objectif, ainsi que sur les mesures envisagées pour l'atteindre?

Plan de modernisation du réseau

Est-il possible d'avoir un aperçu de l'état du réseau ferroviaire et des enjeux du plan de modernisation? Qu'en est-il de l'élargissement du rôle d'Infrabel, qui

Situatie van het personeel

De situatie van het personeel is meer dan problematisch, zoals blijkt uit de stakingen die zijn aangekondigd voor eind november, na die van 5 oktober 2022: in vijf jaar tijd zijn 5000 jobs geschrapt, er is een stijging van het aantal burn-outs en langdurige zieken, en door het personeelstekort worden er vijfmaal meer treinen afgeschaft. De vakbonden klagen over slechtere werkomstandigheden, over de steeds grotere werkdruk, over de tanende aantrekkelijkheid van jobs bij de NMBS en Infrabel en over het gebrek aan perspectieven op bijkomend personeel. Sommigen zijn zelfs verplicht zeven dagen per week te werken; deze situatie dreigt structureel te worden.

Indien het personeel geen fatsoenlijke werkomstandigheden krijgt en er geen nieuwe medewerkers worden aangeworven, zal het spoor daarvan de gevolgen ondervinden, wat uiteindelijk ook voor de pendelaars zal gelden. De aanwerving van bijkomend personeel is één van de belangrijkste voorwaarden om de spoorambities te vergroten, temeer daar bepaalde functies na de pensioneringen van de komende jaren niet zullen worden ingevuld. Welke perspectieven op het vlak van werkgelegenheid bieden de beheersovereenkomsten en de performantiecontracten van de NMBS en van Infrabel, zowel voor de komende twee jaar als voor de komende tien jaar? Hoe kunnen de jobs bij het spoor aantrekkelijker worden gemaakt? Dat zijn cruciale elementen als men van het spoor de ruggengraat van de mobiliteit van morgen wil maken.

Stiptheid van de treinen

In oktober 2022 had 85,2 % van de treinen een vertraging van minder dan zes minuten, tegenover 89,6 % in oktober 2021. Vorige maand alleen al werden 3775 treinen gedeeltelijk of volledig afgeschaft. En dat laat zich voelen bij de reizigers: hun tevredenheidsgraad ligt dit jaar op 71,1 %, tegenover 77 % in 2021. In de pers stond onlangs dat de in de beheersovereenkomst vooropgestelde stiptheidsgraad neerwaarts was bijgesteld van 92 % naar 91 %. Is dat werkelijk het geval? Rekening houdend met de huidige situatie is het verwezenlijken van die stiptheidsgraad, zelfs bijgesteld, een heuse uitdaging. De spreekster had graag informatie gekregen over de berekeningen op basis waarvan die doelstelling werd bepaald, alsook over de geplande maatregelen om die te bereiken.

Plan voor de modernisering van het net

Is het mogelijk een overzicht te krijgen van de staat van het spoornet en van de werkpunten van het moderniseringsplan? Hoe zit het met de verruiming van de rol

devrait inclure la gestion de l'infrastructure, du flux et la promotion du rail?

Infrabel devra transmettre fin 2023 un plan d'entretien et de modernisation du réseau. Quelles sont les perspectives concernant le budget de 2 milliards d'euros (+ prêt d'1 milliard d'euros à la Banque européenne d'Investissement)?

Transport de fret

L'oratrice salue les ambitions en matière de transport de fret et les investissements amenés à être réalisés en 2023. Le transport de marchandises sur les routes étant un des secteurs particulièrement émetteurs de CO₂, ces mesures participent du shift "climatique" souhaité par son groupe.

Fonds pour la Reprise et la Résilience

Mme Bonaventure se réjouit également des projets rendus possibles par le Plan de Relance, lesquels favoriseront notamment le stationnement de vélos dans les gares, ainsi que leur accès aux personnes à mobilité réduite.

Actions de transition écologique

L'intervenante salue par ailleurs les actions de transition écologique mentionnées dans la note de politique générale, notamment celles qui concernent l'économie circulaire. À ce sujet, elle observe que lors de travaux de rénovation du bâtiment Atrium de la SNCB, divers objets (bidets, chaises de bureau, lavabos) ont été jetés dans des containers alors qu'ils semblaient être en bon état. De manière générale, qu'advient-il de ce type d'objets quand ceux-ci sont remplacés dans les bureaux de la SNCB et d'Infrabel? Lorsque cela est possible, ces objets sont-ils réutilisés?

Sécurité du rail

Les effectifs de Securail pourraient être revus en fonction du contrat de service public. L'intervenante souhaite connaître les critères ou les conditions éventuels d'une telle révision? En outre, des contacts ont-ils été pris avec les syndicats concernant les conditions de travail des membres du personnel? Est-il possible d'avoir des chiffres quant à la sécurité au sein des gares pour l'année 2022? Qu'en est-il des heures "à risques"? Dans quelle mesure Securail s'adapte-t-il aux horaires et aux lieux où les incidents sont le plus souvent observés?

van Infrabel, die naast het beheer van de infrastructuur ook het *flow management* en de promotie van het spoor op zich zou moeten nemen?

Infrabel moet eind 2023 een plan voor het onderhoud en de modernisering van het net indienen. Waarvoor zullen de begrotingsmiddelen van 2 miljard euro (+ een lening van 1 miljard euro van de Europese Investeringsbank) worden aangewend?

Vrachtovervoer

De spreekster is ingenomen met de ambities inzake het vrachtovervoer en de investeringen voor 2023. Aangezien het goederenvervoer over de weg bijzonder veel CO₂ uitstoot, dragen die maatregelen bij aan de door haar fractie voorgestane klimaatshift.

Fonds voor herstel en veerkracht

Mevrouw Bonaventure is eveneens tevreden met de projecten die door het Plan voor Herstel en Veerkracht mogelijk worden gemaakt. Die projecten zullen inzonderheid tegemoetkomen aan de vraag voor het stallen van fietsen in de stations, alsook de toegankelijkheid van de stations voor mensen met een beperkte mobiliteit verbeteren.

Acties in het kader van de ecologische transitie

De spreekster is voorts ingenomen met de maatregelen inzake ecologische transitie van de beleidsnota, meer bepaald met die inzake circulaire economie. Ze merkt in dat verband op dat bij de renovatiewerken aan het Atriumgebouw van de NMBS verscheidene voorwerpen (bidets, bureaustoelen, wastafels) in containers werden gegooid, hoewel ze nog in goede staat leken. Wat doen de NMBS en Infrabel normaal gezien met dat soort voorwerpen wanneer ze worden vervangen? Worden ze, indien mogelijk, hergebruikt?

Spoorveiligheid

De personeelsformatie van Securail zou naargelang van het openbaredienstcontract kunnen worden herzien. De spreekster vraagt naar de eventuele criteria of voorwaarden op basis waarvan die herziening zal gebeuren. Werd voorts contact met de vakbonden genomen over de werkomstandigheden van de personeelsleden? Is het mogelijk voor 2022 cijfers te krijgen over de veiligheid in de stations? Wat zijn de "kritieke" uren? In welke mate houdt Securail rekening met de uren en plaatsen waarop er het vaakst incidenten worden vastgesteld?

Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

La note de politique générale semble évoquer une tarification spéciale pour les personnes porteuses d'un handicap. L'oratrice souhaite en apprendre plus à ce sujet. À ce propos, l'obligation de payer son billet sept euros plus cher lorsqu'il est acheté auprès de l'accompagnateur à bord du train avait été dénoncée par le Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées (CSNPH) comme une mesure discriminatoire au moment de sa mise en place. Le ministre compte-t-il agir pour remédier à cette situation? L'intervenante indique que son groupe a une proposition en ce sens.

Le Plan fédéral handicap stipule que "les nouveaux investissements dans le rail seront utilisés pour améliorer l'accessibilité des quais et des trains, dans le cadre d'un plan d'action et d'un calendrier basé sur une évaluation de l'accessibilité actuelle". Plus précisément, la mesure 93 du plan prévoit notamment la consultation de plusieurs organisations spécialisées dans le cadre des contrats de gestion et de performance, l'amélioration de l'accessibilité des gares et points d'arrêt et l'augmentation du nombre de gares présentant des caractéristiques facilitant l'accès des personnes handicapées. Qu'en est-il sur les mesures engagées? Qu'a-t-il été fait pour favoriser l'achat de tickets par les personnes à mobilité réduite, sans que celles-ci soient contraintes de réserver 24 h à l'avance? Quelles initiatives doivent encore être engagées? Les objectifs prévus seront-ils atteints? Dans quelle mesure les contrats de gestion témoignent-ils d'une considération accordée aux personnes porteuses d'un handicap?

Le CSNPH a récemment regretté n'avoir pas été consulté dans le cadre des contrats de gestion – ce tandis que le plan fédéral prévoit une telle consultation. Comment expliquer cela? D'ici 2032, 181 gares et arrêts devraient être pleinement accessibles en toute autonomie. Il s'agit d'une belle avancée mais, comme le souligne le Conseil supérieur dans son avis d'initiative, sur un total de 555, cela représente à peine un arrêt sur trois. Lors de la présentation du contrat de gestion, un meilleur service aux personnes à mobilité réduite a été évoqué, mais sans autre précision. Pour le Conseil supérieur, une assistance devrait être offerte dans toutes les gares et à tous les arrêts, et ce sans délai de réservation. Le CSNPH reçoit d'ailleurs encore de nombreuses plaintes concernant des refus, des difficultés et des failles en matière d'assistance. Le ministre a-t-il

Toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit

De beleidsnota laat uitschijnen dat er speciale tarieven voor personen met een handicap zouden komen. De spreekster had daarover graag meer informatie gekregen. Toen de regel werd ingevoerd dat een toeslag van zeven euro moet worden betaald wanneer het vervoerbewijs bij de treinbegeleider wordt aangekocht, heeft de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap (NHRPH) zulks aangemerkt als een discriminatoire maatregel. Is de minister van plan iets aan die situatie te doen? De spreekster geeft aan dat haar fractie een voorstel in die zin heeft.

Het Federaal actieplan Handicap stelt het volgende: "Verder worden nieuwe investeringen in het spoor gebruikt voor de toegankelijkheid van de perrons en de treinen te verbeteren, waarbij een actie- en stappenplan op basis van een evaluatie van de huidige toegankelijkheid als voorwaarde wordt gesteld." Meer specifiek voorziet maatregel 93 van het plan in de raadpleging van diverse gespecialiseerde organisaties in het raam van de beheersovereenkomsten en de performantiecontracten; tevens zou de toegankelijkheid van de stations en de stopplaatsen moeten verbeteren en zouden er meer stations moeten komen waarvan de infrastructuur de toegang van personen met een handicap faciliteert. Wat is er van de beloften in huis gekomen? Wat is er ondernomen om de aankoop van vervoerbewijzen door personen met beperkte mobiliteit te vergemakkelijken, zonder dat ze verplicht zijn 24 uur op voorhand te reserveren? Welke initiatieven moeten er nog komen? Zullen de in uitzicht gestelde doelstellingen worden bereikt? In welke mate geven de beheersovereenkomsten blijk van begrip voor personen met een handicap?

De Nationale Hoge Raad voor personen met een handicap (NHRPH) heeft onlangs aangegeven te betreuren dat hij niet werd geraadpleegd over de beheersovereenkomsten, hoewel dat op grond van het Federaal actieplan had moeten gebeuren. Hoe kan dat worden verklaard? Tegen 2032 zouden 181 stations en stopplaatsen volledig en volstrekt autonoom toegankelijk moeten zijn. Dat is een grote stap vooruit, maar zoals de voormelde Hoge Raad in zijn advies op eigen initiatief beklemtoont, betreft het slechts een derde van de stopplaatsen, aangezien er in totaal 555 zijn. Tijdens de voorstelling van de beheersovereenkomst werd gewag gemaakt van een betere dienstverlening aan personen met beperkte mobiliteit, maar werden geen nadere details verstrekt. De NHRPH vindt dat in alle stations en aan alle stopplaatsen bijstand zou moeten worden aangeboden,

pris connaissance de cet avis d'initiative et envisage-t-il de prendre en compte ces remarques?

Enfin, en termes de multimodalité, des mesures sont-elles envisagées, en concertation avec les entités régionales, pour faciliter l'accès aux trains, aux bus et aux trams pour les personnes à mobilité réduite lorsque leur voyage nécessite de recourir à plusieurs de ces modes de transports? Un tel voyage pourrait en effet s'avérer particulièrement compliqué pour ces personnes, à plus forte raison si l'infrastructure n'est pas adaptée.

Accueil des réfugiés ukrainiens et des migrants

La note de politique générale mentionne le rôle joué par la SNCB pour faciliter les trajets des ressortissants ukrainiens qui ont dû tout quitter pour fuir l'agression russe. Quand le malheur frappe, il est essentiel que tout le monde participe à l'effort. Est-il envisageable qu'une action similaire soit menée au bénéfice de l'ensemble des demandeurs de protection internationale, ce qui favoriserait grandement leur capacité d'intégration et les déplacements nécessaires à leurs procédures? Sans oublier la situation complexe des personnes en migration de transit, hébergées chez des citoyens belges. Celles-ci sont parfois très éloignées de l'Office des Étrangers et donc très dépendantes des transports en commun pour les démarches nécessaires à régulariser leur situation. Or, leur situation administrative ne permet de bénéficier d'aucun avantage tarifaire. Et un contrôle peut avoir des conséquences terribles sur leur situation.

Par ailleurs, la Belgique est également confrontée depuis de nombreux mois à une crise de l'accueil qui lui vaut de nombreuses condamnations en justice, le réseau d'accueil ne parvenant pas à absorber l'ensemble des ayants droit à une solution d'hébergement. La secrétaire d'État à l'Asile et la Migration a fait appel à l'ensemble du gouvernement pour chercher des solutions d'urgence, que ce soit au niveau du personnel ou des infrastructures. À titre d'exemple, la Défense nationale a mis à disposition quelque 7000 places (sur les 38.000 places que compte le réseau d'accueil à ce jour). L'oratrice souhaite savoir si, dans les départements dont le ministre a la charge, une publicité particulière a été donnée à cet appel à renfort. En ce qui concerne les infrastructures, de nombreuses gares sont aujourd'hui fermées, voire mises en vente sur le marché acquisitif privé. Certains de ces bâtiments ont-ils été mis à disposition? Si oui

zonder reserveringstermijn. Inzake die bijstand krijgt de NHRPH trouwens nog steeds veel klachten over weigeringen, hinderpalen en onvolkomenheden op het vlak van bijstand. Heeft de minister kennis genomen van dat advies op eigen initiatief en overweegt hij rekening te houden met die opmerkingen?

Worden tot slot maatregelen met het oog op multimodaal reizen overwogen, in overleg met de gewesten, teneinde de toegang tot trein, tram en bus voor personen met beperkte mobiliteit gemakkelijker te maken wanneer de betrokkenen tijdens hun traject gebruik moeten maken van meerdere van die vervoermiddelen? Een dergelijke verplaatsing kan voor die reizigers immers heel lastig blijken, al helemaal wanneer de infrastructuur niet aangepast is.

Opvang van Oekraïense vluchtelingen en van migranten

De beleidsnota gaat in op de rol van de NMBS om de trajecten te vergemakkelijken van de Oekraïense vluchtelingen die alles hebben moeten achterlaten in hun vlucht voor de Russische aanvallen. Wanneer het noodlot toeslaat, moet iedereen aan de bak. Kan een gelijkaardige actie worden gevoerd ten bate van alle aanvragers van internationale bescherming? Dat zou namelijk hun integratiemogelijkheden sterk ten goede komen en de door hun procedures vereiste verplaatsingen vergemakkelijken. Ook de complexe situatie van de transitmigranten die bij Belgische burgers zijn ondergebracht, mag niet worden vergeten. Die betrokkenen verblijven vaak zeer ver van de Dienst Vreemdelingenzaken en zijn dus zeer afhankelijk van het openbaar vervoer om het nodige te doen voor de regularisatie van hun verblijf. Door hun administratieve toestand hebben zij echter recht op geen enkel tariefvoordeel, terwijl een controle vreselijke gevolgen voor hun situatie kan hebben.

Voorts wordt België al maandenlang geconfronteerd met een opvangcrisis waarvoor ons land al meermaals is veroordeeld door het gerecht; het opvangnetwerk slaagt er immers niet in een oplossing aan te bieden aan allen die recht hebben op een onderkomen. De staatssecretaris voor Asiel en Migratie heeft heel de regering opgeroepen om noodoplossingen te zoeken, zowel op het vlak van het personeel als met betrekking tot infrastructuur. Het leger heeft bijvoorbeeld ongeveer 7000 plaatsen ter beschikking gesteld (op de 38.000 plaatsen die het opvangnetwerk momenteel telt). De spreekster zou willen vernemen of in de departementen waarvoor de minister bevoegd is, bijzondere ruchtbaarheid werd gegeven aan die oproep tot versterking. Wat de infrastructuur betreft, zijn veel stations thans gesloten of worden zij zelfs op de privémarkt te koop aangeboden. Werden sommige van die gebouwen ter beschikking gesteld? Zo ja, welke?

lesquels et ces propositions ont-elles été suivies d'effet? Dans le cas contraire, pourquoi?

Secteur aérien – Fit for 55 – Durabilité du secteur

Mme Bonaventure estime qu'il est nécessaire de poser plus de balises sociales, environnementales et économiques pour encadrer le secteur aérien.

Par ailleurs, l'oratrice souhaite revenir sur un point absent de la note de politique générale, à savoir; les négociations en cours sur la proposition de la Commission européenne dans le cadre du *Fit for 55* relative aux émissions carbone de l'aviation. Le 2 juin 2022, le Conseil européen a adopté sa position: si les éléments principaux de cette proposition ont été maintenus, plusieurs modifications ont été introduites, parmi lesquelles une extension du champ des carburants d'aviation et des carburants de synthèse considérés comme durables. Le 7 juillet 2022, le Parlement européen s'est prononcé à son tour. Il plaide pour un nouveau fonds pour l'aviation durable 2023-2050 et un étiquetage sur les performances environnementales des aéronefs, des exploitants et des vols commerciaux. Quel est l'avis du ministre sur la position du Conseil, ainsi que sur les initiatives proposées par le Parlement? Où en sont les discussions? De manière générale, quelles perspectives en matière de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation cette proposition offre-t-elle? Le ministre peut-il fournir plus amples informations sur les perspectives en matière de réduction des émissions de l'électrification et du recours à l'hydrogène?

Survol de Bruxelles et de sa périphérie

La note de politique générale propose une série d'actions opérationnelles et à court terme (autorisations de vol, redevances, mode de vol, PBN). Ce sont autant d'éléments pertinents et utiles mais insuffisants au regard des nuisances que subissent nombre de nos concitoyens. Quel est le calendrier prévu pour avancer sur ces éléments? Suivant quelles procédures?

La note de politique générale ne prévoit pas comment modifier les routes existantes, si ce n'est le renvoi à un groupe technique. Cela laisse l'impression d'une forme de renvoi aux calendes grecques d'un dossier qui touche les gens au quotidien. On pourrait être tenté d'y voir la consécration du fait accompli et des infractions quotidiennes aux normes de bruit fixées par la région de Bruxelles-Capitale. Ici encore, la question qui se pose est celle du calendrier des travaux.

Werden die voorstellen werden concreet in de praktijk gebracht? Zo niet, waarom niet?

Luchtvaartsector – Fit for 55 – Duurzaamheid van de sector

Mevrouw Bonaventure meent dat meer sociale, milieu- en economische principes moeten worden omschreven om de luchtvaartsector te reguleren.

De spreekster gaat voorts in op een aspect dat in de beleidsnota niet wordt vermeld, namelijk de lopende onderhandelingen over het in het raam van *Fit for 55* geformuleerde voorstel van de Europese Commissie inzake de koolstofuitstoot van de luchtvaartsector. Op 2 juni 2022 heeft de Europese Raad een standpunt ingenomen. De krachtlijnen van dat voorstel werden behouden en meerdere wijzigingen werden aangebracht, waaronder een verruiming van de vliegtuigbrandstoffen en de synthetische brandstoffen die als duurzaam worden aangemerkt. Op 7 juli 2022 heeft het Europees Parlement zich op zijn beurt uitgesproken. Die assemblee pleit voor een nieuw fonds voor duurzame luchtvaart voor de periode 2023-2050, alsook voor het vermelden van de milieuprestaties van de luchtvaartuigen, de exploitanten en de commerciële vluchten. Wat denkt de minister van het standpunt van de Raad en van de initiatieven van het Europees Parlement? Hoe staat het met de besprekingen? Welke perspectieven inzake de vermindering van de CO₂-uitstoot van de luchtvaart biedt dat voorstel meer algemeen? Kan de minister meer informatie verstrekken over de perspectieven inzake de uitstootvermindering via overschakeling op elektrische energie en waterstof?

Overvliegen van Brussel en van de Rand

In de beleidsnota worden een aantal operationele kortetermijnacties voorgesteld (toelatingen om te vliegen, heffingen, vliegmodus, *performance based navigation*). Dat zijn allemaal relevante en nuttige zaken, maar ze bieden geen afdoende oplossing voor de hinder die veel van onze medeburgers ondervinden. Welk tijdspad werd gepland om ter zake voortgang te maken? Volgens welke procedures?

In de beleidsnota wordt niet aangegeven hoe de huidige vliegroutes moeten worden gewijzigd; er wordt louter verwezen naar een technische werkgroep. Dat wekt de indruk dat dit dossier wordt uitgesteld tot sint-juttemis, hoewel de burgers er wakker van liggen. Men zou beginnen geloven dat het voldongen feit wordt aanvaard, evenals de dagelijks inbreuken op de geluidsnormen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ook in dezen vraagt het lid naar de timing van de werkzaamheden.

L'oratrice a pleinement conscience des réalités institutionnelles de la Belgique qui compliquent un dossier déjà complexe et délicat. Le niveau fédéral ne peut pas amener seul des propositions pour chacun des quatre piliers de "l'approche équilibrée", il a toutefois un rôle moteur à jouer. L'architecture institutionnelle est complexe, mais elle n'est pas la source ou l'explication première des blocages.

Deux éléments sont proposés: l'institutionnalisation de la plateforme de concertation, d'une part, et la création d'un organe indépendant de contrôle des nuisances sonores, d'autre part. L'oratrice salue la volonté de pérenniser un espace d'échange entre les entités concernées et d'avoir un contrôle efficace des nuisances sonores. Pour autant ces deux éléments paraissent encore très flous.

Le cadre légal ad-hoc pour la plateforme est encore à l'étude: Qu'en est-il de l'état d'avancement et du calendrier? Quant à l'organe de contrôle, comment sera-t-il structuré? Pour établir un climat de confiance, ne serait-il pas pertinent d'y voir associées les entités fédérées concernées?

Mobilité de service (MaaS – Mobility-as-a-Service)

L'intervenante tient à saluer la prise en considération du principe de Mobilité de service dans la note de politique générale, au sein duquel l'intégration des différents modes et services de transport est centrale. Elle souhaite avoir de plus amples informations quant aux discussions menées à ce sujet avec les entités fédérées. Ce concept est aujourd'hui principalement implanté dans de grandes villes belges. Une application plus large peut-elle être envisagée? Des initiatives concrètes sont-elles prévues en 2023? Quelle est la position du ministre sur l'importance accordée au droit des travailleurs dans ce cadre – eu égard à la politique prônée par certaines plateformes.

Transports routiers

Les chiffres en matière de sécurité routière ne sont pas bons. De janvier à novembre 2021, 280 personnes avaient perdu la vie sur nos routes. Ce chiffre est passé à 326 pour la même période en 2022. Chaque mois, dix usagers vulnérables sont décédés cette année. Pour ce qui est des deux roues, le nombre d'accidents mortels observés est le plus élevé en dix ans. Il est donc nécessaire d'agir concrètement et efficacement.

De spreekster is zich ten volle bewust van het feit dat de institutionele realiteit van ons land dit op zich al complexe en delicate dossier nog heikeler maakt. Het federale niveau kan niet als enige voorstellen doen voor elk van de vier pijlers van de "evenwichtige aanpak", maar moet wel de drijvende kracht zijn. De institutionele architectuur is ingewikkeld, maar ligt niet ten grondslag aan de blokkeringen en is al evenmin de belangrijkste reden ervan.

Er worden twee zaken voorgesteld, namelijk de institutionalisering van het overlegplatform en de oprichting van een onafhankelijk orgaan voor toezicht op de geluidsoverlast. De spreekster waardeert dat wordt gestreefd naar een bestendige structuur voor dialoog tussen de betrokken entiteiten, alsook naar doeltreffend toezicht op de geluidsoverlast. Beide aspecten blijven voorsnóg heel vaag.

De specifieke wettelijke regeling voor het platform wordt nog bestudeerd. Wat is de stand van zaken en de timing? Hoe zal het controleorgaan zijn samengesteld? Ware het niet nuttig de betrokken deelstaten erbij te betrekken, teneinde vertrouwen op te bouwen?

Mobiliteit als dienst (MaaS – Mobility-as-a-Service)

De spreekster is ermee ingenomen dat het principe van mobiliteit als dienst een plaats krijgt in de beleidsnota, waarin de integratie van de verschillende vervoerswijzen en -diensten centraal staat. Zij verzoekt om meer informatie over de besprekingen die hierover met de deelstaten gevoerd worden. Dit concept wordt momenteel vooral in grote Belgische steden toegepast. Kan een bredere uitrol worden overwogen? Staan er voor 2023 concrete initiatieven op stapel? Wat is het standpunt van de minister over het belang dat in dit verband aan de rechten van werknemers gehecht wordt – in het licht van het beleid dat sommige platforms voorstaan?

Wegverkeer

De verkeersveiligheidscijfers zijn niet goed. Van januari tot november 2021 zijn er op de Belgische wegen 280 mensen omgekomen. Dat cijfer is inmiddels opgelopen tot 326 voor dezelfde periode in 2022. Het afgelopen jaar hebben elke maand tien kwetsbare weggebruikers het leven gelaten. Voor tweewielers is het aantal dodelijke ongevallen het hoogste in tien jaar tijd. Er moet dus concreet en doeltreffend worden ingegrepen.

Lutte contre la récidive

La lutte contre la récidive est une priorité. Cependant, l'oratrice constate que la question du permis à points prend une grande part dans ce cadre – un outil qui n'est cependant pas la panacée. D'autres mesures existent:

— l'instauration d'amendes proportionnelles aux revenus pour renforcer l'effectivité de la sanction;

— le renforcement de la prévention pour lutter contre la vitesse, privilégier les peines éducatives et lutter contre l'apologie de la vitesse sur les réseaux sociaux.

En outre, il ne faut pas oublier la nécessité de renforcer les moyens alloués aux forces de police pour les contrôles routiers, ainsi que ceux destinés au parquet national pour remplir ses missions légales. En ce qui concerne le permis à point, des questions des questions de fond se posent: qu'en est-il de l'accumulation de petites infractions? Qu'en est-il du coût des formations pour éviter le retrait de permis? La lutte contre la récidive et pour la sécurité de chacun sur les routes est une priorité. À cette fin, le permis à points n'est pas la panacée. Beaucoup de points doivent encore être éclaircis et d'autres mesures de premier ordre sont nécessaires pour améliorer la situation.

Sanctions et contrôles

Le ministre a soulevé la question de l'introduction de sanctions progressives. Sur quel principe de progressivité entend-il travailler? Est-ce sur une progressivité basée sur le revenu? Aujourd'hui, la peine infligée pour une infraction au Code de la route perd de son efficacité dès lors que, pour toute une catégorie de personnes, elle n'est certainement pas dissuasive. Pour prendre un exemple délibérément caricatural, une amende de cent euros pour excès de vitesse sera totalement insignifiante pour un multimillionnaire, mais pèsera lourd pour une personne à faibles revenus. En ce sens, l'introduction d'un indice permettant d'augmenter l'amende pour les plus hauts revenus maintiendrait l'efficacité de la sanction et son caractère dissuasif, tout en rétablissant une forme d'équité sociale et en éloignant le spectre d'une justice de classe.

Usage du GSM au volant

En 2023, un projet d'usage de caméras ANPR a été testé pour repérer les conducteurs utilisant leur téléphone au volant, et les sanctionner d'une amende. Il se fera au sein de cinq zones de police locale. Cet usage de caméras ANPR était présenté comme légal, en raison de "la vérification des images par un agent qui statue

Strijd tegen recidive

De strijd tegen recidive is een prioriteit. De spreker stelt evenwel vast dat het rijbewijs met punten in dezen veel aandacht krijgt, terwijl dat instrument volgens haar geen wondermiddel is. Er zijn nog andere maatregelen:

— geldboeten in verhouding tot het inkomen invoeren om het sanctie-effect te vergroten;

— in de strijd tegen te snel rijden meer inzetten op preventie, voorrang geven aan leerstraffen en de verheerlijking van snelheid op sociale media aanpakken.

Daarnaast is er nood aan een versterking van de middelen die toegekend worden aan de politie voor verkeerscontroles en aan het openbaar ministerie voor de uitoefening van zijn wettelijke taken. Wat het rijbewijs met punten betreft, rijzen enkele fundamentele vragen: wat met de aaneenrijging van kleine overtredingen? Wat is de kostprijs van de opleidingen die overtredders zouden volgen om een intrekking van het rijbewijs te voorkomen? De strijd tegen recidive en voor eenieders veiligheid in het verkeer is een prioriteit. In dat opzicht is het rijbewijs met punten geen wondermiddel. Veel punten moeten nog worden uitgeklaard en nog andere maatregelen dringen zich op om de situatie te verbeteren.

Sancties en controles

De minister heeft de invoering van progressieve sancties geopperd. Volgens welk progressiviteitsbeginsel wil hij te werk gaan? Gaat het om progressiviteit naargelang van het inkomen? Tegenwoordig boet de straf voor een overtreding van de Wegcode aan doeltreffendheid in; voor een hele groep personen blijkt ze allerminst een ontradend effect te hebben. Bij wijze van – overtrokken – voorbeeld: een geldboete van honderd euro voor te snel rijden zal voor een multimiljonair volstrekt onbeduidend zijn, maar voor iemand met een laag inkomen moeilijk te slikken zijn. In dat opzicht zou een indexcijfer waarmee de boete voor de hoogste inkomens kan worden verhoogd de doeltreffendheid van de straf en het ontradende effect ervan kunnen vrijwaren en tegelijkertijd een zekere sociale rechtvaardigheid opnieuw kunnen bewerkstelligen en het spookbeeld van klassenjustitie kunnen verjagen.

Gsm-gebruik achter het stuur

In 2023 komt er een proefproject met ANPR-camera's om te zien of bestuurders tijdens het rijden hun gsm gebruiken en hen te beboeten. Dat project komt er bij vijf lokale politiezones. Het gebruik van ANPR-camera's werd als wettig voorgesteld aangezien een agent zelf na controle van de beelden zou beslissen of er al dan

lui-même sur l'infraction". Or, peu après cette annonce, l'Organe de contrôle de l'information policière (COC) réagissait en soulignant que la législation ne permet pas la réalisation d'un tel projet, qu'une vérification par un agent ait lieu ou non. Le COC, qui fait pourtant autorité en matière de protection des données policières, n'a pas été consulté en amont de la réalisation de ce projet. Des contacts ont-ils été pris depuis lors? Est-il possible d'avoir des informations sur la question de la légalité du projet-test prévu début 2023, ainsi que sur la réaction du COC? La note de politique générale mentionne une analyse juridique préalable. Celle-ci a-t-elle été réalisée? Ce projet devrait également faire l'objet d'analyses de risque et d'impact quant à la vie privée. Est-ce que ces analyses seront demandées? Si les propos du COC se confirment, est-ce que le projet sera poursuivi?

Rénovation du Code de la route

Les travaux de réforme du Code de la route, réalisés en coopération avec les régions, ont avancé en 2022. Si les objectifs de cette réforme sont clairement décrits – une plus grande lisibilité, une plus grande cohérence, la pérennisation de la coopération entre les administrations fédérales et régionales –, l'intervenante souhaite en apprendre plus sur la nature des mesures amenées à être implémentées.

Véhicules électriques

Les négociations menées par le Conseil, la Commission et le Parlement européens ont abouti à un accord quant aux normes d'émissions de CO₂ des véhicules neufs mis en vente au sein de l'Union dans les prochaines années: les émissions des voitures neuves devront être réduites de 55 % d'ici 2030, celles des camionnettes de 55 %. En 2035, les voitures et camionnettes thermiques, à essence et diesel, seront interdites à la vente. Quel est la position du ministre concernant ce sujet? Des contacts sont-ils entretenus avec les ministres compétents – notamment en ce qui concerne les dispositions en matière de bornes de recharge? Tandis que depuis le début de l'année 2022, seuls 9,2 % des véhicules immatriculés en Belgique étaient électriques, comment notre pays se prépare-t-il à l'entrée en vigueur de ces mesures? Comment éviter que les populations les plus dépendantes d'un véhicule thermique, et n'ayant pas les moyens d'acquérir un véhicule électrique, ne soient pas intégrées à cette transition?

En outre, les impacts environnementaux et sociaux liés à la confection de ces véhicules électriques ne doivent pas être négligés. Le ministre évoquait la possibilité d'agir sur le recyclage et la réutilisation des batteries. Quelles perspectives peuvent être envisagées en ce

niet van een overtreding sprake is. Kort na die aankondiging reageerde het Controleorgaan op de politionele informatie (COC) echter door erop te wijzen dat de vigerende wetgeving een dergelijk project thans niet mogelijk maakt, met of zonder controle door een agent. Het COC, nochtans een autoriteit inzake politiegegevensbescherming, werd in de aanloopfase van project niet geraadpleegd. Zijn er sindsdien contacten gelegd? De spreekster verzoekt om meer informatie over de wettigheid van het begin 2023 geplande proefproject en over de reactie van het COC. De beleidsnota heeft het over een voorafgaande juridische analyse. Wordt die inmiddels uitgevoerd? Ook moeten voor het project analyses worden gemaakt inzake de risico's en effecten op het vlak van de persoonlijke levenssfeer. Zullen die analyses worden aangevraagd? Mocht het COC gelijk krijgen, zal het project dan worden voortgezet?

Vernieuwing van de Wegcode

De hervorming van de Wegcode in samenwerking met de gewesten is in 2022 goed opgeschoten. Hoewel de doelstellingen van die hervorming duidelijk omschreven zijn – een bevattelijkere en coherenter tekst, een bestendiging van de samenwerking tussen de federale en de gewestdiensten –, zou de spreekster meer willen vernemen over de aard van de maatregelen die wellicht uitgerold zullen worden.

Elektrische voertuigen

De onderhandelingen tussen de Raad, de Europese Commissie en het Europees Parlement zijn uitgemond in een akkoord over de CO₂-emissienormen voor de nieuwe voertuigen die de komende jaren in de EU verkocht worden: de uitstoot van nieuwe auto's moet tegen 2030 met 55 % worden verminderd en die van nieuwe bestelwagens met 55 %. Vanaf 2035 zullen voertuigen met een verbrandingsmotor (benzine én diesel) niet langer verkocht mogen worden. Wat is het standpunt van de minister hierover? Wordt met de bevoegde ministers contact gehouden, met name wat de bepalingen inzake laadpalen betreft? Aangezien sinds begin 2022 slechts 9,2 % van de in België ingeschreven voertuigen elektrisch is, rijst de vraag hoe België zich op de inwerkingtreding van die maatregelen voorbereidt. Hoe te voorkomen dat de bevolkingsgroepen die het meest van een voertuig met verbrandingsmotor afhankelijk zijn en zich geen elektrisch voertuig kunnen veroorloven, bij die transitie uit de boot vallen?

Bovendien mogen de sociale en milieueffecten van de productie van elektrische voertuigen niet uit het oog worden verloren. De minister verwees naar de mogelijkheid in te zetten op de recycling en het hergebruik van batterijen. Welke vooruitzichten zijn er op dat vlak? En

sens? En outre, qu'en est-il des impacts en amont, en ce compris les impacts attachés à l'extraction de matières premières? Des discussions sont-elles menées à ce sujet avec les ministres en charge de l'Environnement et des Relations extérieures?

Simplification et numérisation des procédures

L'oratrice salue les mesures prises en matière de simplification et de *numérisation* des procédures. Cependant, il revient d'attirer l'attention sur l'importance de la fracture numérique dans le pays, encore soulignée récemment par la Fondation Roi Baudoin. Si la possibilité de recourir à des services en ligne est une bonne chose, il est nécessaire à l'avenir de maintenir les possibilités d'entamer des procédures par le biais de guichets ou de contacts interpersonnels, notamment au sein des administrations communales, comme c'est le cas actuellement.

Combinaison vélo/train

Il est actuellement possible de voyager en train avec un vélo pliable, sans supplément. Par contre, voyager en train avec un vélo normal, électrique ou non, coûte 4 euros par trajet, sans compter le coût du billet. Pour un navetteur qui prend le train chaque jour ouvrable de la semaine et qui souhaite voyager avec son vélo, cela revient donc à 8 euros par jour, 40 euros par semaine, environ 160 euros par mois. Par ailleurs, les places vélo dans le train sont limitées. Ainsi, si celles-ci sont toutes occupées, le navetteur se verra dans l'obligation de prendre le train suivant, ce qui risque fort de le mettre en retard pour son travail ou son rendez-vous. Quel est l'avis du ministre sur ce sujet? Ces éléments ne constituent-ils pas des freins à l'usage du vélo? Des dispositions relatives au coût du vélo dans les trains, ainsi qu'au nombre de places prévues pour le parage des vélos à bord sont-elles prévues dans les futurs contrats de gestion? Est-il prévu de réduire ce coût, voire de tendre à la gratuité, et d'augmenter les places réservées au vélo à bord?

Action au niveau européen

Améliorer la connectivité ferroviaire et l'offre entre les grandes villes européennes amènerait les voyageurs à privilégier le train aux vols à courte distance. À cette fin, le ministre a annoncé vouloir porter ce débat au sein du Conseil européen lors de la présidence belge (janvier-juin 2024). Comment le gouvernement s'y prépare-t-il? Quelles sont les actions actuellement à l'étude? Des discussions seront-elles entamées au sein du Conseil d'ici janvier 2024? Le ministre a également mentionné la nécessité d'un cadre législatif engageant les opérateurs

hoe zit het bovendien met de gevolgen stroomopwaarts, met inbegrip van die welke verband houden met de winning van grondstoffen? Wordt hieromtrent overlegd met de voor Milieu en voor Buitenlandse Zaken bevoegde ministers?

Vereenvoudiging en digitalisering van de procedures

De spreekster is ingenomen met de maatregelen om de procedures te vereenvoudigen en te digitaliseren. Er zij echter gewezen op de diepe digitale kloof in België, iets waarop de Koning Boudewijnstichting onlangs nog de aandacht heeft gevestigd. Hoewel de mogelijkheid om een beroep te doen op onlinediensten een goede zaak is, moet in de toekomst de mogelijkheid worden behouden om procedures te starten via loketten of persoonlijk contact, met name bij de gemeentediensten, zoals dat thans het geval is.

Combinatie fiets/trein

Men kan thans de trein nemen met een vouwfiets, zonder extra kosten. De trein nemen met een gewone fiets, al dan niet elektrisch, kost dan weer 4 euro per rit, de kostprijs van het vervoerbewijs niet meegerekend. Wie elke werkdag pendelt met de trein en ook zijn fiets wil meenemen, betaalt dus 8 euro per dag, 40 euro per week, ongeveer 160 euro per maand. Daarnaast is het aantal plekken voor fietsen in de trein beperkt. Als die allemaal ingenomen zijn, zal de pendelaar dus de volgende trein moeten nemen, waardoor de kans vergroot dat hij te laat komt op zijn werk of zijn afspraak mist. Wat vindt de minister daarvan? Vormen die elementen geen belemmering om de fiets te gebruiken? Zullen in de toekomstige beheerscontracten bepalingen worden opgenomen inzake de kostprijs van de combinatie fiets/trein, alsook inzake het aantal plaatsen voor het stallen van fietsen in de trein? Wordt beoogd die kosten te verminderen of zulks zelfs gratis te maken, en te voorzien in meer plaatsen voor fietsen in de trein?

Optreden op Europees niveau

Een betere connectiviteit van het spoor en een ruimer aanbod tussen de grote Europese steden zouden de reizigers ertoe kunnen brengen de trein te verkiezen boven kortere afstands vluchten. Daartoe heeft de minister aangekondigd dat hij zulks binnen de Europese Raad beoogt te bespreken tijdens het Belgisch voorzitterschap (januari-juni 2024). Hoe bereidt de regering zich daarop voor? Welke maatregelen worden thans onderzocht? Zullen er tegen januari 2024 besprekingen worden aangevat binnen de Raad? De minister heeft er ook

et permettant des offres intégrées. Quelles initiatives seront engagées en vue de cela?

Concernant la problématique du partage d'information, le groupe auquel appartient Mme Bonaventure a défendu le renforcement de la coopération policière transfrontalière entre la Belgique et la France (DOC 55 1809). Cette proposition demande un meilleur partage d'informations entre policiers et magistrats de part et d'autre de la frontière. Si ce point relève de compétences partagées, l'oratrice souhaite savoir si des avancées ont été réalisées en ce qui concerne le partage d'information relatif aux infractions routières. Quelles avancées peuvent être espérées au niveau européen?

L'intervenante salue également la volonté du ministre de mettre sur la table du Conseil européen les questions de la taxation du kérosène et de régulation de l'utilisation des jets privés. Elle souhaite en savoir plus sur ces mesures et sur les travaux qui seront menés dans les mois à venir. En ce qui concerne la directive européenne relative aux exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services, l'intervenante demande pour quelles raisons sa transposition n'a pas été actée dans les délais impartis. Est-ce que ce manquement sera résorbé dans un futur proche?

Lutte contre les discriminations

Enfin, l'oratrice souligne les initiatives prises par le ministre en vue de lutte contre le sexisme, le racisme et les formes de discrimination à l'égard des personnes LGBTQI+ en Belgique. De plus, elle salue le dialogue mené entre le SPF mobilité et Unia, les représentants de la société civile et les associations de terrain en vue de favoriser une mobilité plus inclusive.

M. Frank Troosters (VB) déclare avoir lu une note de politique générale intéressante, et ce, en raison de son contenu mais aussi de ce qu'elle ne contient plus.

Le ministre commence avec un chapitre idéologique – écologique – détaillé, dans lequel il indique avoir l'ambition d'œuvrer à la crise climatique et à la justice sociale et considérer la mobilité dans ce cadre comme un instrument, un levier pour réaliser ses ambitions. Il est toutefois ministre de la Mobilité, pas du Climat.

Le membre suggère de se concentrer sur la mobilité et ensuite d'examiner dans quelle mesure cet élément écologique peut y être intégré de façon financière, réaliste et responsable. Le point de départ doit être la

op gewezen dat een wetgevingskader nodig is dat de spoorwegmaatschappijen bindt en een geïntegreerd aanbod mogelijk maakt. Welke initiatieven zullen met het oog daarop worden ondernomen?

Wat de informatiedeling betreft, is de fractie van mevrouw Bonaventure voorstander van een structurele verbetering van de politiesamenwerking tussen België en Frankrijk (DOC 55 1809/005). Er wordt opgeroepen tot een betere uitwisseling van informatie tussen de politie en de magistraten aan weerszijden van de grens. Hoewel dit punt onder gedeelde bevoegdheden valt, vraagt de sprekerster of er vooruitgang werd geboekt inzake het delen van informatie over verkeersovertredingen. Welke vooruitgang mag op Europees niveau worden verwacht?

De sprekerster is tevens ingenomen met het plan van de minister om de belastingheffing op kerosine en de regulering van het gebruik van privéjets aan te kaarten binnen de Europese Raad. Ze vraagt meer toelichting over die maatregelen en over de werkzaamheden die de komende maanden dienaangaande zullen worden gevoerd. Daarnaast vraagt de sprekerster waarom de Europese richtlijn betreffende de toegankelijkheidsvoorschriften voor producten en diensten niet binnen de gestelde termijn werd omgezet. Zal die tekortkoming binnenkort worden weggewerkt?

Bestrijding van discriminatie

Tot slot benadrukt de sprekerster de door de minister genomen initiatieven om seksisme, racisme en de vormen van discriminatie jegens LGBTQI+-personen in België tegen te gaan. Voorts is ze ingenomen met de dialoog tussen de FOD Mobiliteit en Unia, de vertegenwoordigers van het middenveld en de verenigingen in het veld, teneinde een inclusievere mobiliteit te bevorderen.

De heer Frank Troosters (VB) verklaart een interessante beleidsnota te hebben gelezen, om twee redenen: om de inhoud en om hetgeen er niet meer instaat.

De minister vangt aan met een redelijk uitgebreid ideologisch – ecologisch – hoofdstuk, waarbij hij aangeeft dat hij de ambitie heeft om te werken aan de klimaatcrisis en aan sociale rechtvaardigheid en dat hij daarvoor mobiliteit beschouwd als een soort instrument, als een hefboom om zijn ambities te realiseren. Maar hij is minister van Mobiliteit, niet van Klimaat.

Het lid suggereert te focussen op mobiliteit en vervolgens te kijken in welke mate hoe dat ecologisch element op een zo betaalbare, realistisch en verantwoorde wijze daarin kan verwerken. Men dient uit te gaan van de

mobilité, pas un concept idéologique qui utilise la mobilité comme instrument.

En effet, la mobilité ne se porte pas très bien. L'épine dorsale de ses projets en matière de mobilité et de son modèle est le rail. Le ministre l'a répété très souvent et le membre est d'accord avec ce principe, mais le rail est actuellement confronté à une crise profonde. Cette crise se caractérise notamment par un nombre très important de trains supprimés, une baisse de la ponctualité, un manque de fiabilité, un manque d'effectifs, un personnel épuisé et mécontent. L'intervenant renvoie également aux grèves, au matériel roulant vétuste, au service défaillant, à l'insécurité, au manque de confort, à l'absence de connexions internationales, etc. Le ministre semble ne pas être conscient de tous ces problèmes. Quand le ministre évoque les deux sociétés ferroviaires, il affirme même que les réussites sont communes. Le membre craint que de nombreux navetteurs excédés voient les choses autrement et aient une autre opinion. La note de politique générale reprend toutefois la même rhétorique que précédemment. De très nombreuses annonces – par exemple plus de trains, plus de cyclistes, plus de confort, une augmentation de la fréquence – sont intégrées dans la note en ordre dispersé. Sans oublier une augmentation de l'accessibilité et des possibilités de correspondance, des services adaptés, des gares multifonctionnelles, une amélioration de la connectivité, etc.

Le ministre a annoncé tous ces éléments il y a déjà longtemps et il invoque toujours les deux mêmes éléments, à savoir son modèle ferroviaire, un réseau ferroviaire cadencé avec des nœuds de correspondances voyageurs (on attend toujours une étude annoncée il y a très longtemps) et sa vision Rail 2040 dont les deux axes principaux sont la multiplication par deux du volume de marchandises transportées par rail à l'horizon 2030 et du transport de voyageurs à l'horizon 2040. En soi, ces objectifs sont louables. En conclusion, le ministre s'en tient aux projets annoncés il y a déjà longtemps. On se souvient des deux trains annoncés par heure dans chaque gare. Malheureusement, une petite dose de bon sens, le rapport sur le futur de la mobilité du Bureau fédéral du Plan, les constatations de l'Inspection des Finances et enfin la situation actuelle lamentable des finances publiques ont mené à la conclusion que ce projet était infinançable, irréaliste et impossible à mettre en œuvre. Comme le ministre l'a dit lui-même, nous sommes entrés dans le *money time* pour le rail.

Le gouvernement devait montrer à quel point il croyait en ses basculements écologiques, en son changement de modèle écologique et en ses projets de réforme du rail. Le ministre avait indiqué au préalable avoir besoin de 4 milliards d'euros pour 10 ans, soit 400 millions d'euros par an. Il a finalement obtenu 2 milliards, soit la moitié.

mobilititeit, niet het ideologische en daarvoor mobiliteit aanwenden.

Want met die mobiliteit gaat het eigenlijk niet zo goed. De ruggengraat van zijn mobiliteitsplannen en van zijn model is het spoor. Dat heeft de minister heel dikwijls herhaald en daar kan het lid zich volledig in vinden, maar die bevindt zich momenteel in een diepe crisis. Men denke aan de massa afgeschafte treinen, een daling van de stiptheid, een lage betrouwbaarheid, te weinig personeel, uitgeput en ontevreden personeel. Bijgevolg ook stakingen, verouderd rollend materieel, gebrekkige dienstverlening, gebrek aan veiligheid, gebrek aan comfort en gebrek aan internationale ontsluitingen enz. De minister lijkt dat anders te ervaren. Waar de minister het heeft over de beide spoorbedrijven stelt de minister zelfs dat de successen gemeenschappelijk zijn. Het lid vreest dat heel wat moe getergde treinreizigers dat anders ervaren en er allicht anders over denken. Maar toch vindt het lid in de beleidsnota dezelfde retoriek terug zoals voorheen. Heel veel aankondigingen, zoals meer treinen, meer fietsers, meer comfort, verhoogde frequenties, het zit allemaal in gespreide slagorde verwerkt. De toegankelijkheid verhogen, aansluitingsmogelijkheden verhogen, aangepast diensten, multifunctionele stations, verbeterde connectiviteit, en ga zo maar voort.

De minister kondigt al lange tijd een en ander aan en hij beroept zich op dezelfde twee elementen. Zijn spoor-model, een gecadanceerd spoornet met overstapknoop-punten (men wacht nog steeds op een studie die al heel lang is aangekondigd) en zijn spoorvisie 2040 waarvan de twee kernlijnen zijn: het verdubbelen van het goederen-vervoer tegen 2030 en het personenvervoer tegen 2040, waar op zich niks mis mee is. Kortom, de minister houdt vast aan de plannen die hij al lang aankondigt. Men herinnere zich de twee treinen per uur in elk station. Alleen leiden een kleine dosis gezond boerenverstand, het rapport over de toekomst van de mobiliteit van het Federaal Planbureau, de bevindingen van de Inspectie van Financiën en tot slot de lamentabele actuele situatie van de overheidsfinanciën, tot het idee dat de plannen onbetaalbaar, onrealistisch en onuitvoerbaar zijn. En zoals de minister het zelf noemde, is het thans "*money time*" voor het spoor.

De regering zou laten zien in hoeverre ze het meende met haar ecologische omslagen en ook ecologische modelshift en de hervormingsplannen voor het spoor. De minister stelde vooraf dat hij 4 miljard euro voor 10 jaar nodig had, 400 miljoen per jaar, het werd uiteindelijk 2 miljard, dat is de helft. Mogelijk komt daar nog 1 miljard

Un milliard d'euros supplémentaires viendront peut-être s'ajouter pour Infrabel au travers d'un prêt contracté auprès de la Banque européenne d'investissement, ce qui signifie donc que la dette, qui est déjà colossale, va encore s'accroître. La même évolution se produit d'ailleurs à la SNCB, où le plafond de la dette est porté de 2,4 à 2,5 milliards d'euros. Et on va donc s'endetter encore davantage, peut-être jusque 3 milliards.

Le ministre n'a pas les moyens de ses ambitions. Il évoque des montants qu'il recevra l'année prochaine pour compenser les coûts de l'énergie. Il ne les a pas encore. Et le membre ne sait pas si cela a échappé au ministre, mais le budget ne se porte pas si bien. Il n'y a en fait pas d'argent. On a déjà dû revenir sur plusieurs accords, sur des promesses faites aux fonctionnaires, aux policiers. Bref, le ministre n'a pas encore cet argent, mais il en parle déjà. Il est amusant de constater que la SNCB a examiné ce dont elle avait besoin en se basant sur le montant important qui lui a été promis. La différence entre le montant promis et celui qu'elle va effectivement recevoir est de 808 millions d'euros sur deux ans. La réalité est donc que le ministre devra se contenter de cacahuètes pour le reste de son mandat et qu'il n'a quasiment aucune marge de manœuvre. Le reste des moyens financiers promis est renvoyé à une prochaine législature, à un prochain gouvernement et certainement à un nouveau ministre, qui aura une autre vision. Il n'y a aucune garantie que cet argent arrivera effectivement. Et ce ne serait pas la première fois qu'il est nécessaire de revenir sur des promesses ou des accords.

L'attention très limitée accordée au rail dans la déclaration gouvernementale est incroyablement décevante et édifiante. On n'y retrouve aucune trace du grand changement, du grand thème du rail. Il semble que le ministre soit de plus en plus isolé au sein du gouvernement avec ses grands rêves pour le rail.

En ce qui concerne la SNCB, l'allocation annuelle ordinaire sera également ramenée de 1,2 milliard à 982 millions d'euros, soit une diminution d'environ 20 %, et le tableau que la CEO Dutordoir a brossé récemment devant cette commission n'était pas très rose, pas plus que ses conclusions d'ailleurs. Dans le contexte financier actuel, les ambitions à long terme sont mises sous pression et devront être réévaluées, éventuellement reportées et décalées voire écartées pour certaines. Et même le court terme sera difficile, au vu des 808 millions d'euros manquants demandés par la SNCB. La CEO indique aussi que la priorité doit être de donner de l'oxygène à la SNCB et, en particulier, au personnel ferroviaire. Compte tenu de cette situation, l'augmentation de 1,65 % de l'offre de transport qu'il est prévu de réaliser ne pourra pas

extra bij voor Infrabel via een lening bij de Europese Investeringsbank, wat dus eigenlijk betekent dat ook daar de schuld, die al enorm hoog is, weer gaat verhogen. Het gebeurt dus trouwens ook bij de NMBS, waar het schuldplafond van 2,4 op 2,5 miljard euro afgerond gebracht wordt. Dus men gaat bijkomend schulden maken. Dus mogelijk 3 miljard in totaal.

De minister rekent zich rijk. Hij spreekt over bedragen die hij volgend jaar gaat ontvangen voor de energiekosten te compenseren, de minister heeft die nog niet. En het lid weet niet of het de minister de laatste dagen ontgaan is, maar de begroting ziet er niet zo goed uit. Er is eigenlijk geen geld. Op verschillende akkoorden is men al moeten terugkomen. Beloftes die men gedaan heeft aan de ambtenaren, aan de politiemensen. Dus dat geld heeft de minister nog niet. Maar de minister maakt daar wel al gewag van. Fijn is dat de NMBS, voortgaande op het grote geld dat hun was voorgespiegeld, ze hebben bekeken wat ze eigenlijk nodig hadden... er blijkt met hetgeen ze effectief maar krijgen, een verschil tussen te zitten, dat ze over twee jaar 808 miljoen tekort komen. De realiteit is dus dat de minister voor de rest van deze ambtstermijn eigenlijk met borrelnootjes aan de slag moet en dat de minister nauwelijks financiële beweegruimte heeft. De rest van de beloofde financiële middelen die situeren zich allemaal na 24 in een volgende legislatuur, bij een volgende regering en bij allicht een volgende minister en allicht een volgende visie. Er is geen enkele garantie op dat dat geld er effectief gaat komen. En het zou ook geen unicum zijn dat er op gemaakt beloftes of afspraken teruggekomen wordt, dat is nog al voorgevallen.

De zeer beperkte aandacht voor het spoor in de regeerverklaring is ongelooflijk ontgoocheland en ontnuchterend. De grote verandering, het grote thema van het spoor was eigenlijk ook daar helemaal zoek. Het lijkt erop dat de minister zelfs binnen de regering steeds meer alleen staat met zijn spoordromen.

Aangaande de NMBS daalt ook de gewone jaarlijkse toelage van 1,2 miljard naar 982 miljoen euro, dus ergens min 20 % en het plaatje dat de CEO mevrouw Dutordoir onlangs voor deze commissie schetste, was weinig rooskleurig en haar conclusies waren dat eigenlijk evenmin. Binnen de huidige financiële krijtlijnen komen de langetermijnambities onder druk te staan en die zullen herbekeken moeten worden. Uitgesteld eventueel, verschoven of misschien sommigen afgevoerd. En zelfs op korte termijn zal het moeizaam beredderen zijn (cf. de nodige 808 miljoen euro), die ze tekort komen en die ze gevraagd hadden. En ze zegt ook prioritair dient er zuurstof gegeven te worden aan de NMBS en in het bijzonder aan het spoorpersoneel. Het gevolg is dus dat de geplande stijging van het vervoersaanbod met 1,65 %

être mise en œuvre pour des raisons d'impraticabilité, et l'augmentation tarifaire, qui ne réjouissait pas le ministre, aura quant à elle effectivement lieu le 1^{er} février. Cette augmentation devrait rapporter à la SNCB 50 millions en dix mois et 70 millions sur une base annuelle, de l'argent dont l'entreprise a bien besoin. La conclusion est donc que même la SNCB, le premier partenaire du ministre, ne croit plus dans le projet de ce dernier, qu'il s'agisse de la direction ou des membres du personnel, car ceux-ci sont eux aussi mécontents. Ils dénoncent les conditions de travail, le manque d'effectifs structurel et le manque d'ambition du gouvernement en matière d'investissement. Et ce mécontentement débouche sur des grèves, ce qui augmente encore le nombre de voyageurs touchés, comme le nombre de mécontents et le nombre de personnes qui se détournent du rail. Nous sommes donc prisonniers d'une spirale négative, ni plus ni moins.

C'est la réalité. Or, dans sa note de politique générale, le ministre s'entête, voire s'obstine à maintenir ses plans et ses rêves irréalisables. Pourtant, la SNCB lui demande à juste titre de renoncer à ses rêves à long terme et de se concentrer sur les problèmes actuels (les nombreux trains annulés, le manque de ponctualité, de fiabilité et les problèmes de personnel), comme l'a souligné explicitement la CEO, qui connaît le secteur ferroviaire depuis longtemps. Les causes de ces problèmes sont diverses: accidents techniques, incidents de personnes, problèmes de matériel roulant, sur lequel l'intervenant reviendra dans un instant, mais surtout manque de personnel. Et on tente depuis un certain temps de résorber le retard accumulé, mais cela ne se fait pas aussi vite qu'escompté. Le membre renvoie aux problèmes déplorables rencontrés en Campine, qui ont déjà été soulevés à plusieurs reprises. Une solution avait même été promise pour la fin des grandes vacances. Et cette échéance ne cesse d'être reportée, tout ne se passant pas comme prévu. Et cela amène le membre à commencer à se demander à quoi cette situation est due. La SNCB serait-elle peut-être aussi confrontée à une vague de départs? Le membre n'a obtenu que très peu de réponses à ses questions. Mme Dutordoir affirme que le pourcentage de départs au sein de la SNCB n'est pas si catastrophique (2 % sous la moyenne). Mais ce n'était évidemment pas ce que l'intervenant voulait dire. Il songeait évidemment surtout aux fonctions opérationnelles essentielles. Et il a eu un aperçu de la situation depuis lors: au 1^{er} octobre, 164 conducteurs de train avaient quitté l'entreprise cette année. Si une partie de ces départs étaient liés à des départs naturels (pension) et à des décès (2 %), il s'agissait néanmoins aussi de démissions dans 32 % des cas. Les démissions représentent donc un tiers des départs, une donnée qui mérite analyse. Parce qu'il est évidemment cruel de faire de son mieux pour recruter des collaborateurs et les

dat die niet kan doorgaan wegens onuitvoerbaar en dat de tariefverhoging waar de minister op zich niet blij mee was, dat die op 1 februari wel zal doorgaan. Het zou op 10 maanden tijd 50 miljoen of op jaarbasis 70 miljoen aan de NMBS moeten opbrengen. Centen die ze heel hard nodig hebben. Conclusie is dus, dat, zelfs bij de eerste partner van de minister, de NMBS, men daar zelfs niet meer mee is in zijn verhaal. Niet de directie, maar ook niet het personeel, want die zijn ook ontevreden. Arbeidsomstandigheden, onderbemanning, structurele onderbemanning van het personeelskader en het gebrek aan investeringsambities van deze regering. En dat leidt dan tot stakingen en dat leidt dan tot nog meer reizigers die getroffen worden, nog meer ontevreden en nog meer mensen die afhaken. Dus eigenlijk zitten wij gewoon, net meer of niet min in een neerwaartse spiraal.

Dat is de realiteit. Maar toch blijft de minister in zijn beleidsnota, halsstarrig misschien zelfs koppig volhouden aan zijn onuitvoerbare plannen en dromen. Geheel terecht ook vraagt de NMBS om die langetermijndromen op te vouwen en te focussen op de huidige problemen, en dat heeft de CEO heel nadrukkelijk gezegd, ze kent het ook al lang, die het spoor gebeuren kent. De vele afgeschafte treinen, gebrek aan stiptheid, betrouwbaarheid en de personeelsproblemen. De oorzaken van die problemen die zijn divers. Dat gaat over technische zaken, dat gaat over persoonsongevallen, dat gaat over rollend materieel, waar ik seffens op terug kom, maar vooral of in hoofdzaak het gebrek aan personeel. En de inhaalbeweging daar, die loopt al geruime tijd. Maar die verloopt minder vlot als eigenlijk gewenst. Het lid verwijst naar de bedroevende problemen in de regio van de Kempen, waar de problemen al meermaals aangekaart zijn. Er werd zelfs een oplossing beloofd tegen het einde van de grote vakantie. En dat wordt altijd maar verlengd, dat loopt zo vlot niet. En dat het ertoe geleid dat het lid zich begon af te vragen hoe het eigenlijk komt. Is er misschien ook sprake van uitstroom? Op zijn vragen kreeg het lid maar weinig antwoorden. De CEO mevrouw Dutordoir beweert dat die uitstroom bij de NMBS wel meevalt – 2 % onder het gemiddelde. Maar dat was natuurlijk niet wat de spreker bedoelde. Hij bedoelde natuurlijk vooral die operationele essentiële functies. En daar heeft hij intussen wel een idee van gekregen. Er zijn dit jaar tot 1 oktober 164 treinbegeleiders vertrokken. En daarvan zijn er een deel natuurlijke afvloeiingen, pensioen, er is ook overlijden 2 %, maar 32 % daarvan die namen zelf ontslag. Dat is 1/3. Dit is een analyse waard. Want het is natuurlijk wreed als je heel hard je best doet om mensen aan te werven en die aan de ene kant binnenkrijgt en dat aan de andere kant de achterdeur openstaat en dat ze terug afhaken gedemotiveerd of ontevreden. Het lid zou willen vragen van zeker niet voor dat feit blind te

attirer dans l'entreprise et de voir par ailleurs que des travailleurs quittent cette même entreprise démotivés ou mécontents. Le membre souhaite que ce fait ne soit pas ignoré et craint également que les problèmes ne seront pas résolus à court terme si la SNCB ne renforce plus l'attractivité de ces professions et ne met plus tout en œuvre pour résoudre ce problème. Quant au personnel, l'intervenant souligne qu'il est tout à fait normal de compter des départs naturels, mais s'attend à ce qu'il y ait vraiment un problème.

Comme l'a également souligné Mme Dutordoir, la SNCB a besoin de 1300 personnes supplémentaires. Il s'agit d'un défi gigantesque. Les problèmes trouvent évidemment aussi leur origine dans la vétusté du matériel roulant et dans les retards de mise en service des voitures M7, qui ont déjà débouché sur des indemnités de retard d'un montant dérisoire de 24 millions d'euros. Ces voitures ne résoudront évidemment pas les problèmes ferroviaires. Le membre nourrit des réserves à ce sujet. Le ministre avait annoncé fièrement l'élargissement de l'offre de transport en décembre 2021. Mais cet élargissement a eu pour effet de mobiliser aussi la capacité de réserve de matériel roulant qui devait servir à résoudre avant le soir les problèmes susceptibles de survenir au cours de la journée. Et cette capacité de réserve a donc disparu, ce qui fait que la SNCB fait circuler du matériel vétuste, qui peut évidemment tomber en panne, et le membre précise que le ministre ne peut rien faire face à ces pannes. Trop d'économies et trop peu d'investissements ont été réalisés dans le passé. Mais avec le recul, on peut affirmer que la situation est telle que la SNCB n'était en réalité pas en mesure d'assumer l'augmentation de l'offre de transport réalisée. Il en résulte que plus aucune capacité de réserve n'est disponible, que les problèmes sont nombreux et que la SNCB n'est pas en mesure d'y apporter des solutions techniques. Des problèmes techniques, des trains supprimés, de la frustration parmi le personnel de la SNCB mis sous pression, des voyageurs tourmentés et mécontents et une dégradation de l'image de la SNCB: tel est le bilan de l'élargissement tant acclamé de l'offre de transport. Voilà le chaos qui a été organisé par cette décision. Et ce, alors que la note de politique générale à l'examen évoque une prochaine augmentation de 1,65 % de l'offre de transport – laquelle est irréalisable – pour concrétiser l'objectif de 5 % qui devait être atteint pour la fin de l'année 2023. Dans quel monde vit le ministre? C'est totalement incohérent, cela ne correspond pas du tout à la réalité.

Autre dossier en décalage avec la réalité, celui des trains de nuit. On ne compte plus les articles réjouissants consacrés à l'engouement suscité par le retour des trains de nuit. Tout le monde se réjouissait de ce retour. Quoi de mieux que de voyager en profitant d'une

blijven en vreest ook dat de problemen ook niet op korte termijn zullen opgelost geraken. Als er niet meer ingezet wordt op de aantrekkelijkheid van die beroepen en alles op alles gezet wordt om dat probleem uit de wereld te halen. Wat het personeel betreft. Je hebt natuurlijk nog eens de natuurlijke afvloeiingen. Het lid voorziet daar echt wel een probleem. Zoals mevrouw Dutordoir ook heeft aangegeven: er is nood aan 1300 extra mensen. Dit is een enorme opgave.

Een van de andere oorzaken van de problemen is natuurlijk het verouderd rollend materieel en dus die vertraagde instroom van die M7 toestellen met een habbekrats van 24 miljoen schadevergoeding. Daarmee is het spoorwegprobleem natuurlijk niet opgelost. Het lid heeft daar zijn bedenkingen bij. De minister heeft, en de minister gaat daar prat op, het vervoersaanbod uitgebreid in december 2021. Maar het resultaat is wel dat de reservecapaciteit van rollend materieel die er was om eventuele problemen tijdens de dag nog bij te sturen tegen de avond, dat ook nog moest ingezet worden. En die reservecapaciteit is dus weg. En men zit natuurlijk met verouderd materieel, wat natuurlijk kan voorvallen, waar de minister voor alle duidelijkheid zelf niets kan aan doen. Er is natuurlijk in het verleden teveel bespaard en niet geïnvesteerd. Maar de situatie is maar zo natuurlijk dat die verhoging die is doorgevoerd van het vervoersaanbod dat die eigenlijk niet gedragen kon worden door de NMBS. Achteraf gezien is dat zo. Het resultaat is dus dat ze eigenlijk geen reservecapaciteit meer vrij hebben, dat je dus met veel miserie zit en geen technische oplossingen kunt aanbieden. Het resultaat van die zo bejubelde verhoging van het vervoersaanbod: technische miserie, afgeschafte treinen, frustraties bij het NMBS-personeel, druk bij het NMBS-personeel, getormenteerde en ontevreden reizigers en een besmeurd imago voor de NMBS. Dat is de chaos die georganiseerd is geweest met die beslissing. En wordt in de beleidsnota gewag gemaakt van de volgende verhoging van het vervoersaanbod met 1,65 %, en die is onuitvoerbaar, en dan is de 5 % die vooropgesteld was als doel tegen eind 2023 bereikt. In welke wereld leeft de minister? Dat voldoet natuurlijk totaal niet, het komt totaal niet overeen met de realiteit.

Een andere zaak van de realiteit is het verhaal van de nachttreinen. Vaak zijn er jubelende berichten over de hoerastemming over de revival van de nachttrein. Alle mensen waren blij, de nachttrein kwam terug. Fris uitgeslapen, opstaan en wakker worden op de plaats

bonne nuit de sommeil et de se réveiller une fois arrivé à destination? Telle est l'image idyllique donnée des trains de nuit. Or, ces trains existaient déjà dans le passé et n'ont pas disparu sans raison. En effet, leur modèle économique ne tenait pas la route. La question se pose donc de savoir si cela sera désormais le cas. L'image donnée correspond-elle à la réalité? Le coronavirus est passé par là. Il y a eu les lignes vers Berlin et Prague qui n'ont pas été ouvertes et d'autres lignes qui ont été temporairement fermées. Et il y a aussi la Suède qui, même après deux appels, peine à trouver des candidats pour exploiter des lignes non subventionnées. La réussite est-elle réellement au rendez-vous? Le membre souligne par ailleurs que deux millions d'euros avaient déjà été dégagés, dans le budget de l'année dernière, en faveur des trains de nuit. Or, ces moyens n'ont pas été utilisés et que dit le ministre? "C'est vrai que c'est ennuyeux étant donné que nous avons toujours affirmé que les trains de nuit rencontraient un franc succès, alors que ce n'est pas vraiment le cas dans la réalité." Dès lors qu'il faut agir, que va-t-on faire? Nous allons distribuer ces moyens, ni plus ni moins. Et on dira simplement: "S'il vous plaît, y a-t-il un opérateur étranger intéressé par l'exploitation de ces trains en Belgique? Vous pouvez prévoir un arrêt dans n'importe quelle gare belge, cela n'a pas d'importance. Et nous paierons votre redevance. Et si ce n'est pas suffisant, nous vous paierons aussi l'électricité que vous utiliserez sur le réseau."

L'intervenant aimerait lire dans les pensées de la CEO de la SNCB quand il entend de tels propos. Alors que nous sommes nous-mêmes confrontés à des besoins importants, à des déficits financiers qui nous empêchent d'apporter une réponse structurelle à ces besoins, nous allons donc distribuer des cadeaux à des exploitants étrangers pour un modèle qui n'a pas rencontré de succès dans notre pays. Il aurait mieux valu affecter ces moyens au réseau ferroviaire belge afin de mettre un peu de baume au cœur de nos propres voyageurs.

Mme Dutordoir a également indiqué que la réalité financière ou plutôt la réalité financière décevante requiert de revoir, de renégocier les contrats de gestion, et ce, avant la fin de l'année, ce qui est assez court. La question est la suivante: le ministre y parviendra-t-il? Et ajustera-t-il ses ambitions ou les accords conclus dans ce cadre et les fondera-t-il davantage sur la réalité? Car même en ce qui concerne ces contrats de gestion, le ministre travestit la vérité. Il se vante de son approche inédite des contrats de gestion. Il affirme même que ces contrats de gestion n'ont jamais été aussi transparents par le passé, mais c'est faux. Aucun membre de la Chambre n'a vu un projet de ce contrat de gestion. Par conséquent, ce contrat de gestion n'a pas fait l'objet d'un véritable débat approfondi ou échange de vues.

van bestemming. Zo werd het allemaal idyllisch en mooi voorgesteld. Die nachttrein was er vroeger ook al en die is niet voor niks verdwenen. Hert is het businessmodel dat niet deugt. De vraag is of het nu wel gaat lukken. Het beeld dat geschetst wordt, voldoet dit aan de realiteit? Er is corona geweest. De lijnen van Berlijn en Praag die niet van de grond komen. Andere lijnen die tijdelijk zijn stilgelegd. En Zweden waar ze na twee oproepen zelfs amper geïnteresseerden vinden zonder subsidiëring om lijnen te exploiteren. Is het verhaal wel zo succesvol? En dan is er verleden jaar in de budgetten al 2 miljoen beschikbaar gemaakt; dat stond aangekondigd voor de nachttreinen en we zitten met dat geld en wat zegt de minister dan? "Ja het is wel vervelend want we hebben natuurlijk altijd gezegd dat die nachttrein zo'n succes is maar in de praktijk blijkt dat niet zo echt." We moeten daar iets aan doen. Dus wat gaan we doen? We gaan dat geld uitdelen, want daar komt het op neer. En gewoon zeggen: "Alstublieft, is er ergens een exploitant in het buitenland, kom naar België, stop ergens in een station, maakt niet uit en we betalen zijn rijpadvergoeding. En als het niet genoeg is, doen we doen er nog wat bij voor elektriciteit voor hier op het net die betalen we ook."

Het lid zou wel in het hoofd willen kijken van de CEO van de NMBS als die dat moet horen. Waar men dus zelf hier grote noden heeft, financiële tekorten heeft om die grondig structureel te kunnen aanpakken, gaat men dus wel cadeaus uitdelen aan buitenlandse exploitanten voor een model dat hier niet van de grond geraakt. Dat geld had men beter aangewend op het Belgische spoornet om hier de noden van de eigen treinreizigers een beetje te verlichten.

Mevrouw Dutordoir gaf ook aan dat de financiële realiteit of de ontgoochelende financiële realiteit noopt tot het herbekijken, het heronderhandelen van de beheersovereenkomsten. En dat moet gebeuren voor het einde van het jaar, dat wordt vrij krap allemaal. De vraag is: gaat de minister daarin slagen? En gaat hij zijn ambities of de zaken die daarin afgesproken zijn, bijstellen en eigenlijk meer stoelen op een realistische basis? Want ook inzake die beheersovereenkomsten verdraait de minister de waarheid. Hij pakt trots uit met zijn unieke aanpak over de beheersovereenkomsten. Hij zegt zelfs dat er nooit eerder zoveel transparantie was, maar dat klopt niet. Niemand in de Kamer heeft een ontwerp van die beheersovereenkomst gezien. Dus daar is geen deftig diepgaand debat of gedachtewisseling over gevoerd.

L'intervenant évoque la sécurité. Il y a d'abord le positif: la première note de politique générale était muette à propos de la sécurité, de la sécurité des personnes; ensuite, une petite partie a été consacrée à ce thème et cette année, cette partie a pris un peu d'ampleur, ce qui est donc en soi positif. Le ministre a répété que la sécurité est vraiment nécessaire afin de pouvoir garantir le succès du train à long terme. En fait, le ministre a donc confirmé ce que l'intervenant affirme depuis très longtemps.

L'intervenant se réjouit de deux initiatives concrètes, notamment en ce qui concerne l'alerte silencieuse et le recrutement de 70 agents de Securail. La mise en œuvre de ces initiatives ne sera toutefois pas un long fleuve tranquille. Pour le surplus, l'intervenant ne lit que peu d'éléments relativement concrets dans la note de politique générale en ce qui concerne le renforcement de la sécurité (notamment l'équipement, les moyens de défense de Securail, les formations, la coopération, les accords avec la police locale et avec la police des chemins de fer).

L'intervenant aborde ensuite les fameux projets-pilotes avec des opérateurs externes que le ministre allait organiser au niveau régional dans le cadre de la libéralisation imminente du réseau ferroviaire. L'intervenant ne lit plus rien à ce sujet, ce qui ne l'inquiète toutefois pas autant que l'avenir du rail.

L'intervenant renvoie aux questions qu'il a posées à Mme Dutordoir au cours d'une audition. Il estimait qu'il était intéressant de connaître l'avis de la dirigeante de l'opérateur ferroviaire national, qui s'est vu accorder le statut d'opérateur ferroviaire unique pour dix ans, à propos de ces projets-pilotes et de la préparation de cette libéralisation du réseau de transport de voyageurs. Car il faut bien se rendre à l'évidence: consciemment ou inconsciemment, aucune démarche n'a été entreprise pour préparer cette libéralisation. L'intervenant déplore de ne pas avoir eu le temps d'échanger avec la CEO. Il estime qu'il importe que la SNCB soit associée au processus de libéralisation. En effet, la SNCB y sera confrontée qu'elle le veuille ou non. La libéralisation permettra l'arrivée d'autres opérateurs et il est très positif de participer à l'accompagnement de ce processus et de s'y impliquer. L'intervenant s'inquiète que le ministre soit muet à ce sujet et que la SNCB se montre indifférente.

M. Emmanuel Burton (MR) estime que la note de politique générale couvre un large panel de sujets mais il manque néanmoins un volet plus complet sur la ponctualité des trains.

Het lid komt tot de veiligheid. De goede zaak is: eerst stond er niks over veiligheid, persoonsgebonden veiligheid, daarna kwam er een klein stukje, en dit jaar is dat stuk al wat groter geworden. Dus dat is op zich een goede zaak. De minister heeft herhaald dat die veiligheid echt noodzakelijk is om het succes op lange termijn te kunnen boeken met de trein. Dus de minister heeft eigenlijk bevestigd wat de spreker al heel lang verteld heeft.

Het lid verheugt zich over twee concrete initiatieven, namelijk met betrekking tot het stil alarm en de aanwerving van 70 Securail-agenten. Maar het zal niet van een leien dakje lopen. Voor de rest leest het lid eigenlijk weinig relatief concreets in die beleidsnota over het verhogen van de veiligheid (o.a. de uitrusting, de verweermiddelen van Securail, opleidingen, samenwerking, afspraken met de lokale politie en met de spoorwegpolitie).

Het lid komt op de befaamde proefprojecten met externe operatoren die de minister regionaal zou organiseren in het kader van de nakende liberalisering van het spoornet. Het lid leest daar niets meer van, maar dat baart hem niet zoveel zorgen als de toekomst van het spoor.

Het lid verwijst naar de vragen die hij aan mevrouw Dutordoir heeft gesteld tijdens een hoorzitting. Hij vond het interessant om te weten hoe het hoofd van de nationale spooroperator, die voor tien jaar het spooroperatorschap toegewezen gekregen heeft, denkt over die proefprojecten en het klaarmaken voor die liberalisering van het net inzake personenvervoer. Want de realiteit is natuurlijk dat er, al dan niet bewust, niets werd ondernomen ter voorbereiding. Het lid betreurt dat er geen tijd was om van gedachten te wisselen met de CEO. Het lijkt hem belangrijk dat de NMBS betrokken is bij het liberaliseringsproces. Want de NMBS zal willens nillens geconfronteerd worden. Er is een liberalisering met andere operatoren en het is heel goed om dat proces mee te begeleiden en daar betrokkenheid bij te tonen. Het lid zegt verontrust te zijn dat de minister er niets over zegt en dat de NMBS onverschilligheid toont.

De heer Emmanuel Burton (MR) is van oordeel dat de beleidsnota een breed scala aan onderwerpen bestrijkt, maar dat een uitgebreider onderdeel over de stiptheid van de treinen ontbreekt.

Le rail

À la suite de l'accord budgétaire, le ministre de la Mobilité a déclaré avoir des moyens supplémentaires pour le rail. Qu'en est-il du budget de deux milliards d'euros pour les dix prochaines années? Quelles sont les garanties que les prochains gouvernements respecteront cette décision car il est important d'avoir une vision du rail à long terme tant pour la SNCB que pour Infrabel. Comment se déroule la négociation des contrats de gestion de la SNCB? L'échéance est prévue pour la fin de cette année.

Lors d'une précédente audition, la CEO de la SNCB avait déclaré que l'entreprise devrait fournir encore plus d'efforts en 2023 et 2024. Quelle est l'analyse du ministre sur la situation?

Le plan boost pour le rail a été mis en place en 2021 avec l'obtention d'un montant supplémentaire de 365 millions d'euros. Le ministre a déclaré que ce plan se poursuivra en 2023 et les mois qui viennent vont accélérer la mise en œuvre des investissements financiers. Quels sont les investissements prioritaires? Qu'en est-il de la finalisation des travaux du RER? L'intervenant se dit inquiet face à la situation actuelle des travaux. L'accélération des travaux semble techniquement poser problème entre Bruxelles et le Brabant Wallon? Qu'en sera-t-il dans le futur contrat de gestion?

Lors des discussions de la note de politique générale de 2021, le ministre de la mobilité déclarait que 75 gares étaient totalement autonomes et l'objectif était d'arriver à 150 gares autonomes en 2025 et 250 en 2030. Qu'en est-il de cet objectif de 150 gares autonomes en 2025? La fin des travaux de la gare de Mons étaient annoncés vers la fin de 2023. Est-il certain que les travaux de la gare de Mons seront clôturés en 2023? Dans la même lignée, qu'en est-il de la gare d'Ottignies?

L'intervenant salue l'ambition du gouvernement fédéral concernant le transport de fret. L'objectif est effectivement de doubler le transport de marchandises par le rail en 2030. Il s'agit d'un élément capital qui permet d'avancer dans le domaine du transport en adaptant les infrastructures au besoin, en agissant sur la proximité, en optimisant le trafic et en travaillant sur l'équité et la cohérence entre les différents moyens de déplacements.

Concernant la question des liaisons transfrontalières, le ministre promettait en 2022 de concrétiser des nouveaux accords de coopération. Ceux-ci porteront des bénéfices concrets pour les voyageurs transfrontaliers. La note de politique générale à l'examen mentionne

Het spoor

Na het begrotingsakkoord heeft de minister van Mobiliteit verklaard dat hij over extra middelen beschikte voor het spoor. Hoe zit het met het budget van twee miljard euro voor de komende tien jaar? Welke waarborgen zijn er dat de volgende regeringen die beslissing zullen naleven, want zowel voor de NMBS als voor Infrabel is een langetermijnvisie op de spoorwegen belangrijk. Hoe verlopen de onderhandelingen over de beheerscontracten van de NMBS? De termijn daarvoor verstrijkt eind dit jaar.

Tijdens een eerdere hoorzitting had de CEO van de NMBS verklaard dat het bedrijf in 2023 en 2024 nog meer inspanningen zou moeten leveren. Hoe ziet de minister de situatie?

Het Boostplan voor de Belgische spoorwegen heeft in 2021 een extra bedrag van 365 miljoen euro verkregen. De minister heeft verklaard dat het plan in 2023 zal worden voortgezet en dat de komende maanden de financiële investeringen versneld zullen worden uitgevoerd. Welke investeringen krijgen voorrang? Hoe zit het met de voltooiing van de GEN-werkzaamheden? De huidige stand van de werkzaamheden baart de spreker zorgen. De bespoediging van de werken lijkt technisch een probleem te vormen tussen Brussel en Waals-Brabant. Hoe zit dat in het toekomstige beheerscontract?

Tijdens de besprekingen van de beleidsnota 2021 heeft de minister van Mobiliteit verklaard dat 75 stations volledig autonoom waren en dat wordt beoogd in 2025 te komen tot 150 stations, en in 2030 tot 250. Hoe staat het met die doelstelling van 150 autonome stations in 2025? Er werd aangekondigd dat de werkzaamheden aan het station van Bergen tegen eind 2023 zouden zijn afgerond. Is het zeker dat dit het geval zal zijn? Hoe zit het in dat verband trouwens met het station van Ottignies?

De spreker is ingenomen met de ambitie van de federale regering met betrekking tot het vrachtvervoer. Het is inderdaad de bedoeling het goederenvervoer per spoor te verdubbelen tegen 2030. Dat streefdoel is van kapitaal belang, omdat zulks vooruitgang op het gebied van vervoer mogelijk maakt door de infrastructuur aan de noden aan te passen, door in te spelen op de nabijheid, door het verkeer te optimaliseren en door werk te maken van billijkheid en samenhang bij de verschillende vervoersmodi.

Wat de grensoverschrijdende spoorverbindingen betreft, sprak de minister in 2022 de belofte uit dat de nieuwe samenwerkingsovereenkomsten concreet gestalte zouden krijgen. Die overeenkomsten zouden concrete winst opleveren voor de grensoverschrijdende

qu'en 2023, les contacts avec les pays limitrophes vont s'intensifier. N'est-il pas opportun de profiter de la présidence européenne pour avancer sur le dossier et développer ce transport transfrontalier mais aussi éliminer les très courts trajets en avion. Des accords de coopération se dégagent-ils au niveau des trains de nuit et voyages internationaux?

Le conseil communal de Charleroi a voté une motion concernant le report de l'ouverture de la ligne IC Charleroi-Sud-Ottignies-Wavre-Louvain. Le ministre est-il au courant de cette motion? Quelle est sa réaction?

La sécurité routière et la mobilité multimodale

Les États généraux de la sécurité routière ont été organisés à la fin du mois de novembre 2021. Il s'agit d'un moment charnière pour le lancement de nouvelles mesures et d'initiatives qui doivent permettre de rencontrer les objectifs nécessaires en la matière. L'ambition du gouvernement est d'arriver à 0 décès sur les routes en 2050. Comment expliquer que les indicateurs de la sécurité routière soient à la hausse? Comment dynamiser la commission fédérale sécurité routière? Où en est le plan interfédéral de sécurité routière? Comment augmenter la cohésion des mesures régionales?

Un appel à projets pour des événements locaux autour de la sécurité routière a été lancé en 2022. Qu'en est-il des résultats et des enseignements pour réitérer l'initiative en 2023?

L'intervenant rappelle que son groupe n'est pas favorable à ce permis à points mais il souhaite un meilleur travail sur les récidivistes pour les grands excès de vitesse, l'alcool au volant, les délits de fuite. Ce comportement irresponsable représente 5 à 10 % des conducteurs. Il est en faveur d'une augmentation des contrôles policiers pour tous les usagers. Quel est le stade d'avancement de la concertation avec les régions sur la question, sur la problématique?

Il est prévu que le Code de la route subira quelques modifications. L'intervenant demande plus de clarté sur ce sujet. Qu'en est-il des autres enjeux du code de la route comme l'intégration des voitures autonomes? Est-il possible d'avoir plus de précisions suite à l'adoption de la résolution (DOC 55 1880) en mars 2021? Est-il possible d'avoir plus d'informations sur le calendrier?

Concernant la problématique des plaques d'immatriculation personnalisées, le ministre a indiqué que la DIV allait renforcer son processus de filtrage afin d'éviter

reizigers. In deze beleidsnota wordt aangekondigd dat de contacten met de buurlanden in 2023 intensiever zullen worden. Zou het Belgische voorzitterschap niet kunnen worden aangewend om voortgang te maken in dat dossier en om het grensoverschrijdende vervoer uit te bouwen, maar ook om een einde te maken aan heel korte vluchten? Is er zicht op samenwerkingsovereenkomsten voor nachttreinen en internationale reizen?

De gemeenteraad van Charleroi heeft een motie aangenomen met betrekking tot het uitstel van de opening van de IC-lijn Charleroi-Sud-Ottignies-Wavre-Leuven. Is de minister op de hoogte van die motie? Wat is zijn reactie?

Verkeersveiligheid en multimodale mobiliteit

Eind november 2021 werden de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid gehouden. Dit is een keerpunt voor het opstarten van nieuwe maatregelen en initiatieven die moeten helpen om de noodzakelijke doelstellingen op dat vlak te halen. De regering streeft naar nul verkeersdoden tegen 2050. Hoe valt dan te verklaren dat de indicatoren van de verkeersveiligheid de hoogte ingaan? Hoe kan de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid dynamischer worden gemaakt? Hoe zit het met het interfederaal plan voor verkeersveiligheid? Hoe kan er meer samenhang komen in de gewestelijke maatregelen?

In 2022 werd een projectoproep gelanceerd voor lokale evenementen rond verkeersveiligheid. Wat zijn de resultaten daarvan en welke lessen kunnen eruit worden getrokken om het initiatief in 2023 te herhalen?

De spreker wijst erop dat zijn fractie geen voorstander is van het rijbewijs met punten, maar hij wil dat er meer wordt gedaan tegen recidivisten voor grote snelheidsovertredingen, alcohol achter het stuur en vluchtmisdrijf. 5 tot 10 % van de bestuurders vertoont dergelijk onverantwoord gedrag. De spreker is voorstander van meer politiecontroles voor alle weggebruikers. Wat is de stand van het overleg dat ter zake met de gewesten wordt gevoerd?

De Wegcode zou op bepaalde punten worden gewijzigd. De spreker vraagt hierover meer duidelijkheid. Hoe zit het met de andere belangrijke thema's voor de Wegcode, zoals de regels voor zelfrijdende auto's? Kunnen er meer details worden gegeven met betrekking tot de resolutie (DOC 55 1880/012) die in maart 2021 werd aangenomen? Kan er meer informatie worden gegeven over het tijdspad?

Wat de gepersonaliseerde nummerplaten betreft, heeft de minister aangekondigd dat de DIV zijn filterproces zal verbeteren om haatdragende, negationistische

toute référence haineuse, négationniste ou injurieuse sur ces plaques. L'intervenant souhaite plus d'informations sur le processus de filtrage.

Aviation

Le sujet polémique du survol de Bruxelles est plus présent dans la note de politique générale que l'année passée. L'intervenant estime important d'apporter des réponses concrètes concernant les nuisances générées par l'aéroport de Bruxelles-National. La note contient plusieurs propositions et notamment l'arrêté ministériel Quota Count. Des concertations ont-elles eu lieu? Quelle est l'analyse de cette concertation?

Concernant la mise en œuvre des redevances variables, comment avance ce mécanisme de modulation de redevance pour début 2023? Quels sont les contours de ce mécanisme? Comment décourager ces vols de courtes distances?

Il a été question de la mise en place d'une autorité de contrôle indépendante des nuisances sonores. La note de politique générale mentionne également la création de cette autorité. Qu'en est-il? La création de cette autorité est rendue obligatoire par un règlement européen mais elle n'existe toujours pas. L'intervenant souhaite savoir un peu plus sur le calendrier? Qui composera cette autorité pour assurer son indépendance? Quelles seront ses compétences?

L'accord de coopération entre le niveau fédéral et les entités fédérées n'aboutit pas tout le temps à des concertations réussies. Combien de réunions officielles se sont-elles tenues en 2022? Quel est le planning pour 2023? Qu'en est-il de la déclaration commune?

Le règlement européen sur les drones harmonise les législations nationales. Quelle est la marge de manœuvre réelle du ministre dans ce domaine? Quelles sont les actions dans le secteur ferroviaire et le secteur aérien?

M. Jan Briers (cd&v) estime que le rail ne connaît qu'une seule grande priorité: ramener le service actuel à un niveau acceptable. Ce thème a été longuement débattu par la commission. Le ministre a annoncé un plan d'action jeudi dernier. Peut-il fournir davantage de précisions à ce sujet?

Outre cette priorité absolue, l'intervenant souhaiterait évoquer d'autres points d'attention en matière de politique ferroviaire.

of beledigende boodschappen op gepersonaliseerde nummerplaten te voorkomen. De spreker vraagt meer informatie over dat filterproces.

Luchtvaart

De fel gecontesteerde vluchten boven Brussel zijn dit jaar prominenter aanwezig in de beleidsnota dan vorig jaar. De spreker vindt het belangrijk dat er concrete oplossingen komen voor de overlast die de luchthaven Brussel-Nationaal veroorzaakt. De beleidsnota bevat meerdere voorstellen, waaronder het ministerieel besluit inzake *quota count*. Heeft er overleg plaatsgevonden? Zo ja, welke analyse is uit dat overleg voortgekomen?

Wat de implementatie van de variabele heffingen betreft, vraagt de spreker welke vooruitgang werd geboekt met betrekking tot die regeling voor het moduleren van de heffing tegen begin 2023. Wat zijn de krijtlijnen van die regeling? Hoe kunnen die kortafstandsvluchten worden ontmoedigd?

Er was sprake van de oprichting van een onafhankelijke controle-instantie voor geluidshinder. De oprichting van die instantie komt ook in de beleidsnota aan bod. Hoe staat het met de oprichting ervan? Die is immers verplicht op grond van een Europese verordening, maar die instantie bestaat nog steeds niet. De spreker wil meer vernemen over het tijdschema. Hoe zal die instantie zijn samengesteld om de onafhankelijkheid ervan te waarborgen? Waarvoor zal ze bevoegd zijn?

De samenwerkingsovereenkomst tussen de federale overheid en de deelstaten levert niet altijd een geslaagd overleg op. Hoeveel officiële vergaderingen hebben in 2022 plaatsgevonden? Wat is de planning voor 2023? Hoe zit het met de gezamenlijke verklaring?

De Europese verordening over drones harmoniseert de nationale wetgevingen. Over hoeveel manoeuvreerruimte beschikt de minister werkelijk op dat vlak? Welke acties worden ondernomen in de sector van de spoorwegen en die van de luchtvaart?

Volgens de heer *Jan Briers (cd&v)* is er eigenlijk maar een grote prioriteit voor het spoor: de huidige dienstverlening terug op een aanvaardbaar niveau brengen. Dit onderwerp werd door de commissie uitvoerig besproken. De minister kondigde afgelopen donderdag een actieplan aan. Kan de minister meer details hierover geven?

Naast deze absolute prioriteit, staat de spreker graag nog even stil bij andere aandachtspunten voor het spoorbeleid.

Contrat de service public

Il vaudrait mieux sceller définitivement le contrat de service public et le contrat de performance pour la SNCB et Infrabel par l'apposition des signatures requises avant la fin de l'année. Les démarches nécessaires ont-elles été entreprises et prévues afin de finaliser ces contrats?

Les membres de la commission ont reçu un courrier de la part de ALLrail en ce qui concerne l'attribution directe du contrat de service public à la SNCB. Ce contrat ne respecterait pas le principe de proportionnalité. Le ministre a indiqué dans les médias qu'il était "attentif" aux arguments de ALLrail, mais qu'il ne renoncera pas au contrat de service public.

Les Pays-Bas n'attribuent pas l'ensemble du réseau ferroviaire national à un seul opérateur, mais plutôt le réseau ferroviaire dit principal. Ils ont toutefois reçu un courrier critique de la Commission européenne en ce qui concerne cette attribution à l'opérateur historique NS. L'engagement d'une procédure d'infraction par la Commission européenne dépendra des réponses des autorités néerlandaises.

Dans quelle mesure la Belgique peut-elle éviter des procédures de ce type? Le ministre s'est-il concerté au préalable avec les autorités européennes dans le cadre de la rédaction du contrat de service public?

Le ministre a soumis les deux contrats à la Commission en juin 2022. Ces contrats ont fait l'objet d'un échange de vues approfondi à l'époque. Des leçons ont-elles été tirées de cette expérience? Des éléments ont-ils été intégrés dans les discussions? L'intervenant évoque par exemple la nécessité d'une plus grande accessibilité des données de la SNCB. Le ministre resoumettra-t-il également les contrats définitifs à la commission?

Ces contrats contiendront de très nombreux ICP. Une évaluation aura lieu chaque année. Quelles seront les sanctions en cas d'évolution ou d'évaluation négative de ces ICP?

Investissements dans les trains et les chemins de fer

Le plus gros problème aujourd'hui est le matériel roulant. Les exemples de liaisons ferroviaires avec un matériel insuffisant, un matériel inadapté, des pannes, des portes qui ne s'ouvrent pas, etc. ne manquent pas. Pourtant, la note de politique générale ne parle pas d'investissements dans le matériel roulant. Il avait été annoncé précédemment qu'une commande de nouvelles locomotives serait urgente pour faire face aux pannes croissantes des anciens types. Où est passé cette

Openbaredienstcontract

Het openbaredienstcontract en het performantiecontract voor de NMBS en Infrabel zouden best voor het einde van het jaar definitief bezegeld worden met de nodige handtekeningen. Werden de nodige stappen gezet en gepland om dit rond te krijgen?

De commissieleden hebben een brief ontvangen van ALLrail met betrekking tot de *direct award* van het openbaredienstcontract aan de NMBS. Het contract zou niet in overeenstemming zijn met het proportionaliteitsbeginsel. De minister gaf in de media aan "aandachtig te zijn" voor de argumenten van ALLrail, maar hij zal niet afstappen van het openbaredienstcontract.

Nederland wijst niet het gehele binnenlandse spoor-net toe aan één operator, maar wel het zogenaamde hoofdrailnet. Toch heeft Nederland een kritisch schrijven van de Europese Commissie ontvangen met betrekking tot deze toewijzing aan de historische operator NS. Het zal afhangen van de antwoorden van de Nederlandse autoriteiten of de Europese Commissie al dan niet een inbreukprocedure zal starten.

In hoeverre kan België dergelijke procedures voorkomen? Heeft de minister bij de uitwerking van het openbaredienstcontract voorafgaandelijk overleg gepleegd met de Europese instanties?

De minister heeft de twee contracten in juni 2022 aan de commissie voorgelegd. Daar werd toen uitgebreid over van gedachten gewisseld. Werden daar lessen uit getrokken? Werden elementen mee genomen in de besprekingen? Het lid verwijst bijvoorbeeld naar de nood aan meer openheid rond de data van de NMBS. Zal de minister de uiteindelijke contracten ook nog aan de commissie voorleggen?

De contracten zullen heel wat KPI's bevatten. Jaarlijks zal een evaluatie opgemaakt worden. Welke sancties zullen er gekoppeld worden aan een negatieve evolutie of evaluatie van die KPI's?

Investeren in treinen en sporen

Het grootste probleem is vandaag het rollend materiaal. Er zijn voorbeelden genoeg van treinverbindingen met te weinig materiaal, ongepast materiaal, pannes, deuren die niet open gaan, enz. Toch staat er in de beleidsnota niet vermeld over investeringen in rollend materiaal. Eerder werd aangekondigd dat een bestelling van nieuwe locomotieven dringend zou zijn om de toenemende pannes bij oudere types te kunnen opvangen. Waar is die bestelling gebleven? Hoe wordt

commande? Comment une pression est-elle exercée pour accélérer la livraison cruciale mais retardée des M7?

Dans sa note de politique générale précédente, le ministre avait mentionné un objectif de 150 stations accessibles d'ici 2025. Il était également question de réduire le délai de réservation pour obtenir une assistance pour les personnes handicapées. Cet élément semble être absent de la note de politique générale actuelle. Où en est-on et quelles sont les perspectives à cet égard pour 2023?

Le ministre a – à juste titre – de grandes ambitions pour le transport ferroviaire de marchandises. Dans la note de politique générale, il fait référence à 82 millions d'euros obtenus via l'appel CEF. Des investissements sont-ils prévus en fonction d'une augmentation du volume du fret ferroviaire?

Le ministre annonce la création d'un Comité consultatif d'utilisateurs du fret ferroviaire. L'intervenant pense que cette initiative pourrait être intéressante. Quel est le calendrier? Quelle sera sa composition?

La note de politique générale mentionne également un nouveau modèle d'exploitation de la bosse de triage d'Anvers-Nord visant à optimiser son usage, avec une gestion neutre. Quels plans concrets sont élaborés à cet effet? Lineas continuera-t-il à assumer ce rôle, en supervisant la gestion neutre? Infrabel prendra-t-il lui-même en charge ces opérations?

Service

Le ministre annonce l'extension du service en 2023. L'intervenant part du principe que l'offre théorique actuelle sera d'abord mise en pratique. Quel est le délai prévu à cet effet? Et quel sera dès lors le calendrier de l'extension prévue (troisième phase du plan de transport établi en 2019)?

Il est également question d'un prochain plan de transport qui entrera en vigueur en décembre 2023. Cela signifie-t-il que le ministre ne consultera pas les parties prenantes préalablement à l'élaboration d'un nouveau plan de transport, comme cela a toujours été le cas dans le passé? S'il les consulte toutefois, il faudra deux ans pour que tout soit finalisé. Par conséquent, le plan ne sera prêt qu'en décembre 2024.

L'intervenant attend avec impatience la réforme tarifaire annoncée précédemment. À cet égard, il fait part de quelques préoccupations:

er druk gezet om de cruciale, maar vertraagde levering van M7's te versnellen?

In zijn vorige beleidsnota had de minister een streefcijfer van 150 toegankelijke stations tegen 2025 vermeld. Ook was er sprake van het verkorten van de reservatietermijn om assistentie te krijgen voor mensen met een beperking. Dit element ontbreekt enigszins in de huidige beleidsnota. Wat is de stand van zaken en welke vooruitzichten zijn er op dat vlak voor 2023?

De minister heeft – terecht – grote ambities op het vlak van goederenvervoer via het spoor. In de beleidsnota verwijst hij naar 82 miljoen euro via CEF-middelen. Zijn investeringen gepland naargelang van een verhoogd volume goederen over het spoor?

De minister kondigt de oprichting aan van een Raadgevend Comité van gebruikers van het goederenvervoer per spoor. De spreker denkt dat dit een interessant initiatief kan zijn. Wat is de timing? Wat zal de samenstelling ervan zijn?

De beleidsnota vermeldt ook een nieuw operationeel model voor de trierheugel in Antwerpen-Noord, met het oog op de optimalisatie van het gebruik, met neutraal beheer. Welke plannen worden er hiervoor concreet uitgewerkt? Zal Lineas deze rol op zich blijven nemen, met een toezicht op het neutraal beheer? Zal Infrabel zelf deze operaties op zich nemen?

Dienstverlening

De minister kondigt de uitbreiding van de dienstverlening aan in 2023. De spreker neemt aan dat eerst het actuele theoretische aanbod in praktijk zal worden gebracht. Wat is de timing daarvan? En wat is dan de timing voor de voorziene uitbreiding (derde fase van de in 2019 vastgelegde vervoersplan)?

Er is ook sprake van een volgend vervoersplan dat in werking zal treden in december 2023. Wil dat zeggen dat de minister de stakeholders niet zal raadplegen voor de uitwerking van een nieuw vervoersplan, zoals dat in het verleden altijd is gebeurd? Indien hij dat wel doet, is er twee jaar nodig om alles rond te krijgen. En zal het plan pas in december 2024 klaar zijn.

De spreker kijkt uit naar de eerder aangekondigde tariefhervorming. Hij geeft hierbij enkele bekommernissen mee:

— La coopération ciblée avec la Ligue des Familles/Gezinsbond concernant les familles nombreuses sera-t-elle maintenue?

— Les personnes âgées ne peuvent bénéficier d'un tarif senior qu'à partir de 9 heures. Il s'agit d'une mesure relativement peu flexible. L'intervenant plaide en faveur de l'introduction de tarifs par groupe-cible, pendant et en dehors des heures de pointe. On pourrait éventuellement considérer que certaines liaisons ne sont pas concernées par le tarif des heures de pointe.

— Les abonnements Flex sont-ils uniquement destinés aux travailleurs ou sont-ils également valables pour les étudiants?

Communication à bord des trains

L'intervenant souligne la grande nécessité d'assurer une communication appropriée et précise à bord des trains, en particulier dans les situations de crise. Les accompagnateurs de trains sont généralement des personnes bienveillantes qui font tout leur possible. L'application ne fonctionne pas non plus de manière optimale en cas de dérogations à l'horaire normal.

Le ministre indique qu'une étude a été lancée concernant le service intégré. L'intervenant souhaite en savoir plus à ce sujet. Qui mène cette étude? Selon quel calendrier et dans quelle optique?

La note de politique générale mentionne une série de mesures énergétiques concernant les bâtiments administratifs de la SNCB et d'Infrabel. Le ministre reste muet quant au développement d'un siège central, moderne et, espérons-le, neutre d'un point de vue énergétique de la SNCB à Bruxelles-Midi. Quel est l'état d'avancement de ces projets?

Liaisons internationales

Quelle est la situation actuelle concernant le train de nuit à destination de Malmö?

Le ministre peut-il en dire plus sur les liaisons Gand-Terneuzen et Hamont-Weert? La liaison Gand-Terneuzen n'est abordée que sous l'angle du transport de marchandises. Quelle est la prochaine étape? Des Eurostar et des TGV (Thalys) supplémentaires circuleront-ils sur la ligne Amsterdam-Bruxelles? Dans ce dossier également, quelle est la prochaine étape?

— Zal er een gerichte samenwerking met de Gezinsbond/*Ligue des Familles* blijven bestaan met betrekking tot grote gezinnen?

— Senioren krijgen een seniorentarief pas vanaf 9 uur. Dat is een nogal zwart-witte-maatregel. De spreker pleit voor de invoering van doelgroepstarieven, binnen en buiten de spitsuren. Eventueel zouden een aantal verbindingen zelfs "off-spits" kunnen worden gemaakt.

— Gelden Flex Abonnementen enkel voor werknemers of ook voor studenten?

Communicatie aan boord van de trein

De spreker wijst op de grote nood aan gepaste, accurate communicatie in de treinen, vooral in crisissituaties. Treinbegeleiders zijn over het algemeen welwillende mensen die hun uiterste best doen. Ook de app functioneert niet optimaal als er afwijkingen zijn van het normale dienstrooster.

De minister stelt dat er een onderzoek is opgestart met betrekking tot de geïntegreerde dienstverlening. De spreker wil graag meer informatie over dit onderwerp. Wie voert deze studie uit? Met welke timing en welk perspectief?

Er worden in de beleidsnota een aantal maatregelen vermeld met betrekking tot energiemaatregelen voor de administratieve gebouwen van NMBS en Infrabel. De minister zwijgt evenwel over de ontwikkeling van één gecentraliseerde, moderne (hopelijk quasi energieneutrale) hoofdzetel van de NMBS aan Brussel Zuid. Wat is de stand van zaken van deze plannen?

Internationale verbindingen

Wat is de huidige situatie met betrekking tot de nachttrein naar Malmö?

Kan de minister meer uitleg geven over de verbindingen Gent-Terneuzen en Hamont-Weert. De verbinding Gent-Terneuzen komt enkel aan bod met betrekking tot goederenvervoer. Wat is de volgende stap? Komen er extra Eurostars en tgv's (thalys) op de lijn Amsterdam-Brussel? Wat is ook de volgende stap?

Aviation

M. Briers demande plus d'informations sur le dossier de l'aéroport de Bruxelles. Le ministre annonce qu'il s'efforcera de renforcer les normes de bruit pour l'aéroport. Le membre soutient bien sûr pleinement cette démarche. La paix et la tranquillité des riverains, le repos nocturne en particulier, méritent que l'on y attache l'attention nécessaire. Grâce aux évolutions techniques des avions, des appareils plus silencieux arrivent sur le marché. À quelle vitesse les compagnies aériennes peuvent-elles répondre à ces nouvelles attentes? Dans le même temps, les opérateurs doivent aussi pouvoir compter sur un cadre d'exploitation stable.

Le membre cite l'accord de gouvernement: "Nous trouverons une solution pour les nuisances sonores et pour l'insécurité juridique à laquelle l'aéroport de Bruxelles est confronté. Le gouvernement travaillera sur un projet de loi aérienne équilibré."

La note de politique générale reconnaît l'importance de l'incertitude juridique à résoudre. Le ministre mentionne une liste de mesures (AM quotas de bruit, AR normes de vent, programme PBN, etc.), mais il n'y est plus question d'une "loi aérienne". Le ministre essaie de procéder étape par étape, mais ne serait-il pas préférable de présenter immédiatement une solution globale à toutes les parties prenantes pour surmonter simultanément les deux obstacles mentionnés ci-dessus?

Sécurité routière

Les statistiques de sécurité routière pour les neuf premiers mois de 2022 ont été publiées la semaine dernière. Les chiffres étaient extrêmement mauvais, voire encore plus mauvais qu'avant la crise du coronavirus. En Flandre, le nombre de tués sur les routes est passé à 171. C'est le nombre le plus élevé depuis 2016. En Wallonie, la hausse a encore été plus forte qu'en Flandre. Le nombre d'accidents avec lésions corporelles a également augmenté dans les trois régions, passant de 15.351 à 17.320 en Flandre (+13 %), de 7031 à 7489 en Wallonie (+6 %) et de 2537 à 3059 à Bruxelles (+21 %). Il s'agit du nombre le plus élevé d'accidents avec lésions corporelles à Bruxelles de ces dix dernières années. Le nombre de cyclistes tués dans l'ensemble du pays est passé de 31 à 49. Il s'agit également d'un record pour ces dix dernières années.

Ces piètres résultats ont été enregistrés malgré tous les objectifs qui ont été prônés depuis 2010 (*GoforZero*, *All for zero* et d'autres campagnes de sécurité routières) et l'existence des États généraux de la sécurité routière depuis vingt ans. Il y a un besoin criant de mesures concrètes.

Luchtvaart

De heer Briers vraagt meer inlichtingen over het dossier van de luchthaven Brussel-Nationaal. De minister kondigt aan dat hij werk zal maken van strengere geluidsnormen voor de luchthaven. Daar kan het lid uiteraard ten volle achter staan. De rust van de omwonenden, de nachtrust in het bijzonder, verdient de nodige aandacht. De technische evolutie van vliegtuigen maakt dat er meer stillere vliegtuigen op de markt komen. Hoe snel kunnen luchtvaartmaatschappijen inspelen op deze nieuwe verwachtingen? De operatoren moeten tegelijkertijd toch ook kunnen rekenen op een stabiel exploitatiekader.

Het lid citeert het regeerakkoord: "We realiseren een oplossing voor de geluidshinder en voor de rechtsonzekerheid waarmee de luchthaven Brussel-Nationaal wordt geconfronteerd. De regering werkt een ontwerp van evenwichtige vliegwet uit."

De beleidsnota onderkent het belang van de op te lossen rechtsonzekerheid. De minister vermeldt een lijst maatregelen (ministerieel besluit geluidsquota, koninklijk besluit windnormen, PBN-programma enzovoort), maar van een "vliegwet" is er geen sprake meer. De minister probeert stapsgewijs te gaan, maar zou het niet beter zijn om meteen een globale oplossing voor te leggen aan alle stakeholders om de twee bovenvermelde elementen tegelijkertijd te ondervangen?

Verkeersveiligheid

Vorige week werden de verkeersveiligheidsstatistieken voor de eerste negen maanden van 2022 bekendgemaakt. De cijfers waren dramatisch slecht, zelfs slechter dan in precoronatijden. In Vlaanderen steeg het aantal verkeersdoden naar 171. Dat is het hoogste aantal sinds 2016. In Wallonië was de stijging nog groter dan in Vlaanderen. Ook het aantal letselongevallen is in de drie gewesten gestegen: van 15.351 naar 17.320 in Vlaanderen (+13 %), van 7031 naar 7489 in Wallonië (+6 %), en van 2537 naar 3059 in Brussel (+21 %). Dat is voor Brussel het hoogste aantal letselongevallen in de afgelopen tien jaar. Het aantal fietsdoden in heel het land steeg van 31 naar 49. Ook dit is het hoogste aantal in de afgelopen tien jaar.

Dit alles ondanks alle doelstellingen die sinds 2010 werden vooropgesteld (*GoforZero*, *All for zero* en andere verkeersveiligheids campagnes) en het bestaan van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid sinds twintig jaar. Er is een grote nood aan concrete maatregelen.

Permis de conduire à points

Le premier ministre a expliqué dans la presse que le texte n'était pas encore prêt, alors que des dispositions légales existent depuis 1990. Le membre renvoie à une proposition de loi de 2014. La précédente ministre de la Mobilité a fait réaliser une étude. Bien qu'elle n'ait pas induit l'instauration du permis de conduire à points, des mesures de lutte contre la récidive ont néanmoins été élaborées. En 2014, le permis de conduire à points a également été inscrit dans l'Accord de gouvernement flamand de 2014-2019. Et il a été inscrit en 2020 dans l'Accord de gouvernement fédéral: "Le gouvernement travaille sur une approche structurelle de la récidive persistante (...). La loi sur le permis de conduire à points en constitue la base;"

Début 2022, M. Jef Van den Bergh a déposé une nouvelle proposition de loi (DOC 55 2528). VIAS a présenté une étude sur le permis de conduire à points et a appelé à son "introduction urgente". Le ministre de la Mobilité s'est mis au travail avec les ministres de la Justice et de l'Intérieur pour élaborer un avant-projet. Et pourtant, après 32 ans, le gouvernement estime que le texte de loi n'est pas encore prêt. Le membre ne comprend pas cela et il demande comment le ministre peut l'expliquer aux proches des victimes de la route. Quelles mesures le ministre propose-t-il pour atteindre les objectifs convenus? De nouvelles amendes ou de nouvelles campagnes de sensibilisation ne suffisent pas. Le risque de perdre son permis de conduire, en revanche, peut avoir un impact sur le comportement des conducteurs.

L'intervenant a le sentiment que, du côté wallon, on a une fausse perception du permis de conduire à points. Le permis de conduire à points n'a pas pour but de harceler les conducteurs ou de les traiter comme des vaches à lait. Il s'agit d'un système très équitable, efficace et juste, qui ne pénalise pas outre mesure le conducteur qui commet une première infraction peut-être par inadvertance. Le membre est ouvert aux alternatives qui présentent les mêmes caractéristiques et qui s'attaquent réellement à la récidive. Il espère que les membres de la commission oseront examiner le permis de conduire à points avec un esprit tout aussi ouvert.

Dans sa note de politique générale, le ministre déclare également ce qui suit: "En matière de vitesse, je souhaite introduire la notion de sanctions proportionnelles aux risques engendrés pour les autres usagers." Qu'est-ce que cela signifie? Le ministre parle d'une progressivité des sanctions. Comment faut-il l'interpréter?

Rijbewijs met punten

De eerste minister verklaarde in de pers dat de tekst nog niet klaar was terwijl er sinds 1990 wettelijke bepalingen bestaan. Het lid verwijst naar een wetsvoorstel uit 2014. De vorige minister van Mobiliteit liet een studie uitvoeren. Ook al leidde die niet tot de invoering van het rijbewijs met punten, toch werd er werk gemaakt van recidivemaatregelen. In 2014 werd het rijbewijs met punten ook opgenomen in het Vlaamse regeerakkoord 2014-2019. En in 2020 werd het ingeschreven in het Federaal regeerakkoord: "De regering maakt werk van een structurele aanpak van hardnekkige recidive (...) De wet betreffende het rijbewijs met punten vormt hiervoor de basis."

Begin 2022 diende de heer Jef Van den Bergh een nieuw wetsvoorstel (DOC 55 2528/001) in. VIAS presenteerde een studie over het rijbewijs met punten en vroeg om het "dringend in te voeren". De minister van Mobiliteit ging samen met de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken aan de slag om een voorontwerp uit te werken. En toch vindt de regering na 32 jaar dat het de wettekst nog niet rijp is. De spreker begrijpt dit niet en hij vraagt hoe minister dit kan uitleggen aan de nabestaanden van verkeersslachtoffers. Welke maatregelen schuift de minister naar voor om de afgesproken doelstellingen te bereiken? Nieuwe geldboetes of nieuwe sensibiliseringscampagnes zijn niet voldoende. Een dreigend verlies van het rijbewijs kan daarentegen wel een impact hebben op het rijgedrag van de bestuurders.

De spreker heeft het gevoel dat aan Waalse zijde het rijbewijs met punten met een foute een foute perceptie kampt. Het rijbewijs met punten is niet bedoeld om bestuurders te pesten of ze als melkkoe te behandelen. Het is net een heel eerlijk, effectief en rechtvaardig systeem, dat de bestuurder niet extra straft bij een eerste overtreding die misschien door een onoplettendheid is gebeurd. De spreker staat open voor alternatieven die dezelfde eigenschappen hebben en recidive ook écht aanpakken. Hij hoopt dat de commissieleden met een even open geest naar het rijbewijs met punten durven te kijken.

In zijn beleidsnota verklaart de minister ook het volgende: "Voor snelheidsovertredingen zou ik sancties willen invoeren die in verhouding staan tot de risico's veroorzaakt voor andere weggebruikers." Wat wordt hiermee bedoeld? De minister spreekt van een progressiviteit van de sancties. Hoe moet dit worden geïnterpreteerd?

GSM au volant

La distraction – causée dans 99 % des cas par l'utilisation du GSM – est devenue en quelques années la principale cause de mortalité sur la route. La commission s'est déjà penchée sur le sujet. Le membre se réfère à la discussion de la proposition de loi modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière en vue d'accorder la force probante particulière à toutes les infractions aux dispositions du Code de la route qui ont été constatées au moyen d'un appareil fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié (DOC 55 1234). Toutefois, le principal défi réside dans l'application de la législation. Ce problème ne sera pas résolu en déployant des agents à bord d'un véhicule (éventuellement plus élevé) pour regarder à l'intérieur des voitures. Il y a un réel besoin d'outils techniques, et ceux-ci existent aux Pays-Bas, par exemple. Le ministre veut lancer un projet pilote à cet effet, mais le COC n'a pas été consulté à ce sujet. Cependant, il est crucial que les principes du droit à la vie privée soient appliqués à 200 % ici. Où en est le dossier? Le COC a-t-il rendu un avis entre-temps? Peut-on ainsi réaliser un contrôle de l'utilisation du GSM au volant tout en respectant le droit à la vie privée?

Un audit de l'Institut de sécurité routière Vias est en cours. Les suspicions dont la presse s'est fait l'écho sont-elles fondées? Où en est le dossier? Pourquoi cet audit n'est-il pas encore disponible?

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) commence son intervention par une série de constatations.

Tout d'abord, il y a le retour des embouteillages sur les routes, plus importants qu'avant le confinement. Le transport routier de marchandises continue à augmenter. Le Bureau du Plan lui-même prévoit d'ailleurs une augmentation permanente du transport de marchandises en Belgique dans le cadre d'une politique inchangée.

L'augmentation des embouteillages s'explique par trois facteurs:

1. le transport routier de marchandises reste l'option la moins chère en termes de transport;
2. l'avantage fiscal pour les voitures de société ainsi que la promotion des voitures électriques créent d'avantage de trafic individuel;
3. les mauvaises performances des transports publics, dues à leur sous-financement structurel, qui incite aux déplacements en voiture.

Gsm achter het stuur

Afleiding – in 99 % van de gevallen door gsm-gebruik – is op enkele jaren tijd zowat de grootste killer in het verkeer geworden. Er werd hierrond al in commissie gewerkt. De spreker verwijst naar de bespreking van het wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, met het oog op het toekennen van bijzondere bewijswaarde aan alle overtredingen op de bepalingen van de Wegcode die met een onbemand automatisch werkend toestel worden vastgesteld (DOC 55 1234/001). De grote uitdaging ligt evenwel bij de handhaving. Dat probleem zal niet worden opgelost door het inzetten van agenten die vanuit een (eventueel hoger) voertuig in de wagens moeten binnenkijken. Er is écht nood aan technische hulpmiddelen, en die bestaan bijvoorbeeld in Nederland. De minister wil hiervoor een proefproject starten, maar het COC werd hierover niet geraadpleegd. Nochtans is het cruciaal dat de principes van de privacy hier 200 % op toegepast worden. Wat is de stand van zaken in dit dossier? Heeft het COC ondertussen een advies overgemaakt? Kan daarmee een *privacy-proof* controle op gsm-achter-het-stuur gerealiseerd worden?

Er loopt een audit naar het Verkeersveiligheidsinstituut Vias. Kloppen de verdachtmakingen in de pers? Wat is hier de stand van zaken? Waarom is die audit er nog niet?

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) steekt van wal met een aantal vaststellingen.

Ten eerste zijn er opnieuw files op de wegen, en die zijn langer dan vóór de lockdown. Het goederenvervoer over de weg blijft toenemen. Volgens het Planbureau zal die toename in België bij ongewijzigd beleid trouwens permanent zijn.

De toename van de files kan worden verklaard door drie factoren:

1. het goederenvervoer over de weg blijft de goedkoopste optie;
2. het belastingvoordeel voor bedrijfswagens en het bevorderen van elektrische wagens zorgen voor meer individueel verkeer;
3. de slechte prestaties van het openbaar vervoer, die een gevolg zijn van structurele onderfinanciering, waardoor de mensen geneigd zijn de wagen te nemen.

Cette évolution porte préjudice au climat et à l'économie.

Le transport de marchandises augmente car les voies navigables et le transport ferroviaire de marchandises ne sont pas assez compétitifs. Cependant, la navigation intérieure est de plus en plus confrontée à des niveaux d'eau assez bas surtout pendant les mois d'été.

Entre-temps, le gouvernement a perdu tout contrôle sur le transport ferroviaire de marchandises en raison de la libéralisation. L'opérateur Lineas est au bord de la faillite malgré les subventions gouvernementales. Quel entrepreneur voudrait signer de nouveaux contrats à long terme dans un secteur en difficulté? Quelles sont les mesures à prendre pour doubler le transport de marchandises par le rail?

La redevance kilométrique pour les camions n'entraîne pas du tout une diminution du transport de marchandises, bien au contraire. Les recettes provenant de cette redevance kilométrique sont réinvesties dans de nouvelles infrastructures routières, telles que des ponts et des tunnels, et augmentent la capacité d'attirer de nouveaux transports de marchandises.

C'est pourquoi l'intervenante recommande une réévaluation de cette redevance kilométrique.

Le gouvernement continue aussi de subventionner les voitures de société. Ceux qui en bénéficient ne vont évidemment pas utiliser les transports publics ou le vélo, surtout lorsqu'ils ont accès à une carte de carburant en plus.

Parallèlement, les personnes qui possèdent ou utilisent une voiture électrique fournie par l'employeur parcourent plus de kilomètres avec celle-ci. De plus, le gouvernement encourage fiscalement les conducteurs à utiliser une voiture électrique. En d'autres termes, le passage à la conduite électrique augmente le nombre de voitures sur les routes et provoque davantage d'embouteillages.

De nombreux passagers du train préfèrent aujourd'hui de nouveau la voiture pour leurs déplacements. C'est le résultat du manque de ponctualité de la SNCB, d'un mauvais entretien par Infrabel, de prix de billets toujours plus chers, d'un stationnement payant en gare, de la fermeture de guichets de gare, d'un manque de personnel, de ressources et d'argent. Le ministre est responsable de la situation.

Dans une décennie, le souvenir de ce gouvernement sera celui qui n'a pas investi dans les chemins de fer, entraînant la disparition de 700 kilomètres de voies en Belgique. Peut-être même que 20 lignes de train ou plus

Die evolutie is schadelijk voor het klimaat en de economie.

Het goederenvervoer over de weg neemt toe omdat de waterwegen en de spoorwegen onvoldoende competitief zijn. De binnenscheepvaart wordt echter almaar vaker geconfronteerd met vrij lage waterstanden, vooral tijdens de zomermaanden.

Tegelijk heeft de regering door de liberalisering elke controle over het goederenvervoer per spoor verloren. Ondanks de overheidssubsidies staat operator Lineas op de rand van het faillissement. Welke ondernemer zou nieuwe langetermijnovereenkomsten willen sluiten in een sector die in moeilijkheden verkeert? Welke maatregelen moeten worden genomen om het goederenvervoer per spoor te verdubbelen?

De kilometerheffing voor vrachtwagens leidt allerminst tot een afname van het goederenverkeer, integendeel. De ontvangsten uit die kilometerheffing worden opnieuw geïnvesteerd in nieuwe wegeninfrastructuur, zoals bruggen en tunnels, waardoor ze aantrekkelijker worden voor nog meer goederenvervoer.

Daarom beveelt de spreekster aan die kilometerheffing opnieuw te evalueren.

De regering blijft ook de bedrijfswagens subsidiëren. Wie recht heeft op een bedrijfswagen zal uiteraard geen gebruik maken van het openbaar vervoer of de fiets, vooral wanneer men daarenboven recht heeft op een tankkaart.

Tegelijk rijden mensen die een door de werkgever ter beschikking gestelde elektrische wagen bezitten of gebruiken er meer kilometers mee. Bovendien worden de automobilisten door de regering fiscaal gestimuleerd om te kiezen voor een elektrische wagen. De overstap naar elektrisch rijden zorgt met andere woorden voor een toename van het aantal wagens en files op de wegen.

Veel treinreizigers reizen thans opnieuw liever met de wagen. Dat is het gevolg van de gebrekkige stiptheid van de NMBS, een slecht onderhoud door Infrabel, almaar duurder wordende treintickets, het betalend parkeren aan de stations, de sluiting van de stationsloketten, het tekort aan personeel, middelen en geld. De minister is verantwoordelijk voor die situatie.

Binnen een decennium zal men zich deze regering herinneren als de regering die niet heeft geïnvesteerd in de spoorwegen, waardoor in België 700 kilometer sporen zijn verdwenen. Misschien zullen binnen een

auront disparu d'ici une décennie par manque d'entretien. Il n'y a pas de projet à long terme pour les chemins de fer belges. Il n'y a que des objectifs et des souhaits.

Ce budget ferroviaire est une offre minimale pour un chemin de fer minimal.

Le groupe auquel appartient l'oratrice propose de porter le budget d'investissement annuel de l'ensemble des transports publics à 5 milliards par an, avec un rôle prépondérant pour les chemins de fer. Il n'est pas le seul à constater que les milliers de trains annulés, les nombreuses pannes et retards, le manque de personnel et les gares mal entretenues sont le résultat d'un sous-financement. Les CEO des chemins de fer le soulignent également. Ils ont trop peu d'argent dans leurs coffres aujourd'hui pour faire ce qui doit être fait: faire circuler les trains à l'heure avec suffisamment de personnel qualifié à bord.

La SNCB est aujourd'hui en crise avec ce budget et cette politique. L'oratrice appelle à un plan d'investissement fort pour un transport public de l'avenir: avec des trains qui circulent à l'heure et un service qui attire beaucoup plus de monde. En 2021, plus de 35.000 trains ont déjà été annulés et la ponctualité de la SNCB s'est effondrée, un train sur dix arrivant avec plus de six minutes de retard. La CEO de la SNCB affirme qu'il lui manque 1,4 milliard pour les deux années 2023-2024. Des dizaines de guichets seront fermés et les chemins de fer devront se contenter de 2000 employés en moins.

L'ambition du gouvernement est de présenter les transports publics comme une véritable solution de rechange à la voiture. Cela nécessite un investissement substantiel, mais cet investissement sera rentabilisé par les gains de temps et la qualité de vie. Le Grand-Duché de Luxembourg a ainsi doublé les investissements dans les chemins de fer et permet à chacun de voyager gratuitement. La Suisse compte trois fois plus de gares que la Belgique où les trains circulent ponctuellement. Pourquoi ce qui est possible ailleurs ne le serait-il pas ici?

Pour arriver à la hauteur de ces exemples, l'oratrice et son groupe soutiennent la demande de refinancement des chemins de fer formulée par les syndicats, la revalorisation du statut des cheminots, la demande des partenaires sociaux de procéder à des recrutements supplémentaires et un plan d'investissement ambitieux afin que les transports publics soient prêts pour l'avenir.

La note de politique générale mentionne qu'il y aura des capacités ferroviaires supplémentaires, notamment

decennium zelfs twintig treinlijnen of meer verdwenen zijn door gebrek aan onderhoud. Er is geen langetermijnproject voor de Belgische spoorwegen. Er zijn geen doelstellingen of wensen.

Het budget voor de spoorwegen is een laagtebod voor een minimale spoordienst.

De fractie van de spreekster stelt voor het jaarlijkse investeringsbudget van het volledige openbaar vervoer te verhogen tot 5 miljard euro per jaar, waarbij een hoofdrol is weggelegd voor de spoorwegen. De PVDA-PTB-fractie is niet de enige die vaststelt dat de duizenden afgeschafte treinen, de talrijke defecten en vertragingen, het personeelstekort en de slecht onderhouden stations het resultaat zijn van onderfinanciering. De ceo's van de spoorwegen benadrukken dat eveneens. Ze hebben thans te weinig geld om te doen wat ze moeten doen: ervoor zorgen dat de treinen stipt rijden met voldoende gekwalificeerd personeel aan boord.

Door dat budget en dat beleid verkeert de NMBS in een crisis. De spreekster roept op tot een krachtig investeringsplan voor het openbaar vervoer van de toekomst, met treinen die stipt rijden en een dienstverlening die veel reizigers aantrekt. In 2021 werden meer dan 35.000 treinen afgeschafte en is de stiptheid bij de NMBS er fel op achteruitgegaan: één trein op tien komt aan met meer dan zes minuten vertraging. De ceo van de NMBS geeft aan dat ze 1,4 miljard euro te weinig heeft voor de jaren 2023 en 2024. Tientallen loketten zullen worden gesloten en de spoorwegen zullen het met 2000 werknemers minder moeten stellen.

De regering heeft de ambitie het openbaar vervoer naar voren te schuiven als een echt alternatief voor de wagen. Dat vergt een substantiële investering, maar die zal renderen door de tijdswinst en de levenskwaliteit. Zo heeft het Groothertogdom Luxemburg zijn investeringen in het spoor verdubbeld. Bovendien kan iedereen er gratis met de trein reizen. Zwitserland telt drie keer meer stations dan België en de treinen rijden er stipt. Waarom zou wat elders kan, niet in België mogelijk zijn?

Opdat België die voorbeelden kan evenaren, scharen de spreekster en haar fractie zich achter de oproep van de vakbonden om de spoorwegen te herfinancieren, achter de opwaardering van het statuut van de spoorwegarbeiders, het verzoek van de sociale partners om meer personeel in dienst te nemen, alsook achter een ambitieus investeringsplan om het openbaar vervoer klaar te maken voor de toekomst.

De beleidsnota vermeldt ook dat de spoorwegcapaciteit zal worden uitgebreid, meer bepaald in de buurt

autour de Charleroi, Anvers et Liège. Mais les tableaux budgétaires démontrent une baisse de plus de 93 millions d'euros pour les capacités ferroviaires d'Infrabel. Quelles seront les conséquences de cette forte baisse?

L'oratrice constate également une diminution d'environ 82 millions d'euros des dépenses pour le système de sécurité ferroviaire l'ETCS. Comment expliquer cette forte baisse? Le réseau ferroviaire belge sera-t-il entièrement équipé du système ETCS d'ici la fin 2023?

La libéralisation du rail est dangereuse. Elle a échoué au Royaume-Uni. Le péril réside dans le fait qu'aujourd'hui la SNCB est tellement sous-financée qu'elle ne peut plus fonctionner correctement. Les utilisateurs se mettent en colère tandis que les travailleurs perdent confiance dans le service public. La stratégie du secteur privé est de sauver une entreprise ferroviaire en faillite pour la reprendre ensuite à vil prix. De quelle manière le gouvernement va-t-il arrêter la trajectoire de la libéralisation?

Concernant la nomination de M. Marc Descheemaeker au conseil d'administration de la SNCB, l'oratrice rappelle qu'il a été licencié comme administrateur délégué de la SNCB sous la précédente législature. Pour cela, il a reçu une généreuse indemnité de départ d'un million d'euros. Par la suite, il a été nommé président de *Brussels Airport Company* et a toujours un mandat à De Lijn. Aujourd'hui, il revient au conseil d'administration de la SNCB. Cette nomination est incompréhensible. Que pense le ministre de la nomination de l'intéressé au conseil d'administration de la SNCB?

Deux millions d'euros sont inscrits dans le budget pour subventionner les trains de nuit, or le secteur est pratiquement inexistant en Europe. La SNCB devra elle-même promouvoir les trains de nuit, comme en Autriche, en Italie et en Pologne. Est-ce que les 2 millions d'euros seront utilisés en 2023? Par qui? Ne faut-il pas miser sur des liaisons de nuit par le biais de la SNCB? Le train de nuit n'est-il pas un service public? Ne serait-il pas préférable d'investir ces 2 millions d'euros directement dans la SNCB?

La crise énergétique est un défi majeur pour les chemins de fer et donc il faudrait porter un regard critique sur les contrats énergétiques conclus par les compagnies ferroviaires. Aujourd'hui, la SNCB et Infrabel sont les plus grands consommateurs d'électricité en Belgique et la logique serait qu'elles aient des contrats d'énergie à long terme, or ce n'est pas le cas. Cela suggère montre une mauvaise gestion. Les chemins de fer néerlandais ne souffrent pas de ces coûts énergétiques élevés, ils économisent un milliard d'euros, grâce à leurs contrats

van Charleroi, Antwerpen en Luik. De begrotingstabellen wijzen echter op een daling met meer dan 93 miljoen euro voor de spoorwegcapaciteit bij Infrabel. Wat zullen de gevolgen zijn van die sterke daling?

De spreekster wijst ook op een vermindering van de uitgaven voor het ETCS-spoorveiligheidssysteem met ongeveer 82 miljoen euro. Hoe valt die scherpe daling te verklaren? Zal het Belgische spoorwegnet tegen eind 2023 volledig uitgerust zijn met het ETCS-systeem?

De liberalisering van het spoor is gevaarlijk. In het Verenigd Koninkrijk is dat mislukt. Het gevaar schuilt in het feit dat de NMBS thans dermate ondergefinancierd is dat ze niet meer naar behoren kan werken. De gebruikers worden boos, terwijl de werknemers het vertrouwen in de overheidsdienst verliezen. De strategie van de privésector bestaat erin een failliet spoorwegbedrijf te redden en het vervolgens voor een habbekrats over te nemen. Hoe beoogt de regering het liberaliseringstraject te stoppen?

Inzake de benoeming van de heer Marc Descheemaeker in de raad van bestuur van de NMBS wijst de spreekster erop dat hij tijdens de vorige regeerperiode nog werd ontslagen als gedelegeerd bestuurder van de NMBS. Hij heeft daarvoor een royale ontslagvergoeding van een miljoen euro ontvangen. Vervolgens werd hij benoemd tot voorzitter van *Brussels Airport Company*; hij heeft daarenboven nog steeds een mandaat bij De Lijn. Thans keert hij terug in de raad van bestuur van de NMBS. Die benoeming is onbegrijpelijk. Wat vindt de minister van de benoeming van de betrokkene in de raad van bestuur van de NMBS?

Twee miljoen euro werd begroot om de nachttreinen te subsidiëren, maar de sector is vrijwel onbestaande in Europa. De NMBS zal zelf de nachttreinen moeten promoten, zoals in Oostenrijk, Italië en Polen. Zal die 2 miljoen euro worden gebruikt in 2023? Door wie? Moet niet worden ingezet op nachtverbindingen via de NMBS? Is de nachttrein geen openbare dienst? Zou die 2 miljoen euro niet beter rechtstreeks in de NMBS worden geïnvesteerd?

De energiecrisis is een grote uitdaging voor de spoorwegen, en daarom moet kritisch worden gekeken naar de door de spoorwegmaatschappijen gesloten energiecontracten. De NMBS en Infrabel zijn thans de grootste verbruikers van elektriciteit in België en het zou logisch zijn dat zij langlopende energiecontracten hebben, maar dat is niet het geval. Zulks wijst op slecht beheer. De Nederlandse spoorwegen hebben niet te lijden onder die hoge energiekosten; dankzij hun langlopende energiecontracten besparen ze een miljard euro. Hoe komt

énergétiques à long terme. Comment se fait-il que la SNCB travaille avec des contrats d'énergie à si court terme? L'oratrice propose de bloquer les prix de l'énergie comme en France, ce qui aiderait également la SNCB. Quel est l'avis du ministre sur le blocage des prix? Le gouvernement fédéral soutiendra-t-il financièrement la facture énergétique des compagnies ferroviaires même après 2023?

Le ministre nie que l'offre des trains diminue. Or, la SNCB doit effectivement réduire l'offre avec 35.000 trains supprimés sur une base annuelle, ce qui a de nombreuses conséquences très variées. Quand le ministre va-t-il admettre que des coupes sont déjà effectuées dans l'offre aujourd'hui? Et comment compte-t-il rectifier cette situation? Des guichets vont-ils être fermés en 2023? Est-ce que certaines lignes seront fermées?

Les chemins de fer se heurtent à des préavis de grève successifs et devraient s'alarmer. Les conditions de travail sont devenues si mauvaises qu'il y a une grave pénurie de personnel. Le ministre reconnaît-il que les conditions de travail des cheminots sont difficiles? Plus précisément, comment compte-t-il résorber la problématique des jours de congés non pris? Les conditions de travail du personnel ferroviaire vont-elles s'améliorer dans l'année à venir?

Infrabel fait souvent appel à des sous-traitants sur les chantiers. Cela pose de nombreux problèmes, notamment en matière de sécurité. En effet, ces dernières années, plusieurs incidents graves, parfois mortels, ont eu lieu. Pourquoi Infrabel utilise-t-elle de plus en plus un circuit de sous-traitance? Ces circuits sont souvent mis en place pour échapper à la législation sociale et aux normes de sécurité. Infrabel est-elle encore en mesure de se porter garante, en toute indépendance, de l'entretien du réseau ferroviaire?

Les passagers évaluent si le prix des billets est proportionnel au service qu'ils obtiennent. Il est à craindre que la hausse de tarifs, qui sont à venir, ne poussent les voyageurs à ne plus acheter de billet. En effet, le service qu'ils obtiennent n'est plus en rapport avec le prix. Ne faudrait-il pas remettre en question la hausse des tarifs prévue en février? La SNCB va-t-elle doubler le nombre de passagers des trains en augmentant les tarifs chaque année?

La taxe sur les billets d'avion mise en place par le gouvernement vise à permettre aux voyageurs de prendre conscience de leur comportement. Mais la réalité est différente, car la taxe vol est forfaitaire et n'a aucun impact sur le nombre de voyages en avion, même si elle a un impact sur le budget des citoyens. Cette taxe

het dat de NMBS werkt met energiecontracten op zo'n korte termijn? De spreekster stelt voor de energieprijzen te blokkeren zoals in Frankrijk, hetgeen ook de NMBS zou helpen. Hoe luidt het standpunt van de minister inzake een prijsblokkering? Zal de federale overheid de energiefactuur van de spoorwegmaatschappijen ook na 2023 financieel ondersteunen?

De minister ontkent dat het treinaanbod afneemt. De NMBS moet het aanbod echter effectief vermindern, met 35.000 geschrapte treinen op jaarbasis, wat tal van erg uiteenlopende gevolgen heeft. Wanneer zal de minister toegeven dat er thans al in het aanbod wordt gesnoeid? Hoe beoogt hij zulks recht te zetten? Zullen er loketten worden gesloten in 2023? Zullen sommige lijnen worden gesloten?

De spoorwegen krijgen te maken met opeenvolgende stakingsaanzeggingen; dat zou een alarmsignaal moeten zijn. De arbeidsomstandigheden zijn zo slecht geworden dat er een ernstig tekort aan personeel is. Erkent de minister dat de arbeidsomstandigheden van het spoorwegpersoneel moeilijk zijn? Hoe denkt hij meer bepaald het probleem van de niet-opgenomen vakantiedagen op te lossen? Zullen de arbeidsomstandigheden van het spoorwegpersoneel het komende jaar verbeteren?

Infrabel doet op de werven vaak een beroep op onderaannemers. Dat zorgt voor veel problemen, vooral op het gebied van veiligheid. De jongste jaren hebben er inderdaad meerdere ernstige incidenten plaatsgevonden, soms met dodelijke afloop. Waarom maakt Infrabel almaar meer gebruik van een onderaannemingscircuit? Die circuits worden vaak opgezet om de sociale wetgeving en de veiligheidsnormen te omzeilen. Kan Infrabel nog steeds volledig zelfstandig instaan voor het onderhoud van het spoorweginfrastructuur?

De passagiers beoordelen of de prijs van de vervoerbewijzen in verhouding staat tot de dienstverlening die ze krijgen. Gevreesd wordt dat de aanstaande tariefverhoging de reizigers ertoe zal brengen geen vervoerbewijzen meer te kopen. De dienstverlening die ze krijgen staat dan immers niet meer in verhouding tot de prijs. Zou de in februari geplande tariefverhoging niet in twijfel moeten worden getrokken? Zal de NMBS ervoor zorgen dat het aantal treinreizigers verdubbelt door de tarieven elk jaar te verhogen?

De door de regering ingevoerde belasting op vliegtickets beoogt de reizigers bewust te maken van hun gedrag. Dat strookt niet met de werkelijkheid, want de vliegtaks is forfaitair en heeft geen enkele invloed op het aantal vliegtrips, hoewel er wel gevolgen zijn voor het budget van de burgers. Bereikt die vliegtaks de

vol a-t-elle atteint son objectif? Y a-t-il un plan pour le secteur des jets privés? Ne serait-il pas temps de le taxer davantage?

Il est absurde que toute personne se rendant à l'aéroport de Bruxelles-National en train soit débitrice d'une société privée, Diabolo. Lorsque le nombre de passagers diminue, Diabolo réalise moins de recettes et le gouvernement compense la différence. Les privilégiés voient leurs profits assurés grâce au contribuable. Combien Diabolo va-t-il coûter au contribuable? Quelles sont les actions pour augmenter la fréquence des trains vers l'aéroport?

La situation interne de skeyes est mauvaise. Le gros point sensible reste le manque de dialogue social. La direction refuse d'appliquer plusieurs articles de leur convention collective, et ce depuis 2016. Plusieurs départements restent en sous-effectif et la rotation du personnel est énorme. Entre-temps, il y a déjà un neuvième directeur des ressources humaines depuis la nomination de l'actuel CEO fin 2013. Le ministre est-il au courant de ces problèmes chez skeyes? Est-il vrai que la rotation du personnel y est élevée? Le ministre va-t-il prendre le contrôle du dialogue social et le restaurer?

Madame Marianne Verhaert (Open Vld) estime que le ministre promet beaucoup de choses aux voyageurs de train mais que la note de politique générale ignore plutôt l'état actuel du réseau ferroviaire belge.

Les causes sont bien connues. Un manque de personnel roulant et un apport insuffisant de nouveaux équipements qui ont les conséquences que l'on connaît: suppressions structurelles, compositions réduites et retards. Mais les solutions doivent être trouvées. La question est de savoir comment remettre les chemins de fer sur les rails dans les mois à venir et regagner la confiance des passagers, car aujourd'hui, on bat des records en matière de congestion en dépit du télétravail structurel. Les navetteurs qui prenaient quotidiennement le train avant la crise du coronavirus alternent aujourd'hui entre le travail à domicile et les déplacements en voiture.

Et bien sûr, ces problèmes ne seront pas résolus en un clin d'œil. L'intervenante est consciente que la SNCB est une machine industrielle complexe et que de nombreux paramètres échappent totalement ou partiellement au contrôle du ministre. Les problèmes ne sont pas identiques dans tout le pays. Elle appelle à agir rapidement pour régler des problèmes très spécifiques. Le ministre devrait réunir toutes les parties prenantes et mener des discussions jusqu'à ce qu'une solution soit trouvée et sans oublier les principaux intéressés, à

beoogde doelstelling? Is er een plan voor de sector van de privéjets? Zou die niet forser moeten worden belast?

Het is absurd dat wie de trein neemt naar Brussels Airport een Diabolotoeslag moet betalen, terwijl Diabolo een privéonderneming is. Wanneer het aantal passagiers daalt, heeft het Diaboloproject minder ontvangsten en past de regering het verschil bij. Aldus wordt de winst verzekerd, met dank aan de belastingbetaler. Hoeveel zal het Diaboloproject de belastingbetaler kosten? Wat wordt er gedaan om de frequentie van het treinverkeer van en naar Brussels Airport te verhogen?

De interne situatie van skeyes is slecht. Het belangrijkste gevoelige punt blijft het gebrek aan sociale dialoog. De directie weigert al sinds 2016 meerdere artikelen van de cao toe te passen. Meerdere departementen kampen met een personeelstekort en het personeelsverloop is enorm. Inmiddels werd al een negende HR-directeur aangesteld sinds het aantreden van de huidige ceo eind 2013. Is de minister op de hoogte van die problemen bij skeyes? Klopt het dat het personeelsverloop er erg groot is? Zal de minister de sociale dialoog in handen nemen en die herstellen?

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) is van oordeel dat de minister veel belooft aan de treinreizigers, maar dat de beleidsnota de huidige toestand van het Belgische spoornet grotendeels negeert.

De oorzaken zijn bekend. Een tekort aan rijdend personeel, een gebrekkige instroom van nieuw materieel, met de bekende gevolgen: structurele afschaffingen, verminderde samenstellingen, vertragingen. Maar de oplossingen moeten worden gevonden. De vraag is hoe de komende maanden het spoor weer op de rails komt en het vertrouwen van de reizigers kan worden teruggewonnen. Want intussen worden filerecords gebroken. Ondanks het structurele thuiswerk. De pendelaars die voor corona dagelijks de trein namen, werken nu afwisselend thuis en pendelen met de auto.

En uiteraard zijn deze problemen niet in een vingerknip opgelost. De spreekster beseft dat de NMBS een complex industrieel apparaat is en dat er veel parameters zijn waar de minister geen of nauwelijks impact op heeft. De problemen zijn niet in heel het land even groot. Ze vraagt actie op zeer korte termijn voor zeer specifieke problemen. De minister dient alle betrokken actoren rond tafel te zetten en besprekingen te voeren tot er een oplossing komt, zonder de belangrijkste actor te vergeten, namelijk de reizigers. Als zelfs de trouwste

savoir les voyageurs. Si même les voyageurs les plus fidèles abandonnent, nous sommes face à un problème majeur. Les syndicats devront également être associés à ces discussions.

Le membre partage les réclamations des syndicats concernant le manque de personnel et l'insuffisance du matériel. Mais elle ne comprend pas les actions syndicats, car les grèves n'apportent aucune solution. Elle ajoute que les syndicats pourraient faire partie de la solution s'ils pouvaient réfléchir à des solutions à court terme et à moyen terme avec les partenaires, de manière constructive et conjointement, réfléchir à gains d'efficacité et formuler des propositions concrètes qui ne doivent pas toujours coûter de l'argent. Faire grève ne permettra certainement pas de remédier au malaise de la SNCB. Ce n'est que si tout le monde se mobilise que le transfert modal sera possible et que la SNCB pourra redevenir une entreprise de transport fiable.

Où en est-on en ce qui concerne l'évaluation du fonctionnement du service garanti lors des récentes grèves? En fin de compte, il apparaît que les trains ne circulent pas ou qu'ils ne circulent que selon l'application mais pas sur les rails. Ce n'est pas admissible.

L'intervenante renvoie à la lettre adressée aux membres de l'organisation des opérateurs ferroviaires privés d'Europe AllRail selon laquelle la procédure et le calendrier actuellement suivis pour l'attribution directe à la SNCB du transport ferroviaire intérieur de passagers posent de sérieux problèmes.

En tant que libérale, l'intervenante n'est pas favorable à une ouverture totale improvisée du marché. Toutefois, cela pourrait bien être le résultat des retards en matière de procédures. Comment le ministre a-t-il réagi à la lettre d'AllRail? Les procédures suivies seront-elles suffisamment robustes?

On pourrait déduire des propos de l'intervenante que rien n'a été bien fait ces dernières années en matière de politique ferroviaire mais ce serait mal la comprendre. En effet, d'énormes progrès ont été réalisés en ce qui concerne les contrats de gestion. Si ceux-ci pouvaient – enfin – être conclus sur une base financière solide, ce serait certainement une réussite majeure.

Des progrès ont également été accomplis en ce qui concerne l'embarquement des vélos à bord des trains et l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, souvent à la demande du Parlement. L'intervenante estime que l'on s'est engagé sur la bonne voie à cet égard mais qu'il va de soi que beaucoup de choses restent à faire sur le terrain.

reizigers afhaken, dan zit men pas met een torenhoog probleem. Ook de vakbonden horen erbij.

Het lid deelt de grieven van de vakbonden betreffende het personeelstekort en het gebrek aan materieel. Maar ze heeft geen begrip voor het gevolg dat de bonden hieraan geven: de stakingen brengen geen oplossing. De vakbonden kunnen wel deel uitmaken van de oplossing, wanneer ze samen met de partners kunnen nadenken over oplossingen op korte en middellange termijn, constructief en samen aan tafel. Over efficiëntiewinsten. Over concrete voorstellen die daarom niet altijd geld hoeven te kosten. Staken is duidelijk niet de oplossing voor de malaise waarin de NMBS zich bevindt. Enkel als iedereen aan één lijn trekt wordt de *modal shift* mogelijk en kan de NMBS weer een betrouwbare vervoersmaatschappij worden.

Hoe ver het staat met de evaluatie van de werking van de gegarandeerde dienstverlening bij de recente stakingen? Uiteindelijk blijken de treinen toch niet te rijden, of enkel in de app en niet op de rails. Dat kan niet.

De spreker verwijst naar de brief aan de leden van AllRail, de organisatie van private spoorwegoperatoren in Europa, waarin gesteld wordt dat er ernstige problemen zijn met de procedure en de timing die nu gevolgd wordt voor de onderhandse gunning aan de NMBS voor het binnenlands reizigersvervoer per spoor.

Als liberaal staat het lid niet te springen voor een onvoorbereide totale openstelling van de markt. Dat zou evenwel wel eens het gevolg kunnen zijn van het talmen met de procedures. Hoe reageert de minister op de brief van AllRail? Zullen de gevolgde procedures voldoende robuust zijn?

Uit haar tussenkomst tot nu toe zou een slechte verstaander kunnen afleiden dat het de afgelopen jaren alleen maar kommer en kwel was inzake het spoorwegaanbeleid. Dat zou niet correct zijn. Er is namelijk wel een enorme vooruitgang gemaakt met de beheerscontracten. Als die – eindelijk – zouden kunnen worden gesloten, met een solide financiële onderbouw, dan is dit absoluut een belangrijke verwezenlijking.

Ook wat betreft het beleid rond fietsen op de trein en de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit zijn er stappen vooruit gezet. Vaak op aangeven van het parlement. De spreker denkt dat hier een goede weg werd ingeslagen, al moeten er op het terrein uiteraard nog enorm veel inspanningen worden geleverd.

L'intervenante renvoie à l'adoption par le Parlement de la proposition de résolution concernant la lutte contre les intimidations et les agressions sexuelles dans le train (DOC 55 2508) et de la proposition de loi concernant la suppression des passages à niveau (DOC 55 1880). C'est maintenant au ministre qu'il appartient d'y donner suite. Quelles initiatives va-t-on prendre pour améliorer la collaboration entre la police ferroviaire, Securail et la police locale en ce qui concerne le traitement des faits criminels à l'intérieur et autour des gares et des infrastructures ferroviaires?

En ce qui concerne la proposition de loi relative aux passages à niveau, l'intervenante aimerait vraiment insister pour que le ministre soumette bientôt l'élaboration de la procédure administrative. Quand les membres peuvent-ils l'attendre?

La combinaison vélo-train pourrait être une réussite majeure. Comme souvent, les Pays-Bas sont en avance à cet égard. Il est judicieux d'investir dans de bonnes installations de stationnement pour les vélos et dans l'accessibilité des gares pour les vélos. L'intervenante appelle à une coopération avec les régions en vue du développement de véritables solutions multimodales dans le cadre desquelles les gares feraient office de pôles de mobilité. Elle s'attend aussi à ce que des efforts soient faits en faveur d'une politique cycliste fédérale, entre autres en luttant contre les vols de vélos.

L'intervenante aurait aimé avoir un peu plus d'explications sur l'action "Élargir encore l'usage du vélo par les femmes". Une politique de promotion du vélo ne devrait pas être en opposition avec l'usage de la voiture. Cela semble parfois être le cas, notamment quand on voit la stratégie de stationnement de la SNCB, qui installe systématiquement des parkings payants aux abords des gares. C'est très compréhensible pour des gares situées dans les centres-villes, où la pression de stationnement est élevée, mais c'est incompréhensible pour des gares qui, comme celle de Noorderkempen, constituent des gares "Park & Ride" idéales. Dans quelle mesure le ministre souscrit-il à la stratégie de stationnement mise en place par la SNCB, stratégie qui met aussi parfois les autorités locales devant le fait accompli?

La sécurité routière est une autre question importante que l'intervenante souhaite évoquer. Les chiffres ne sont pas bons. Tout le monde le sait. Le nombre de victimes de la route reste beaucoup trop élevé. L'ambition de tendre vers zéro décès sur les routes est partagée par tous. Comment le ministre entend-il atteindre cet objectif? L'approche actuelle ne donne aucun résultat, pas plus que l'alourdissement des peines. Il faut clairement un changement de mentalité associé à une application plus stricte des sanctions.

De spreekster verwijst naar de goedkeuring door het Parlement van de resolutie over de bestrijding van seksuele intimidatie en agressie in de trein (DOC 55 2508) en het wetsvoorstel over de procedure voor het afschaffen van overwegen (DOC 55 1880). Het is nu aan de minister om dit verder vorm te geven. Welke initiatieven zullen worden genomen om de samenwerking tussen spoorwepolitie, Securail en de lokale politie te verbeteren voor de aanpak van criminele feiten op en rond stations en spoorweginfrastructuur?

Inzake het wetsvoorstel in verband met de spoorweg-overgangen zou de spreekster echt willen aandringen dat de minister op korte termijn de uitwerking van de administratieve procedure voorlegt. Wanneer mogen de leden die verwachten?

De combinatie fiets-trein heeft het potentieel om een enorm succesverhaal te zijn. Nederland is hier zoals zo vaak een gidsland. Het is terecht dat er wordt geïnvesteerd in goede fietsenstallingen en in de fietsbereikbaarheid van stations. Het lid pleit voor samenwerking met de gewesten om echte multimodale oplossingen te ontwikkelen, waarbij treinstations als mobiliteitshubs fungeren. Ze verwacht ook dat er ingezet wordt op een federaal fietsbeleid, door onder strijd te leveren tegen fietsdiefstallen.

De spreekster had wel graag wat meer toelichting gekregen over de actie "verdere uitbreiding van het fietsgebruik door vrouwen". Een beleid pro-fiets mag zich echter niet keren tegen de auto. Dit lijkt soms het geval te zijn bij de parkeerstrategie van de NMBS, waarbij systematisch voor stationsparkeergelegenheden dient te worden betaald. Zeer begrijpelijk voor stations in stadscentra met een hoge parkeerdruk, onbegrijpelijk voor stations als Noorderkempen die ideaal zijn als Park & Ride-station. In hoeverre is de minister het eens met de parkeerstrategie die de NMBS uitrolt en waar lokale besturen soms ook voor voldongen feiten gesteld worden?

Verkeersveiligheid is een ander belangrijk punt dat de spreekster wil uitlichten. De cijfers zijn niet goed. Dat weet iedereen. Nog veel te veel mensen laten het leven op de wegen. De ambitie om te evolueren naar nul verkeersdoden wordt door iedereen gedeeld. Hoe wil de minister dit streefdoel bereiken. De huidige aanpak is vruchteloos en verhoging van de strafmaat eveneens. Er is een duidelijke "mental shift" nodig met een forsere handhaving.

L'intervenante soutient les initiatives visant l'instauration du permis de conduire à points. Mais un tel permis devrait alors avoir clairement pour objectif d'écarter de la circulation les conducteurs qui mettent les autres en danger. Un permis de conduire à points ne devrait être en aucun cas un système qui ferait en sorte qu'on puisse perdre son permis parce qu'on aurait oublié de mettre son disque de stationnement. Le permis à points devrait vraiment cibler les usagers de la route qui causent des situations dangereuses.

L'intervenante estime qu'il conviendrait d'envisager la question de l'application des règles et des sanctions dans son ensemble. Aujourd'hui, le risque d'être pris pour certaines infractions est négligeable, mais le montant des amendes est très élevé. Par ailleurs, de nombreux usagers de la route font preuve d'un certain laxisme: on roule un peu trop vite, on boit un verre de trop, etc. Ce laxisme est souvent banalisé, et, en réaction, les autorités se montrent à nouveau plus sévères en augmentant encore le montant des amendes. L'intervenante n'est pas convaincue que ce soit la solution. Les chiffres ne l'indiquent d'ailleurs pas non plus.

La définition de la folie est de faire sans cesse la même chose et d'en attendre chaque fois un résultat différent. Peut-être que des méthodes de sanction alternatives, ciblant notamment les jeunes contrevenants, devraient être envisagées. On pourrait par exemple, comme en Allemagne, sanctionner plus rapidement et plus souvent les excès de vitesse, mais avec des amendes moins élevées. Un conducteur qui se voit quotidiennement infliger une amende de 5 ou 10 euros pour avoir roulé juste au-dessus de la limite de vitesse adaptera plus rapidement son comportement qu'un conducteur devant s'acquitter occasionnellement d'une amende plus lourde. Il convient de se concentrer davantage sur les infractions qui mettent en danger les autres (alcool, drogue, distraction) et sur la conduite sans permis de conduire valide. L'application des règles restera sans effet si les contrevenants peuvent continuer à conduire en toute impunité et à provoquer des accidents.

Les conducteurs qui causent les situations les plus dangereuses sur la route représentent un groupe limité de personnes. Ce groupe – les “pirates de la route” – devrait faire l'objet de contrôles et d'un suivi plus cohérents. C'est simple: les conducteurs qui ont un comportement dangereux sur la route doivent être remis sur le droit chemin, si cela ne fonctionne pas, il faut les exclure de la circulation.

L'application de la loi n'est évidemment qu'une partie de la solution. Faire changer les mentalités est beaucoup plus important. Il s'agit de convaincre les gens de l'utilité des règles du Code de la route, et du fait que ces règles

De spreekster steunt dan ook de initiatieven om het rijbewijs met punten in te voeren. Een rijbewijs met punten moet dan wel duidelijk de doelstelling hebben om die bestuurders die anderen in gevaar brengen uit het verkeer te halen. Een rijbewijs met punten mag geen spaarkaart zijn waarbij je je rijbewijs kan verliezen, omdat je je blauwe schijf niet gelegd zou hebben. Het moet echt gericht zijn op weggebruikers die verkeersonveilige situaties veroorzaken.

De spreekster denkt dat men daarbij de handhaving in haar geheel moet beschouwen. Vandaag is de pak-kans voor bepaalde overtredingen verwaarloosbaar laag, maar zijn de boetebedragen zeer fors. Bij veel weggebruikers heerst ook een zekere laksheid. Een beetje te snel, een glaasje te veel. Het wordt vaak ge-bagatelliseerd en dan treedt de overheid weer strenger op, en worden de boetebedragen nogmaals verhoogd. Het lid is er niet van overtuigd dat dit de oplossing is. Ook uit de cijfers blijkt dat niet.

De definitie van waanzin is telkens opnieuw hetzelfde doen en daarvan een andere uitkomst verwachten. Misschien zijn alternatieve bestraffingsmethoden, ook gericht op jongere overtredders, een optie. Door bij snelheidsovertredingen sneller en vaker te bestraffen, maar met lagere boetebedragen, zoals dat in Duitsland gebeurt. Een bestuurder die dagelijks een boete ontvangt voor 5 of 10 euro omdat hij net boven de snelheidslimiet rijdt, zal sneller zijn gedrag wijzigen dan een bestuurder die occasioneel een zwaardere boete in de bus krijgt. Het verdient aanbeveling om de focus meer te leggen op overtredingen die anderen in gevaar brengen (alcohol, drugs, afleiding) en op rijden zonder geldig rijbewijs. Handhaving blijft immers tandoos als bestuurders ongestraft kunnen blijven voortrijden, ongelukken kunnen blijven veroorzaken.

Het is een beperkte groep bestuurders die voor de meest verkeersonveilige situaties zorgen. Die groep bestuurders – wegpiraten – moet consequenter worden gecontroleerd. Het is simpel. Bestuurders die gevaarlijk verkeersgedrag vertonen moeten worden bijgestuurd, en als dat niet werkt uit het verkeer worden gehaald.

Handhaving is uiteraard maar een deel van de oplossing. De mentale omslag is veel belangrijker. Mensen overtuigen van het nut van verkeersregels en dat die regels er niet zijn om te bestraffen, maar wel om het

ne sont pas là pour punir, mais pour rendre la circulation plus sûre. La Belgique est à la traîne dans ce domaine par rapport à ses voisins. Quelles initiatives le ministre prend-il à cet effet en collaboration avec les régions?

L'intervenante se réjouit que l'on parle enfin de l'arrivée prochaine d'un nouveau Code de la route. Le processus de révision est en cours depuis des années mais se heurte parfois à des obstacles. La répartition des compétences en matière de mobilité est tellement complexe qu'il n'est en réalité plus possible de procéder à une réforme en profondeur du Code de la route sans y associer pleinement les régions. Et cette réforme est nécessaire. Le Code de la route est un document que tout usager de la route devrait connaître, mais c'est pratiquement impossible aujourd'hui. Il a été modifié si souvent que sa logique se perd parfois un peu. Rien d'étonnant, bien sûr, quand on sait que le document date de 1975.

L'intervenante espère donc sincèrement qu'un nouveau texte clair remplacera bientôt l'ancien et que tous les usagers de la route pourront s'y retrouver.

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) souligne que les objectifs en matière de sécurité routière fixés par le gouvernement ne sont pas atteints. Il est primordial de changer de paradigme pour atteindre ces objectifs.

Concernant les embouteillages, il salue les investissements annoncés pour le rail, mais il faut faire preuve d'initiative et axer des mesures sur les voyageurs occasionnels. Seulement un tiers des trajets effectués sur les routes concerne le trajet domicile-lieu de travail, surtout dans les heures des pointes. Le reste des trajets concerne principalement des voyages de "loisir". Malheureusement, le voyageur n'est pas très enclin à utiliser les transports en commun pour ce type de trajet. Pour inciter ces voyageurs à délaisser leurs voitures au profit d'autres moyens de transports, il faut un service de qualité avec des tarifs avantageux.

L'orateur constate que la situation au sein de la SNCB n'est pas optimale car beaucoup de trains sont supprimés par manque de personnel et un bon nombre de voyageurs restent frustrés quant à la qualité du service. Ce n'est pas constructif de pointer le gouvernement ainsi que le ministre de la Mobilité comme responsables. Il faut contextualiser et rappeler qu'aucun gouvernement ne peut garantir les investissements du gouvernement suivant. Les investissements prévus par cette législature sont historiquement hauts. Les moyens supplémentaires étaient nécessaires pour que les trains continuent de rouler. De plus, la SNCB doit faire face à des crises successives comme le COVID-19, les tempêtes, l'inflation, la hausse des prix de l'énergie, le retard de livraison

verkeer veiliger te maken. België staat ver achter de buurlanden. Welke initiatieven neemt de minister daarvoor in samenwerking met de gewesten?

De spreker is verheugd dat er eindelijk zicht komt op een vernieuwd verkeersreglement. Een proces dat al jaren loopt, maar niet altijd even vlot. De bevoegdheidsverdeling inzake mobiliteit is zo complex dat het eigenlijk niet meer mogelijk is om een grondige hervorming van de wegcode door te voeren zonder dat de gewesten hierin volledig betrokken zijn. En die hervorming is nodig. Het verkeersreglement is een document dat elke weggebruiker in de vingers zou moeten hebben, maar dat is vandaag nagenoeg onmogelijk. Het is zo vaak gewijzigd dat de logica soms wat zoek is. Niet onlogisch natuurlijk, het document dateert van 1975.

Het lid hoopt dan ook van harte dat er snel een nieuwe en heldere tekst komt die de oude vervangt en waar alle weggebruikers overweg mee kunnen.

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) benadrukt dat de door de regering vooropgestelde doelstellingen inzake verkeersveiligheid niet zijn behaald. Daartoe moet er absoluut een paradigaverschuiving plaatsvinden.

Wat de files betreft, is hij ingenomen met de investeringen die werden aangekondigd voor het spoor, maar er moeten initiatieven worden genomen en de maatregelen moeten worden afgestemd op occasionele treinreizigers. Slechts één derde van het wegverkeer betreft het woon-werkverkeer, vooral in de spitsuren. De andere reizen betreffen voornamelijk de vrije tijd. De reiziger is helaas niet erg geneigd daarvoor het openbaar vervoer te gebruiken. Om die reizigers ertoe aan te zetten hun wagen thuis te laten en andere vervoermiddelen te gebruiken, is een kwaliteitsvolle dienstverlening met voordelige tarieven vereist.

De spreker stelt vast dat de toestand bij de NMBS niet optimaal is: veel treinen worden afgeschaft door gebrek aan personeel en veel reizigers zijn gefrustreerd over de kwaliteit van de dienstverlening. Het is niet constructief de regering en de minister van Mobiliteit daarvoor met de vinger te wijzen. Alles moet in zijn context worden beschouwd; er zij aan herinnerd dat geen enkele regering kan garanderen welke investeringen de volgende regering zal doen. De investeringen waarin de huidige regering heeft voorzien zijn historisch hoog. De bijkomende middelen waren noodzakelijk om de treinen nog te kunnen doen rijden. Bovendien loopt de NMBS tegen opeenvolgende crises aan, zoals COVID-19, stormweer, inflatie, de gestegen energieprijzen, de vertraging in de

du matériel roulant et l'emploi dans certaines régions. L'orateur estime qu'il faudrait un plan de crise dans lequel la direction des entreprises ferroviaires mettraient sur la table des solutions. Malheureusement, les concertations entre les partenaires sociaux et les directions n'ont pas abouti à des solutions.

Un budget de 108 millions d'euros est prévu comme provision pour couvrir les dépenses énergétiques de la SNCB et Infrabel. Est-ce que ce budget est lié à un certain niveau de prix de l'électricité? Est-ce que ce budget peut encore augmenter? Est-ce qu'il est possible de dégager des moyens supplémentaires l'année prochaine.

La note de politique générale mentionne un investissement de 4 millions d'euros dans la mobilité dite "intelligente" d'un planificateur de routes sur la base d'*open data* et huit modules IT avec une plateforme de tickets qui est interopérable. L'orateur demande plus de clarifications sur cet investissement. S'agit-il simplement d'une plateforme? Ou est-ce qu'il s'agit d'un ticket unique et intégré? Comment se déroule la concertation avec les régions? Quel est le timing?

Concernant le transport de marchandises par le rail et le projet d'investissement reliant les villes entre Gand et Terneuse, l'orateur rappelle qu'il y a eu une demande de subsides européens. Une des conditions pour l'octroi de ces subsides est une attribution de 50 % des frais d'étude par les États membres. Un budget de 4 millions d'euros serait octroyé par l'Union européenne, deux millions d'euros par les Pays-Bas et la Belgique devrait également mettre sur la table deux millions d'euros. Est-ce que le ministre est au courant de cette demande de subsides et de la condition évoquée? Est-ce que le ministre va faire le nécessaire pour que cette garantie soit donnée avant 2023?

Le taux de mortalité dans la circulation est de 56 morts par millions d'habitants en Belgique. Ces chiffres sont supérieurs à la moyenne européenne. Un des projets pour renforcer la sécurité routière est le permis à points. En effet, il y a un lien direct entre le récidivisme et le taux d'accidents, 45 % des conducteurs condamnés sont des récidivistes et 30 % d'entre eux sont condamnés une nouvelle fois dans la même année. Il faut donc se concentrer sur les grandes infractions mais également sur les conducteurs qui commettent souvent des infractions. L'étude de VIAS en la matière démontre qu'un conducteur peut simplement payer l'amende et continuer de commettre les mêmes infractions. La solution ultime serait que ce mauvais conducteur perde son permis afin qu'il change de comportement. L'orateur ne comprend pas que certains groupes ne sont pas convaincus de l'efficacité du permis à point et rappelle que le taux de

livraison van rollend materieel en de werkgelegenheid in bepaalde regio's. De spreker is van oordeel dat een crisisplan nodig is waarin de directie van de spoorondernemingen oplossingen naar voren schuift. Het overleg tussen de sociale partners en de directies heeft jammer genoeg niets opgeleverd.

Er is voorzien in een budget van 108 miljoen euro als provisie om de energiekosten van de NMBS en Infrabel te dekken. Wordt dat budget gekoppeld aan een bepaald niveau van de elektriciteitsprijzen? Kan dat budget nog stijgen? Kunnen volgend jaar bijkomende middelen worden vrijgemaakt?

De beleidsnota maakt melding van een investering van 4 miljoen euro in de zogenaamde "intelligente" mobiliteit: het opzetten van een routeplanner op basis van *open data* en acht IT-modules met een interoperabel ticketplatform. De spreker vraagt meer duidelijkheid over die investering. Gaat het gewoon om een platform, dan wel om een uniek en geïntegreerd ticket? Hoe verloopt het overleg met de gewesten? Wat is het tijdpad?

Inzake het goederenvervoer over het spoor en het investeringsproject dat de steden Gent en Terneuzen met elkaar verbindt, herinnert de spreker eraan dat Europese subsidies werden aangevraagd. Eén van de voorwaarden voor de toekenning van die subsidies is een toewijzing van 50 % van de studiekosten door de lidstaten. De Europese Unie zou een budget van 4 miljoen euro toekennen, Nederland 2 miljoen euro en België zou dus ook 2 miljoen euro op tafel moeten leggen. Is de minister op de hoogte van die subsidieaanvraag en van de voormelde voorwaarde? Zal de minister het nodige doen opdat die garantie vóór 2023 wordt gegeven?

Het sterftcijfer in het verkeer in België bedraagt 56 doden per miljoen inwoners. Die cijfers liggen hoger dan het Europese gemiddelde. Het rijbewijs met punten is één van de projecten om de verkeersveiligheid te verbeteren. Er is immers een rechtstreeks verband tussen het recidivisme en het aantal ongevallen: 45 % van de veroordeelde bestuurders zijn recidivisten en 30 % van hen wordt in hetzelfde jaar opnieuw veroordeeld. Er moet dus niet alleen worden gefocust op de grote overtreddingen, maar ook op de bestuurders die veelvuldig in de fout gaan. De VIAS-studie dienaangaande toont aan dat een bestuurder de boete gewoon kan betalen en vervolgens dezelfde overtreddingen kan blijven begaan. De ultieme oplossing zou erin bestaan dat die slechte bestuurder zijn rijbewijs verliest opdat hij zijn gedrag wijzigt. De spreker begrijpt niet dat bepaalde fracties niet overtuigd zijn van de doeltreffendheid van het rijbewijs

mortalité sur les routes en Wallonie est de 82 morts par million d'habitant et de 48 en Flandre.

Un précédent orateur mentionnait que la note de politique générale ne faisait aucune référence positive à l'automobiliste. L'orateur répond que les victimes de l'insécurité routière en Belgique sont en premier lieu des automobilistes. Les mesures supplémentaires positives comme le permis à point ou la mise en place de caméras ANPR seront avant tout de nature à sauver la vie des automobilistes. Quel est l'état d'avancement de l'introduction de ce permis à point? Quelles sont les échéances? Est-ce que les contraventions en font partie?

La note de politique générale mentionne un projet pilote de détection semi-automatique de l'utilisation du GSM au volant. Est-ce qu'il y a un accord entre le gouvernement et l'institut VIAS en la matière? Où ce projet pilote sera mis en place? Combien de temps va-t-il durer? Est-ce qu'il y aura une évaluation?

Les résultats de l'étude relative aux incidents provoqués par les trottinettes électriques seront à l'étude très prochainement dans le but d'améliorer la sécurité des usagers. Est-ce que le ministre prendra des mesures supplémentaires dans le cadre de l'utilisation de trottinettes électriques? Quelles sont les mesures envisagées?

Depuis plus de deux ans, le code prévoit la mise à disposition d'un couloir de sécurité en cas de file sur les routes. Cela devient un automatisme grâce aux campagnes d'information réalisées par les régions. Est-ce qu'il y a eu une évaluation de cette mesure?

Concernant les nuisances sonores causées par l'activité de l'aéroport de Bruxelles-National, le ministre désire passer par un arrêté ministériel pour durcir le respect des normes des exigences sonores par le biais de "quota count". Tous les groupes d'actions de riverains de l'aéroport formulent les mêmes demandes. Quel est le contenu de ces exigences sonores? Est-ce que cela va entraîner la diminution du nombre de vols? Ou est-ce que les compagnies aériennes devront remplacer leur matériel par des appareils moins bruyants? Est-ce que l'aéroport de Bruxelles-National est plus bruyant que les autres aéroports européens? Est-ce qu'il y a une étude de l'impact des "quotas count" sur l'emploi?

Les riverains de l'aéroport de Bruxelles-National se plaignent plus sur la fréquence des vols. Il faut donc mieux répartir les vols de manière équitable mais quel est l'avis du ministre par rapport aux normes de fréquence des vols?

met punten en herinnert eraan dat het sterftecijfer op de weg in Wallonië 82 doden per miljoen inwoners bedraagt, in Vlaanderen is dat 48.

Een vorige spreker merkte op dat in de beleidsnota geen enkele positieve verwijzing naar de autobestuurder is terug te vinden. De spreker antwoordt dat de slachtoffers van de verkeersonveiligheid in België in de eerste plaats autobestuurders zijn. De bijkomende positieve maatregelen zoals het rijbewijs met punten of de invoering van ANPR-camera's zullen op de eerste plaats levensreddend zijn voor autobestuurders. Hoeveel staat het met de invoering van dat rijbewijs met punten? Wat is het tijdspad? Zullen de overtredingen er deel van uitmaken?

De beleidsnota verwijst naar een proefproject voor de semiautomatische opsporing van het gsm-gebruik achter het stuur. Bestaat er ter zake een akkoord tussen de regering en het VIAS? Waar zal dat proefproject worden opgezet? Hoe lang zal het duren? Zal er een evaluatie plaatsvinden?

De resultaten van de studie over incidenten met elektrische steps zullen heel binnenkort worden onderzocht teneinde de veiligheid van de gebruikers te verbeteren. Zal de minister bijkomende maatregelen nemen inzake het gebruik van elektrische steps? Welke maatregelen staan op de planning?

Sedert meer dan twee jaar voorziet de Wegcode in het ter beschikking stellen van een veiligheidsstrook bij file op de weg. Dat wordt een automatisme dankzij de informatiecampagnes van de gewesten. Werd die maatregel geëvalueerd?

Inzake de geluidshinder die wordt veroorzaakt door de activiteit van de luchthaven Brussel-Nationaal wil de minister een ministerieel besluit nemen om de inachtneming van de geluidsnormen aan te scherpen door middel van een "quota count". Alle actiegroepen van omwonenden van de luchthaven formuleren dezelfde eisen. Wat behelzen die geluidsnormen? Zal daardoor het aantal vluchten afnemen? Of zullen de vliegtuigmaatschappijen hun materieel moeten vervangen door minder lawaai-erige vliegtuigen? Is de luchthaven Brussel-Nationaal luider dan de andere Europese luchthavens? Werd de weerslag van die "quota count" op de werkgelegenheid nagegaan?

De omwonenden van de luchthaven Brussel-Nationaal klagen meer over de frequentie van de vluchten. De vluchten moeten dus beter worden gespreid, maar wat is de mening van de minister inzake de frequentienormen voor de vluchten?

La note de politique générale ne fait aucune référence à une loi sur les procédures de vol? Qu'en est-il de cette loi?

L'étude ENVISA demandée par le précédent ministre de la Mobilité a été finalisée par l'actuel ministre. Cette étude lui a permis d'alimenter les discussions et d'apporter un regard neutre sur les nuisances sonores causées par l'activité de l'aéroport de Bruxelles-National. Les recommandations ont été rejetées par les collectifs de riverains flamands car cette étude plaide pour le prolongement de la piste 25-7-R et pousserait l'aéroport à se déplacer vers l'Est. Le médiateur fédéral de l'aéroport a également fortement critiqué cette étude ENVISA. Quel est l'état de la situation? Est-ce que cette étude servira de base pour des futures mesures? Une entité indépendante chargée de contrôler les nuisances sonores, en quoi sera-t-elle complémentaire avec les mesures déjà existantes? La plateforme de concertation s'est déjà réunies à cinq reprises dans le but d'arriver à un consensus pour une solution durable. Des groupes de riverains sont très critiques à l'égard de cette plateforme car l'agenda n'est pas clair et il n'y a pas de règlement d'ordre intérieur. De plus, les discussions ne doivent se concentrer que sur les nuisances sonores. Au final, quel est le but de cette plateforme?

M. Josy Arens (Les Engagés) salue l'ampleur des ambitions du ministre, mais regrette le peu de résultats concrets jusqu'ici. Il souligne que la législature sera terminée dans 18 mois et considère que le bilan est plutôt décevant.

En pratique, le membre constate que beaucoup d'utilisateurs des trains se plaignent du manque de guichets. Pas moins de 44 guichets ont en effet été fermés, dont au moins 4 en province de Luxembourg. En raison du manque de places, en particulier le week-end, les voyageurs doivent souvent rester debout pendant au moins une partie du voyage. Il y aurait en outre de plus en plus de retards et de lignes supprimées en dernière minute – le membre évoque une réduction de 3 % de la ponctualité en 2 ans. Pour le ministre, 8 Belges sur 10 ont une gare à 5 kilomètres de leur domicile mais M. Arens doute que ce soit le cas en milieu rural, en particulier dans la province de Luxembourg. Dans ces conditions, le membre comprend qu'il soit difficile de préférer le train à un autre transport.

Les chemins de fer sont sous financés et n'auront bientôt plus assez de budgets pour entretenir leurs lignes. Il juge également que les gares sont désertées par les services publics et que la sécurité y est en baisse,

De beleidsnota verwijst nergens naar een wet over de vluchtprocedures. Hoe zit het met die wet?

De Envisa-studie die door de vorige minister van Mobiliteit werd besteld, werd onder de huidige minister afgerond. Op basis van die studie kon hij het debat stofferen en de geluidsoverlast door de luchthavenactiviteiten op Brussel-Nationaal neutraal beschouwen. De belangenverenigingen van Vlaamse omwonenden hebben de aanbevelingen van de studie verworpen, aangezien wordt gepleit voor een verlenging van de start- en landingsbaan 25-7-R en de luchthaven daardoor naar het oosten zou moeten opschuiven. De Federale ombudsman van de luchthaven heeft eveneens felle kritiek op die Envisa-studie geuit. Wat is de huidige stand van zaken? Zal die studie aan toekomstige maatregelen ten grondslag liggen? In welke zin zal een onafhankelijke entiteit voor de controle van de geluidsoverlast de reeds bestaande maatregelen aanvullen? Het overlegplatform is reeds vijfmaal samengekomen om een consensus inzake een duurzame oplossing te bereiken. De verenigingen van omwonenden zijn zeer kritisch voor dat platform, omdat de agenda ervan onduidelijk is en omdat het geen huishoudelijk reglement heeft. Bovendien moet bij de besprekingen worden gefocust op de geluidsoverlast. Wat is uiteindelijk het doel van dat platform?

De heer Josy Arens (Les Engagés) heeft lof voor de uitgebreide ambities van de minister, maar betreurt dat tot nog toe zo weinig concrete resultaten werden geboekt. Hij wijst erop dat de regeerperiode binnen 18 maanden verleden tijd zal zijn, en hij vindt de resultaten ervan veeleer teleurstellend.

Het lid stelt vast dat veel treingebruikers in de praktijk klagen over het gebrek aan loketten. Er werden inderdaad niet minder dan 44 loketten gesloten, waarvan ten minste vier in de provincie Luxemburg. Door het tekort aan zitplaatsen, en dan vooral in het weekend, moeten de reizigers tijdens ten minste een deel van hun reis vaak rechtop staan. Er zouden bovendien meer en meer vertragingen en *last minute* afgeschafte treinen zijn; het lid verwijst naar een daling van de stiptheidsgraad met 3 % in twee jaar tijd. De minister zegt wel dat acht op tien Belgen over een station op vijf kilometer van hun woonplaats beschikken, maar de heer Arens twijfelt of dat in landelijke gebieden, en dan in de provincie Luxemburg in het bijzonder, wel het geval is. In die omstandigheden begrijpt het lid dat het moeilijk is de trein boven een ander vervoermiddel te verkiezen.

Het spoor is ondergefinancierd en zal binnenkort onvoldoende middelen hebben om de spoorlijnen nog te onderhouden. De spreker stelt eveneens vast dat er nog weinig openbare diensten in de stations overblijven

notamment en raison de la disparition de la police des chemins de fer. Il faut remarquer que celle qui était postée à Libramont, en province de Luxembourg, a été déplacée à Liège, ce qui oblige les services communaux à assurer eux-mêmes la police des chemins de fer dans les gares délaissées. Cette situation inacceptable. Le ministre peut-il apporter son soutien pour trouver des solutions, en concertation avec la ministre de l'Intérieur?

Les trains seraient aussi de plus en plus vieux et ne seraient pas remplacés comme il se doit; le membre affirme ainsi que sur les 445 M7 commandés à Bombardier, seuls 220 wagons auraient été livrés. Quant aux tarifs, ils accusent une augmentation de 10 %. Par ailleurs, suite au manque d'investissements ces dernières années, certaines lignes risquent toujours d'être fermées pour des raisons de sécurité ou par manque d'entretien.

Certains syndicats ont alerté sur les conséquences inévitables du manque d'entretien des lignes, qui pourrait occasionner la suppression de pas moins de 25 lignes en province de Liège. Au nombre de leurs revendications figure également l'épuisement du personnel, qui ne peut plus prendre congé en raison du manque d'effectifs, probablement lié à l'insuffisance des recrutements. Les tensions sociales se font de plus en plus sentir et un nouveau préavis de grève de plusieurs syndicats de cheminots a été déposé pour fin novembre 2022.

Pour M. Arens, le plus gros problème est que les ambitions du ministre risquent de devenir des promesses non tenues. Le membre aurait trouvé préférable que le ministre admette que le combat serait difficile et qu'il n'annonce les réformes qu'une fois obtenus les budgets nécessaires pour les concrétiser. Le ministre a prétendu que 3 milliards seraient injectés dans les chemins de fer sur 10 ans, mais en réalité il ne peut promettre que 215 millions d'euros, sur deux ans, à partager entre Infrabel et la SNCB. Pour le reste, rien n'est certain puisque la BEI n'a pas encore donné son accord pour qu'Infrabel s'endette d'un milliard d'euros.

Au vu du cadre budgétaire global, M. Arens ne voit pas comment les choses pourraient s'améliorer, ni même comment le niveau actuel de qualité du rail pourrait être maintenu. Il demande au ministre d'expliquer clairement à quoi doivent s'attendre les usagers du train pour les deux années à venir.

Le membre fait ensuite référence aux projets de contrats avec la SNCB et Infrabel. Le ministre est venu les présenter, mais personne n'a vu les textes. Il demande

en dat de veiligheid erop achteruitgaat, onder meer doordat de spoorweggpolitie minder aanwezig is. Zo werd de spoorweggpolitie die aan Libramont (provincie Luxemburg) was toegewezen, naar Luik overgeheveld, waardoor de gemeentediensten zelf de dienstverlening van de spoorweggpolitie in de niet langer bediende stations moeten verzekeren. Die situatie is onaanvaardbaar. Kan de minister, in overleg met de minister van Binnenlandse Zaken, oplossingen helpen zoeken?

De treinstellen zouden ook steeds ouder worden en zouden niet naar behoren worden vervangen; zo stelt het lid dat van de 445 M7-stellen die bij Bombardier zijn besteld, er slechts 220 zouden zijn geleverd. De tarieven voor de vervoerbewijzen gaan dan weer met 10 % de hoogte in. Door de onderfinanciering van de voorbije jaren worden bepaalde lijnen nog steeds met sluiting bedreigd doordat de veiligheid niet kan worden gegarandeerd of doordat ze onvoldoende worden onderhouden.

Een aantal vakbonden heeft gewaarschuwd voor de gevolgen die het gebrekkige onderhoud van de lijnen onvermijdelijk met zich brengen en die in de provincie Luik tot de afschaffing van niet minder dan 25 lijnen zou kunnen leiden. Uit hun eisen blijkt ook de vermoeidheid bij het personeel, dat geen vakantie meer kan nemen doordat er onvoldoende personeel is, wellicht doordat er te weinig mensen worden aangeworven. De sociale spanningen doen zich steeds meer voelen, en een aantal spoorarbeidersvakbonden heeft voor eind november 2022 een nieuwe stakingsaanzegging ingediend.

Volgens de heer Arens schuilt het grootste probleem in het risico dat de ambities van de minister holle beloften worden. Het lid zou liever hebben gezien dat de minister toegeeft dat het een moeizame strijd zal zijn en dat hij pas hervormingen aankondigt wanneer hij de nodige middelen heeft gekregen om ze uit te voeren. De minister beweerde dat er op tien jaar 3 miljard euro in het spoor zou worden geïnvesteerd, maar in werkelijkheid kan hij slechts 215 miljoen euro op twee jaar beloven, een bedrag dat onder Infrabel en de NMBS moet worden verdeeld. Niets is overigens zeker, aangezien de EIB haar akkoord nog niet heeft gegeven aan de lening van een miljard euro die Infrabel zou aangaan.

Afgaande op het totale budgettaire plaatje ziet de heer Arens niet in hoe de zaken zouden kunnen verbeteren, laat staan hoe het huidige kwaliteitsniveau van het spoor zou kunnen worden behouden. Hij vraagt de minister duidelijk uit te leggen waaraan de treinreizigers zich de komende twee jaar mogen verwachten.

Het lid haalt vervolgens de ontwerpbeheerscontracten met de NMBS en Infrabel aan. De minister is die komen voorstellen, maar niemand heeft de tekst ervan gezien.

au ministre de détailler ce qui est encore réalisable, de ces projets de contrats de gestion, et de quel montant supplémentaire il aurait besoin pour les financer. En d'autres termes, quelles promesses le ministre va-t-il tenir et lesquelles va-t-il abandonner?

En ce qui concerne les vols à courte distance, les vols commerciaux ont repris entre Maastricht et Liège. Quelle est la marge de manœuvre dont dispose le ministre pour empêcher ces vols?

Enfin, concernant le permis à points, M. Arens estime que la sécurité routière est prioritaire et qu'il est inacceptable d'avoir autant de blessés graves sur les routes. Selon VIAS, l'alcool et la vitesse seraient les deux infractions les plus mortelles sur les routes belges. Or, un permis à points utilisé pour sanctionner les conducteurs de la même manière quelle que soit l'infraction n'est pas souhaitable. Le Parlement doit avoir son mot à dire à ce sujet. La question sera-t-elle débattue en commission?

M. Wouter Raskin (N-VA) aborde pour commencer la question du transport routier et déplore à ce sujet l'approche "écofondamentaliste" du ministre. Dans de sa note de politique générale, tant le fait de posséder une voiture que les trajets en général avec un véhicule privé sont critiqués. Seuls le transport collectif et la mobilité partagée semblent acceptables aux yeux du ministre.

Or, selon M. Raskin, il serait plus efficace, pour atteindre les objectifs climatiques, de convaincre les citoyens en leur montrant ce qu'ils ont à y gagner. Au lieu de les pousser dans les transports en commun ou dans une voiture partagée, il serait préférable de laisser les citoyens faire leurs propres choix et de garder confiance en l'innovation technologique. Blâmer la propriété privée d'un véhicule automobile risque de susciter une réaction d'opposition obstinée.

Ce faisant, le ministre s'écarte des objectifs climatiques au lieu de s'en rapprocher. Le membre en vient à se demander si, pour le ministre, se déplacer peut encore être un choix personnel ou être confortable.

Le nombre d'accidents de la route est inquiétant, mais il doit être comparé au niveau d'avant la pandémie. Les chiffres qui font la une des journaux sont un peu faussés. Il faut tenir compte d'un effet post-corona: certains conducteurs ont perdu l'habitude d'un trafic plus dense, d'autres veulent profiter du retour à la normale pour s'adonner à beaucoup plus d'activités de loisirs. Mais les chiffres auraient dû être meilleurs. L'intervenant reste en

Hij vraagt de minister in detail uit te leggen welke delen van die ontwerpbeheerscontracten nog realiseerbaar zijn en welk bijkomend bedrag hij nodig zou hebben om ze te financieren. Met andere woorden, welke beloften zal de minister zich houden en welke zal hij laten varen?

Wat de korte-afstandsvluchten betreft, zijn er opnieuw commerciële vluchten tussen Maastricht en Luik. Over hoeveel manoeuvreerruimte beschikt de minister om dergelijke vluchten te beletten?

Wat tot slot het rijbewijs met punten betreft, meent de heer Arens dat prioriteit moet worden gegeven aan veiligheid op de weg en dat het onaanvaardbaar is dat er zoveel ernstige gewonden op de wegen vallen. Volgens VIAS zouden de meeste dodelijke ongevallen op de Belgische wegen aan alcoholgebruik en overdreven snelheid te wijten zijn. Een rijbewijs met punten dat wordt gebruikt om bestuurders, ongeacht de inbreuk, op dezelfde manier te bestraffen, is evenwel niet wenselijk. Het Parlement moet daarover zijn zeg kunnen doen. Zal het onderwerp in de commissie worden besproken?

De heer Wouter Raskin (N-VA) heeft het vooreerst over het vervoer over de weg en betreurt de "ecofundamentalistische" aanpak van de minister op dat vlak. In zijn beleidsnota hekelt de minister zowel het autobezit als het gebruik van privévoertuigen in het algemeen. Enkel het openbaar vervoer en de gedeelde mobiliteit zijn volgens hem aanvaardbaar.

Volgens de heer Raskin zouden de klimaatdoelstellingen echter op een efficiëntere manier kunnen worden bereikt door de burgers te tonen wat ze erbij te winnen hebben en hen aldus over de streep te trekken. In plaats van hen richting openbaar vervoer of een deelauto te pushen, zou men er beter aan doen de burger zijn eigen keuzes te laten maken en het vertrouwen in de technologische innovatie te bewaren. Door het privébezit van een auto de schuld te geven dreigt men immers een koppige tegengestelde reactie uit te lokken.

Op die manier zorgt de minister ervoor dat de weg naar de klimaatdoelstellingen niet korter, maar net langer wordt. Het lid vraagt zich af of reizen volgens de minister nog een persoonlijke keuze mag zijn en gepaard mag gaan met enig comfort.

Het aantal verkeersongevallen is verontrustend, maar moet worden vergeleken met het niveau van vóór de pandemie. De cijfers op de voorpagina's van de kranten zijn enigszins misleidend. Er moet rekening worden gehouden met een postcorona-effect. Sommige bestuurders zijn het drukke verkeer immers niet langer gewoon, en anderen willen profiteren van de terugkeer van het normale leven om veel meer vrijetijdsactiviteiten te

faveur de la campagne All For Zero, mais il faut surtout que les contrevenants soient attrapés et sanctionnés.

Le membre se réjouit que le permis de conduire à points soit à l'ordre du jour, car il estime que c'est une mesure qui peut aider à lutter contre la récidive. À première vue, l'initiative législative ne remporte pas un soutien unanime et la conclusion de VIAS n'est pas pleinement suivie, ce qui plaiderait plutôt en faveur d'un système à points plus souple. Le membre se demande ce qu'en pensent les autres groupes politiques. Et si la presse est digne de foi à ce sujet.

Pour les excès de vitesse, le ministre est partisan de sanctions plus progressives, proportionnelles au risque pour les autres usagers de la route. Le membre se demande si un tel ajustement des amendes serait neutre sur le plan budgétaire. Cela doit être le cas, vu la tendance du gouvernement actuel à collecter le plus d'amendes possible.

Le ministre envisage un retrait du permis de conduire en cas de test d'alcoolémie indiquant un taux de 1,2 au lieu de 1,5 pour mille. Il ne fait pas de doute que boire et conduire ne font pas bon ménage et que ceux qui ne l'ont pas encore compris devraient être mis hors d'état de nuire plus rapidement et plus longtemps. Que compte faire le ministre pour augmenter les chances d'intercepter les contrevenants? L'accord de gouvernement s'était fixé comme objectif de contrôler chaque année 1 conducteur sur 3 pour la vitesse, la consommation d'alcool ou de drogues, le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation d'un téléphone portable au volant. Où en est cette ambition et où en est le déploiement de personnel et le nombre d'arrestations, qui étaient censés augmenter?

En 2021, la presse annonçait des projets pilotes sur le recours à l'ANPR pour détecter l'usage d'un téléphone portable au volant. Entretemps, il était question de mettre en place un cadre juridique adapté mais un an plus tard, la seule avancée à ce sujet est un ajustement du code de la route pour préciser à quelles conditions est toléré un appel mains libres. À présent, un autre projet pilote, sur l'utilisation du téléphone portable au volant, rencontre des résistances en raison de l'ingérence possible dans la vie privée, en l'absence de cadre juridique approprié.

La priorité aurait dû être donnée au cadre juridique, pas au projet pilote. Par ailleurs, la note de politique générale du ministre n'y fait pas référence, mais le membre se demande si des amendes seront effectivement infligées dans le cadre de ce projet pilote, comme annoncé récemment dans la presse.

ontplooiën. De cijfers hadden niettemin beter gekund. De spreker blijft voorstander van de All For Zero-campagne, maar stelt dat bovenal de overtreders moeten worden gepakt en gestraft.

Het lid is verheugd dat het rijbewijs met punten op de agenda staat, want hij meent dat die maatregel kan bijdragen tot het tegengaan van recidive. Op het eerste gezicht kan het wetgevend initiatief niet op eenparige steun rekenen en wordt niet onverkort gevolg gegeven aan de conclusie van VIAS, wat veeleer zou pleiten voor een soepeler systeem met punten. Het lid vraagt zich af wat de andere fracties daarvan denken. Zijn de persberichten ter zake betrouwbaar?

Wat de snelheidsovertredingen betreft, is de minister voorstander van progressievere sancties die in verhouding staan tot het risico voor de andere weggebruikers. Het lid vraagt zich af of een dergelijke aanpassing van de boetes budgetneutraal zou zijn. Zulks moet het geval zijn, aangezien de huidige regering ernaar streeft zoveel mogelijk boetegelden te innen.

De minister overweegt het rijbewijs te doen intrekken wanneer bij een alcoholtest een alcoholgehalte van 1,2 in plaats van 1,5 promille wordt aangetoond. Het lijkt geen twijfel dat drinken en rijden niet samengaan en dat wie dat nog niet heeft begrepen, zo snel mogelijk en voor langere tijd moet worden belet om schade te berokkenen. Wat is de minister van plan om de pakkans van overtreders te vergroten? In het regeerakkoord staat dat jaarlijks een derde van de bestuurders zou moeten worden gecontroleerd op snelheid, alcohol- of drugsgebruik, het dragen van de gordel en gsm-gebruik aan het stuur. Hoever staat het met dat streefdoel? Hoe zit het met de inzet van personeel en het aantal arrestaties, want dat werd verondersteld toe te nemen?

In 2021 kondigde de pers proefprojecten inzake ANPR-gebruik aan om gsm-gebruik aan het stuur op te sporen. Sindsdien is er sprake van geweest een aangepaste rechtsregeling in te stellen, maar een jaar later bestaat de enige voortgang ter zake in een aanpassing van de Wegcode, teneinde te verduidelijken in welke omstandigheden handenvrij bellen wordt getolereerd. Bij gebrek aan een sluitende rechtsregeling botst een ander proefproject inzake gsm-gebruik aan het stuur thans op weerstand, wegens mogelijke inmenging in de persoonlijke levenssfeer.

Men had voorrang moeten geven aan de juridische regeling, in plaats van aan het proefproject. Het lid vraagt zich voorts af of in het raam van het proefproject echt boetes zullen worden uitgeschreven, zoals onlangs in de pers werd aangekondigd. In de beleidsnota van de minister wordt die vraag niet beantwoord.

Il est regrettable que la note de politique ne parle pas de la politique préventive de surveillance de la conduite. Le membre se demande à ce sujet si le dispositif Mercurius est pleinement opérationnel dans toutes les administrations concernées, dont la police. Car si tel est le cas, la question de la vie privée, qui n'empêche pas d'utiliser l'ANPR pour identifier les conducteurs qui roulent sans permis, ne devrait pas se poser non plus quand il est question de sanctionner l'utilisation du téléphone portable au volant.

Le membre se réjouit d'apprendre que la réforme du Code de la route soit en voie de finalisation. Il était question d'atterrir avec un texte consensuel en 2022 et le membre demande au ministre si cet objectif sera atteint. Cela ne sera le cas que si la répartition des compétences dans ce domaine est pleinement respectée. À ce sujet, M. Raskin se demande si cela ne nécessite pas une répartition plus homogène des compétences en matière de mobilité. Pour lui, la fragmentation engendrée par la sixième réforme de l'État entraîne trop de conflits de compétences.

L'orateur relève par ailleurs qu'il est prévu d'améliorer le processus de filtrage de la DIV pour empêcher, entre autres, les messages offensants sur les plaques d'immatriculation personnalisées. Il aimerait savoir à qui reviendra le rôle de juger ce qui est offensant ou pas: un ordinateur, un fonctionnaire, un comité? À qui et comment le pouvoir d'arbitrer en la matière sera-t-il accordé?

Quant à la politique en matière de vélo, elle occupe une grande partie de la note de politique générale du ministre, qui fait ici aussi preuve d'une approche orientée à gauche. Le plan Be Cyclist est bien entendu abordé largement, ainsi que l'action visant à amener plus de femmes à rouler à vélo, qui reste la plus marquante pour le membre. Il demande au ministre s'il a déjà pu déterminer quelles sont les raisons qui empêchent certaines femmes de rouler à vélo. Le membre a noté que les conclusions de la Commission Vélo Interfédérale sont en cours d'analyse. Il demande au ministre comment il entend parvenir à un changement concret de comportement de la part des femmes.

Enfin, le membre lit dans la note de politique générale qu'un certain nombre de procédures d'infraction ont été engagées contre la Belgique en raison de la transposition tardive de certaines directives. L'une d'elles concerne le transport de marchandises dangereuses, dont les textes doivent être publiés avant fin 2022. Le membre estime que le délai sera trop court si un projet de loi est requis. Dans le même ordre d'idées, la réglementation sur l'accessibilité des produits et services, qui aurait dû être transposée avant le 28 juin 2022, n'est prévue que

Het is jammer dat het preventieve bestuurdersbewakingsbeleid in de beleidsnota niet aan bod komt. Ter zake vraagt het lid of het Mercurius-systeem volledig operationeel is in alle betrokken overheidsdiensten, waaronder de politie. Indien zulks het geval is, zou de bezorgdheid om de persoonlijke levenssfeer geen bezwaar mogen zijn om gsm-gebruik aan het stuur te bestraffen, want zulks belet evenmin de inzet van ANPR om bestuurders zonder rijbewijs op te sporen.

Het lid is verheugd te vernemen dat de hervorming van de Wegcode bijna afgerond is. Er was sprake van om in 2022 tot een consensusvoorstel te komen; het lid vraagt de minister of die doelstelling zal worden bereikt. Dat zal alleen lukken indien de bevoegdheidsverdeling ter zake onverkort in acht wordt genomen. In dat verband vraagt de heer Raskin zich af of zulks geen homogenere bevoegdheidsverdeling inzake mobiliteit vergt. De door de Zesde Staatshervorming teweeggebrachte versnippering leidt volgens het lid tot te veel bevoegdheidsconflicten.

De spreker merkt voorts op dat het de bedoeling is de filtering bij de DIV te verbeteren, onder meer om te voorkomen dat gepersonaliseerde nummerplaten beledigend zijn. Hij wil weten wie moet beoordelen wat al dan niet beledigend is. Is dat een computer, een ambtenaar dan wel een comité? Aan wie en hoe wordt de bevoegdheid toegekend om ter zake knopen door te hakken?

Een groot deel van de beleidsnota van de minister is gewijd aan het fietsbeleid. Ook op dat vlak hanteert de minister volgens het lid een linkse benadering. Uiteraard wordt het Be Cyclist-plan uitgebreid besproken, evenals de actie om meer vrouwen aan het fietsen te krijgen, hetgeen het lid het opvallendst vindt. Hij vraagt of de minister al heeft achterhaald welke redenen sommige vrouwen beletten te fietsen. Het lid heeft genoteerd dat de conclusies van de interfederale fietscommissie worden geanalyseerd. Hij vraagt de minister hoe hij van plan is een concrete gedragswijziging bij vrouwen te bewerkstelligen.

Tot slot leest het lid in de beleidsnota dat een aantal inbreukprocedures tegen België zijn opgestart omdat sommige Europese richtlijnen te laat werden omgezet. Een van die richtlijnen betreft het vervoer van gevaarlijke goederen. De wetgeving daaromtrent moet vóór eind 2022 worden bekendgemaakt. Het lid meent dat de termijn te kort zal zijn indien een wetsontwerp vereist is. Voorts had de Europese richtlijn betreffende de toegankelijkheidsvoorschriften voor producten en diensten vóór 28 juni 2022 moeten zijn omgezet, maar zal dat

pour septembre 2023. Le membre demande au ministre d'expliquer pourquoi la transposition de ces textes prend autant de temps.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) précise d'emblée que climat et mobilité vont de pair. Ce qui est bon pour la mobilité, l'est également pour le climat et la santé, et vice versa.

Aviation

Concernant l'impact de l'aviation, la membre rappelle que les secteurs de l'aviation et de la navigation ne figuraient pas dans l'Accord de Paris de 2015 sur le climat. Tous deux sont pourtant aussi émetteurs de gaz à effet de serre, à hauteur de 2,5 % des émissions mondiales, tout comme d'autres secteurs.

Lors d'un congrès à Montréal en 2016, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté un plan à long terme visant à limiter drastiquement les émissions de GES de ce secteur. Ce plan se fixe un objectif d'émissions nettes nulles à l'horizon 2050, mais il n'édicte aucune échéance précise et aucun objectif spécifique ni pour les pays, ni pour les compagnies aériennes, alors que l'accord est en discussion depuis 10 ans. Par conséquent, la membre juge cet accord est décevant. Elle lit que le ministre veut mettre en œuvre les redevances variables en remplaçant les avions les plus bruyants et polluants par des avions qui ont un impact environnemental moindre et en décourageant les vols de courte distance. À ce propos, elle se demande si la Belgique ne devrait pas faire davantage pour réduire son impact climatique. N'est-il pas possible de se fixer en priorité ses propres objectifs spécifiques? Ainsi, on pourrait rendre le train international plus attrayant que les vols de courte distance. Les premières mesures ont été prises à travers la promesse de soutenir le train international. La membre estime qu'il serait positif de prévoir également que ce train fasse arrêt à l'aéroport.

La membre explique ensuite, à propos de l'organisation des vols, qu'elle a passé une partie de son enfance à Erps-Kwerps, une petite commune proche des pistes d'atterrissage de l'aéroport national. Elle sait donc ce que c'est que de vivre sous les avions, d'en être réveillée jusqu'à parfois 10 fois par nuit. Elle estime qu'il faut apporter une réponse aux nuisances générées par les aéroports. Une répartition équitable avec moins de vols de nuit nécessite un accord politique global. Les Régions doivent être consultées en la matière. Quel est le sentiment du ministre à cet égard? L'étude du bureau Envisa peut servir de base à cet accord. Cette étude a-t-elle

volgens de planning pas in september 2023 gebeuren. Het lid verzoekt de minister uit te leggen waarom de omzetting van die regelgeving zoveel tijd vergt.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) verduidelijkt eerst dat klimaat en mobiliteit samengaan. Wat goed is voor de mobiliteit is ook goed voor het klimaat en de gezondheid, en vice versa.

Luchtvaart

Wat de impact van de luchtvaart betreft, herinnert het lid eraan dat de luchtvaart- en scheepvaartsector niet in het klimaatakkoord van Parijs van 2015 zaten. Toch stoten beide ook broeikasgassen uit, namelijk 2,5 % van de wereldwijde uitstoot, net als andere sectoren.

Op een congres in Montreal in 2016 heeft de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) een langetermijnplan goedgekeurd om de uitstoot van broeikasgassen door de sector drastisch in te perken. Er wordt naar gestreefd om tegen 2050 een netto-nuluitstoot te bereiken. Het plan bevat echter geen harde deadlines, geen specifieke doelen voor landen of luchtvaartmaatschappijen, terwijl er al 10 jaar over het akkoord gepraat wordt. Hierdoor vindt het lid dat dit akkoord een teleurstelling is. Ze leest dat de minister de variabele heffingen wil implementeren om de lawaaierigste en meest vervuilende vliegtuigen te laten vervangen door die met een kleinere milieu-impact en om korte-afstandsvluchten te ontmoedigen. Hierover vraagt ze zich af of België niet meer moet doen om de impact op klimaat te verkleinen. Kunnen er geen eigen specifieke doeleinden voorop worden gezet? De internationale trein kan bijvoorbeeld aantrekkelijker worden gemaakt dan korte vluchten. De eerste stappen zijn gezet door de ondersteuning die zal gegeven worden aan de internationale trein. Maar het lid vindt ook dat een goede maatregel zou zijn om een halte van de internationale trein aan de luchthaven te voorzien.

Het lid legt vervolgens uit, in verband met de organisatie van de vluchten, dat ze een deel van haar jeugd heeft doorgebracht in Erps-Kwerps, een kleine gemeente vlakbij de landingsbanen van nationale luchthaven. Ze weet dus wat het is om onder de vliegtuigen te wonen, om er wakker van te liggen, soms tot 10 keer per nacht. Voor haar moet er een antwoord komen op de overlast door de luchthaven. Een rechtvaardige spreiding met minder nachtvluchten verlangt een globaal politiek akkoord. Daarbij is overleg met de gewesten nodig. Hoe ervaart de minister dat gesprek met de regionale regeringen? De Envisa-studie kan als basis gebruikt worden voor dat

examiné tous les scénarios? Il faut, en effet, pouvoir examiner toutes les possibilités de manière objective.

Le ministre déclare en outre que pour satisfaire aux recommandations de l'étude d'Envisa, les normes de vent publiées en février 2014 devront être revues. Le ministre sous-entend-il que les normes de vent belges seront adaptées aux normes internationales?

SNCB / Infrabel

S'agissant du budget de la SNCB, on demande depuis des années de développer une vision à long terme. Une demande parfaitement justifiée, selon la membre, car si une entreprise connaît les attentes à long terme, elle peut adapter sa politique en conséquence. Le gouvernement opte clairement pour le rail, avec des trajectoires budgétaires pluriannuelles: 1,97 milliard d'euros supplémentaires seront alloués au rail d'ici 2032, dont un milliard pour les investissements d'Infrabel. La CEO de la SNCB, Mme Sophie Dutordoir, prédit un avenir sombre pour l'entreprise ferroviaire. Comment le ministre explique-t-il cette vision? En outre, la SNCB doit suivre une trajectoire de performance. Quels sont les leviers ou réformes à mettre en œuvre pour réduire progressivement les coûts du train-kilomètre dans les dix prochaines années?

En outre, la hausse des prix de l'énergie qui affecte la SNCB ne peut conduire à rendre les déplacements en train plus chers. Le raisonnement est le suivant: augmenter les transports publics devrait entraîner une réduction directe du nombre de voitures, et partant, de la quantité d'essence achetée. L'objectif est d'encourager les citoyens à faire le choix le plus durable, ce qui ne marchera pas si le prix des billets continue d'augmenter. Répercuter l'indexation complète dans le prix des billets est possible en vertu de la loi, mais la membre se demande tout de même si c'est également souhaitable. Quel scénario envisager pour convaincre les voyageurs d'opter pour le rail? Que pense le ministre de la proposition des écologistes d'appliquer zéro % de TVA sur les billets de tous les transports publics?

La membre aborde ensuite la situation difficile sur le terrain. En tant qu'utilisatrice régulière de la ligne Turnhout-Binche, elle rencontre elle-même de nombreux problèmes, avec des trains régulièrement en retard ou supprimés. Le ministre a-t-il déjà un avis sur le plan d'action de la SNCB pour améliorer la situation à court terme? Quels seront les leviers pour améliorer la ponctualité?

Mme Buyst estime qu'il est positif de disposer d'un plan de transport ambitieux. Elle sait toutefois que la

akkoord. Zijn alle scenario's in die studie onderzocht? Het is immers nodig om alle mogelijkheden objectief te kunnen bekijken.

Bovendien zegt de minister dat om te voldoen aan de aanbevelingen van de Envisa-studie, de windnormen van februari 2014 herzien moeten worden. Bedoelt de minister daarmee dat de Belgische windnormen aangepast zullen worden aan de internationale?

NMBS / Infrabel

Wat de begroting van de NMBS betreft, staat sinds jaren de vraag naar een langetermijnvisie voor het spoor centraal. Het lid vindt het terecht, want als een bedrijf weet wat op lange termijn verwacht wordt, kan het beleid van het bedrijf daarop afgestemd worden. De regering kiest duidelijk voor het spoor, met meerjarige begrotingstrajecten: er wordt 1,97 miljard euro bijkomend toegewezen aan de spoorwegen tegen 2032, waarvan één miljard voor de investeringen van Infrabel. De ceo van de NMBS, mevrouw Sophie Dutordoir, voorspelt een donkere toekomst voorspelt voor de spoorwegaansluiting. Hoe verklaart de minister deze visie? Bovendien moet de NMBS een prestatietraject volgen. Welke hefboomen of hervormingen moeten worden doorgevoerd om de kosten van de treinkilometers de komende tien jaar geleidelijk terug te dringen?

Voorts mogen de stijgende energieprijzen, die NMBS voelt, niet tot resultaat hebben dat de trein nemen duurder wordt. De redenering is dat meer openbaar vervoer zou moeten leiden tot een directe daling van het aantal wagens, en dus van de hoeveelheid aangekochte benzine. De bedoeling is om mensen te stimuleren de meest duurzame keuze te maken, wat niet lukt als de ticketprijzen blijven stijgen. De volledige indexatie doorrekenen in de tickets is wettelijk mogelijk, maar het lid vraagt zich toch af of het ook wenselijk is. Wat zou een mogelijke scenario kunnen zijn om de reizigers naar de trein te verleiden? Hoe bekijkt de minister het voorstel van de groene fractie om 0 % btw te heffen op tickets voor alle openbare vervoer?

Vervolgens roert het lid de moeilijke situatie op het terrein aan. Als regelmatige gebruiker van de lijn Turnhout-Binche ervaar ze zelf veel problemen, met geregeld vertraagde of afgeschafte treinen. Heeft de minister al zicht op het actieplan van NMBS om de situatie op korte termijn te verbeteren? Welke hefboomen zullen gebruikt worden om de stiptheid te verhogen?

Mevrouw Buyst vindt het goed dat er een ambitieus vervoersplan ligt. Maar ze weet dat de werkdruk hoog

charge de travail est élevée, en raison du manque de personnel, ce qui entraîne un nombre de départs plus important. À cet égard, elle demande au ministre quelles mesures, selon lui, la SNCB peut prendre pour s'assurer que son personnel actuel reste à bord.

La SNCB est l'un des plus grands consommateurs d'énergie en Belgique et joue dès lors un rôle important dans la transition énergétique. Or, à peine 2 % de toute l'énergie utilisée par les chemins de fer proviennent actuellement d'énergies renouvelables. Mme Sophie Dutordoir, la CEO, nourrit l'ambition de doubler ce pourcentage, ce qui ne le portera toutefois qu'à 4 %. Ce pourcentage contraste fortement avec les promesses du ministre. Comment veillera-t-il à ce que la SNCB et Infrabel répondent à ces attentes?

Le transport routier

L'intervenante évoque le nombre de victimes quotidiennes de la circulation. Les derniers chiffres sont trop élevés et le ministre indique également dans sa note de politique générale que les progrès ne sont pas assez marqués. En outre, cette compétence est devenue très complexe et la coopération constitue donc la clé en vue de réaliser des progrès. L'intervenante demande au ministre comment il évalue jusqu'à présent la coopération avec les Régions en la matière. Toutes les Régions sont-elles conscientes de l'urgence de ce problème?

L'intervenante est également convaincue que la modification du code de la route, au travers d'une législation en matière de circulation claire et univoque ainsi qu'en accordant davantage d'attention aux usagers actifs de la route, constitue un levier important. La note de politique générale du ministre indique que le code de la route a été réformé mais qu'il doit encore être examiné avec les Régions. L'intervenante demande au ministre si ce code pourra entrer en vigueur en 2023.

Les contrôles routiers et la poursuite des récidivistes sont également des engagements importants du gouvernement. Le ministre estime que l'introduction d'un système basé sur des points renforcera la logique visant à encourager un véritable changement de comportement chez les récidivistes. Mme Buyst partage la position du ministre, car elle estime que ce système a fait ses preuves à l'étranger. Par ailleurs, il existe également déjà une loi à ce sujet.

M. Pieter De Spiegeleer (VB) souhaite poser quelques questions spécifiques concernant le transport ferroviaire.

oploopt, door het gebrek aan personeel, wat nog bijdraagt tot een hogere uitval. Hierover vraagt ze de minister hoe hij denkt dat NMBS ervoor kan zorgen dat het huidige personeel aan boord blijft.

De NMBS is een van de grootste energieverbruikers van België en speelt hierdoor een belangrijke rol in de energietransitie. Op dit moment is slechts 2 % van alle energie die de spoorwegen gebruiken afkomstig van hernieuwbare energie. Volgens de ceo, mevrouw Sophie Dutordoir, is het de ambitie dit te verdubbelen, maar dan wordt het maar 4 %. Dit cijfer staat in schril contrast met wat de minister heeft beloofd. Hoe zal hij ervoor zorgen dat NMBS en Infrabel tegemoet komen aan die verwachtingen?

Wegvervoer

De spreekster verwijst naar het aantal dagelijkse slachtoffers in het verkeer. De laatste cijfers zitten te hoog en ook de minister geeft in zijn beleidsnota aan dat er niet genoeg vooruitgang geboekt is. Bovendien is de bevoegdheid over dit thema zeer complex geworden, dus is samenwerking de sleutel om vooruitgang te boeken. Het lid vraagt de minister hoe hij de samenwerking met de gewesten op dit thema tot op heden evalueert. Zijn alle regio's zich ervan bewust dat dit probleem dringend is?

Het lid is er ook van overtuigd dat een aanpassing van het verkeersreglement, met heldere en duidelijke verkeerswetgeving en meer aandacht voor de actieve weggebruikers, een belangrijke hefboom is. De beleidsnota van de minister geeft aan dat het verkeersreglement hervormd is, maar nog besproken moet worden met de gewesten. Ze vraagt de minister of die in 2023 in werking zal kunnen treden.

Ook extra verkeerscontroles en vervolging van recidivisten zijn belangrijke engagementen van de regering. Volgens de minister sluit de invoering van een puntenstelsel aan bij de logica om een echte gedragsverandering te stimuleren bij recidivisten. Mevrouw Buyst is het daarover met de minister eens, want voor haar heeft dit stelsel zijn verdienste bewezen in het buitenland. Hierover bestaat overigens ook reeds een wet.

De heer Pieter De Spiegeleer (VB) heeft enkele specifieke vragen over het spoorvervoer.

Infrastructure

L'infrastructure est indispensable pour faire circuler des trains et les plans soumis par le ministre semblent nécessiter une infrastructure plus importante et meilleure que ce qui est actuellement disponible. Mais les moyens manquent pour rendre le réseau actuel pleinement opérationnel. Or, le financement de l'infrastructure complémentaire nécessaire doit bien venir de quelque part. Le membre calcule que le ministre peut compter sur un montant de 1,97 milliard d'euros, avec un complément éventuel de 1 milliard, sous forme de prêt de la BEI. Il en conclut que la plupart des ambitions du ministre en matière d'infrastructures ferroviaires ne pourront pas être pleinement réalisées.

Par ailleurs, le ministre avait avancé des projets d'économies ou de réduction des dépenses. À quels niveaux le ministre compte faire ces économies: l'effectif du personnel? Les projets de numérisation? Ou la redevance due à Infrabel pour l'utilisation des sillons ferroviaires?

Le membre aimerait surtout savoir s'il est question de fermer certaines lignes ferroviaires. Le ministre peut-il confirmer dans quelle mesure la fermeture de l'une ou l'autre ligne est prévue? S'agit-il de décisions qui seront prises avec le ministre en exercice?

De manière générale, qu'en est-il du contrat de performance avec Infrabel?

RER/GEN

Un autre réseau, le Réseau express régional autour de Bruxelles (RER), fait beaucoup parler de lui. Les nombreuses dépenses liées à ce RER et aux études y afférentes posent question, alors qu'il est loin d'être terminé. Quelles seront les démarches du ministre à ce sujet?

AnGeLiC

AnGeLiC est l'offre de réseau ferroviaire suburbain que la SNCB prévoyait de mettre en place entre Anvers, Gand, Liège et Charleroi. Or, la note de politique générale du ministre ne mentionne que les villes d'Anvers, Liège et Charleroi dans les nouvelles extensions de service prévues, comme si la ville de Gand n'était plus concernée. Pour quelles raisons Gand n'est-il plus repris?

Trains diesel de Flandre orientale

Le membre souligne que quatre des cinq lignes ferroviaires non électrifiées pour le transport de voyageurs sont situées en Flandre orientale et que trois d'entre elles aboutissent à Gand-Saint-Pierre. Or, si moins

Infrastructuur

De infrastructuur is onontbeerlijk om de treinen te doen rijden, en de door de minister voorgelegde plannen lijken een omvangrijkere en betere infrastructuur te vergen dan thans het geval is. De middelen ontbreken echter om het huidige netwerk volledig operationeel te maken. De financiering van de noodzakelijke bijkomende infrastructuur moet echter wel ergens vandaan komen. Het lid berekent dat de minister beschikt over een bedrag van 1,97 miljard euro, eventueel aangevuld met een extra bedrag van 1 miljard euro in de vorm van een lening van de EIB. Hij besluit daaruit dat de meeste ambities van de minister op het vlak van spoorweginfrastructuur niet volledig zullen kunnen worden verwezenlijkt.

Voorts heeft de minister plannen naar voren geschoven om te besparen of de uitgaven terug te dringen. Waarop wil de minister besparen? Op het personeelsbestand? Bij de digitaliseringsprojecten? Of wordt er bespaard op de rijpadvergoeding die aan Infrabel moet worden betaald?

Het lid zou vooral willen weten of men van plan is bepaalde treinlijnen af te schaffen. Kan de minister aangeven in hoeverre die plannen er echt zijn? Zal zulks worden beslist in samenspraak met de bevoegde minister?

Meer in het algemeen vraagt de spreker hoe het zit met het performantiecontract met Infrabel.

RER/GEN

Een ander veelbesproken thema is dat van het Gewestelijk Expresnet (GEN) rond Brussel. De hoge uitgaven voor het GEN en de daarmee verband houdende studies roepen vragen op, terwijl dat treinnet bijlange niet voltooid is. Welke stappen zal de minister zetten met betrekking tot het GEN?

AnGeLiC

AnGeLiC is het voorstedelijk spoornet dat de NMBS rond Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi wil uitbouwen. In de beleidsnota van de minister worden met betrekking tot de geplande uitbreiding van de dienstverlening echter alleen de steden Antwerpen, Luik en Charleroi vermeld, alsof Gent uit de boot is gevallen. Om welke redenen wordt Gent niet langer genoemd?

Dieseltreinen in Oost-Vlaanderen

Het lid benadrukt dat vier van de vijf niet-geëlektrificeerde spoorlijnen voor reizigersvervoer zich in Oost-Vlaanderen bevinden en dat drie daarvan Gent-Sint-Pieters als eindbestemming hebben. Als het netwerk rond

d'extensions sont prévues autour de la zone de Gand, il y aura moins de trains diesel à destination et en provenance de Gand.

Cet aspect préoccupe le membre car cela place la Flandre orientale au centre des émissions de diesel et du bruit des trains non électrifiés. Quelles sont les ambitions du ministre à cet égard? L'occasion serait peut-être venue de combiner mobilité fédérale et écologie? Le ministre compte-t-il remplacer les moteurs diesel de ces locomotives?

Transport de marchandises par rail

Les ambitions du ministre concernant le fret ferroviaire restent élevées. Des études ont été commandées, mais les dialogues sont encore en cours. Le membre prend note, par exemple, du fait qu'un nouveau Comité consultatif d'utilisateurs du fret ferroviaire sera mis en place. Quand ce Comité sera-t-il instauré et quel genre d'interlocuteurs va y siéger?

Pour terminer, le membre demande au ministre de fournir un état des lieux concernant les projets suivants:

- harmonisation des sillons;
- identification et élimination des nœuds critiques
- bosse de triage;
- trains de 740 mètres;
- ouverture du port de la mer du Nord par le biais d'une ligne entre Gand et Terneuse;.

M. Tim Vandenput (Open Vld) aborde, pour commencer, la question du transport aérien. En tant que député du Brabant flamand et ingénieur en aéronautique, il est très attaché à l'aéroport international de Zaventem. Il trouve frappant de constater à quel point le secteur aéronautique et l'aéroport de Bruxelles-National sont dans la ligne de mire de la note de politique générale du ministre. Or *Brussels Airport* est le deuxième moteur économique du pays et fournit 2 % du PIB de la Belgique et 64.000 emplois directs et indirects. C'est de plus un secteur qui bénéficie d'une belle relance après avoir encaissé la pandémie de COVID-19 et qui peut donner l'élan économique nécessaire à une reprise dans les prochains mois, ce dont la Belgique a bien besoin en ces temps de crise.

de la zone Gent minder zal worden uitgebreid, zullen er echter ook minder dieseltreinen van en naar Gent rijden.

Dat aspect baart het lid zorgen, aangezien zulks bewerkstelligt dat Oost-Vlaanderen een hoge dieseluitstoot en het lawaai van niet-geëlektrificeerde treinen te verwerken krijgt. Wat zijn de ambities van de minister ter zake? Misschien is dat de gelegenheid om federale mobiliteit te combineren met ecologie? Is de minister van plan de dieselmotoren van die locomotieven te vervangen?

Goederenvervoer per spoor

De minister blijft hoge ambities koesteren met betrekking tot het vrachtvervoer per spoor. Er zijn studies besteld, maar het overleg is nog aan de gang. Het lid neemt bijvoorbeeld akte van het feit dat er een nieuw Raadgevend Comité van gebruikers van het goederenvervoer per spoor zal worden opgericht. Wanneer zal dat comité worden ingesteld en welke gesprekspartners zullen er zitting hebben?

Tot slot vraagt het lid de minister naar de stand van zaken van de volgende projecten:

- de harmonisatie van de rijpaden;
- de identificatie en het wegwerken van de vertragingzones in het netwerk;
- de trieerhevel;
- treinen van 740 meter;
- de ontsluiting van *North Sea Port* via een treinlijn tussen Gent en Terneuzen.

De heer Tim Vandenput (Open Vld) heeft eerst en vooral in op het luchtvervoer. Als volksvertegenwoordiger uit Vlaams-Brabant en luchtvaartingenieur ligt de internationale luchthaven van Zaventem hem na aan het hart. Hij vindt het opmerkelijk hoezeer de luchtvaartsector en de luchthaven Brussel-Nationaal in de beleidsnota van de minister worden geïllustreerd. *Brussels Airport* is nochtans de tweede economische motor van het land en is goed voor 2 % van het bbp van België en voor 64.000 rechtstreekse en indirecte banen. Bovendien is het een sector die nog aan het herstellen is van de COVID-19-pandemie en die in de komende maanden voor de nodige economische stimulans kan zorgen, iets wat België in deze tijden van crisis nodig heeft.

En ce qui concerne la durabilité, le membre déplore les positions tendancieuses et erronées sur lesquelles s'appuie la note de politique générale du ministre. Par exemple, elle fait totalement abstraction des efforts fournis ces derniers mois par les équipes de *Brussels Airport* en affirmant que l'été 2022 a été chaotique dans les aéroports. Pour M. Vandenput, les activités de *Brussels Airport* ont au contraire été menées de manière efficace, en comparaison avec d'autres aéroports où il y avait notamment beaucoup plus de files d'attente. De même, il est faux de dire que le bilan financier de compagnies aériennes telles que *Brussels Airlines*, *DHL* ou *Tui* est dans le rouge. Ces entreprises ont au contraire rebondi sur la pandémie de COVID-19 pour prendre des mesures vis-à-vis de leur responsabilité sociétale. L'allusion aux comportements écologiquement aberrants ne fait pas non plus honneur aux efforts fournis ces dernières années en termes de réduction des émissions carbone et de nuisances sonores, mais aussi de durabilité. Le membre cite des chiffres illustrant les progrès accomplis ces dernières années par *Brussels Airport* en termes de durabilité, d'épuration de l'eau, de neutralité carbone, etc. L'aéroport est un des centres d'innovation et de durabilité d'Europe, avec le projet *Stargate* mené en collaboration avec d'autres aéroports européens. Le membre salue également l'application de tarifs différenciés qui encourage les compagnies aériennes à investir dans des appareils moins bruyants et moins polluants.

Le ministre sait-il réellement ce qui se passe à Brussels Airport? L'intervenant a la sensation que le ministre parle sans connaître la situation, ou qu'il est très mal conseillé. Par ailleurs, le membre aimerait que le ministre précise quels projets, menés dans d'autres aéroports européens, pourraient encore être menés par *Brussels Airport* en termes de durabilité.

En ce qui concerne les vols de courte distance, le ministre ambitionne de les décourager et envisage même de les interdire. L'aéroport de Bruxelles-National est également partisan d'une réduction du nombre de ces vols de courte distance, à la condition qu'une solution de rechange soit offerte aux voyageurs, à savoir une ligne directe de TGV à Brussels Airport. L'alternative n'existe pas et les trains à destination d'Amsterdam ou d'autres capitales n'offrent pas de connexion entre les aéroports, ce qui ne permet pas de compléter le réseau aérien. Ces TGV sont réclamés depuis longtemps par *Brussels Airport* mais ne sont même pas évoqués dans la note du ministre. Pour le ministre, cependant, offrir une alternative crédible aux vols de courte distance passe nécessairement par un élargissement de l'offre

Wat duurzaamheid betreft, betreurt de spreker de tendentieuze en foutieve uitgangspunten waarop de beleidsnota van de minister gebaseerd is. Zo gaat het over de chaotische zomer van 2022 in de luchthavens, maar wordt met geen woord gerept van de inspanningen die de teams van *Brussels Airport* de afgelopen maanden hebben geleverd. De heer Vandenput is daarentegen van oordeel dat *Brussels Airport* efficiënt te werk is gegaan in vergelijking met andere luchthavens, waar de wachtrijen veel langer waren. Evenmin kan men niet beweren dat de financiële balans van *luchtvaartmaatschappijen als Brussels Airlines, DHL of Tui* in het rood gaat. Zij hebben integendeel tijdens de COVID-19-pandemie hun maatschappelijke verantwoordelijkheid heel ernstig genomen. De verwijzing naar ecologisch onverantwoord gedrag is eveneens een miskenning van de inspanningen welke die ondernemingen de jongste jaren hebben geleverd om de CO₂-uitstoot en de geluidsoverlast terug te dringen, maar ook duurzamer te worden. Het lid vermeldt de cijfers met betrekking tot de vooruitgang die *Brussels Airport* de afgelopen jaren heeft gemaakt op het vlak van duurzaamheid, waterzuivering, koolstofneutraliteit enzovoort. De luchthaven is een Europees centrum van innovatie en duurzaamheid, meer bepaald met het *Stargate*-project, waarvoor wordt samengewerkt met andere Europese luchthavens. Het lid prijst ook de toepassing van gedifferentieerde luchthaventarieven, wat de luchtvaartmaatschappijen ertoe aanmoedigt te investeren in minder lawaaijige en minder vervuillende toestellen.

Weet de minister wel wat er op Brussels Airport gebeurt? De spreker heeft het gevoel dat de minister zonder kennis van zaken spreekt of dat hij slecht geadviseerd wordt. Voorts vraagt het lid dat de minister duidelijk aangeeft welke duurzaamheidsprojecten die op andere Europese luchthavens uitgerold worden, nog door Brussels Airport kunnen worden uitgevoerd.

De minister wil korte-afstandsvluchten ontmoedigen en overweegt ze zelfs te verbieden. Brussels Airport zelf is ook voorstander van een vermindering van het aantal korte-afstandsvluchten, op voorwaarde dat de reizigers een alternatief wordt geboden, namelijk een rechtstreekse hst-verbinding naar Brussels Airport. Een dergelijk alternatief bestaat niet en treinen naar Amsterdam of andere hoofdsteden verbinden de luchthavens niet rechtstreeks met elkaar; ze vullen het luchtvaartnet dus niet aan. Hst-verbindingen worden al lang door Brussels Airport gevraagd, maar komen in de beleidsnota van de minister niet eens aan bod. Om een geloofwaardig alternatief voor korte-afstandsvluchten te kunnen bieden, moet volgens de minister het treinaanbod tussen Europese steden worden uitgebreid. In hoeverre overweegt de

ferroviaire entre les villes européennes. Dans quelle mesure le ministre envisage-t-il d'élargir l'offre de trains TGV à destination de l'aéroport de Bruxelles-National?

En ce qui concerne les restrictions d'exploitation supplémentaires annoncées par le ministre, des limites très strictes sont déjà imposées depuis 2000 aux aéroports. Y ajouter de nouvelles restrictions pourrait fortement affecter des aéroports comme celui de Bruxelles-National et avoir des conséquences socioéconomiques regrettables en occasionnant des pertes d'emplois qui menaceraient la position de *hub* économique de *Brussels Airport*. Le membre souligne par ailleurs que les acteurs belges de l'aviation ne sont pas tous sur un pied d'égalité, étant donné que ces restrictions ne sont pas imposées aux aéroports régionaux.

Dans quel délai le ministre envisage-t-il d'encore réduire les valeurs admissibles de QC? Ira-t-il jusqu'à occasionner des pertes d'emplois? Il faut comprendre qu'imposer des restrictions plus sévères aura inévitablement des conséquences fâcheuses sur l'emploi à *Brussels Airport* et dans le Brabant flamand.

Le membre se penche ensuite sur la question des vols de nuit. En 2019, l'aéroport de Bruxelles-National avait réduit ses nuisances sonores de 57 % par rapport à 2000. Actuellement, les restrictions en matière de normes QC sont strictement respectées à tout moment du jour ou de la nuit, en semaine comme le week-end. Une réduction du nombre de vols de nuit doit s'accompagner d'une solution globale qui inclut une approche intégrée des amendes pour nuisance sonore dans la région de Bruxelles-Capitale. *Brussels Airport* et les compagnies aériennes ont toujours adopté jusqu'ici une attitude constructive, mais ils ne sont pas demandeurs de mesures isolées qui ne seraient pas en accord avec l'ensemble des dispositions en la matière et qui auraient des conséquences sur les emplois dans le secteur.

Le ministre a-t-il effectivement l'intention, comme certains l'allèguent, d'élargir la nuit? Pour l'instant, on considère que les vols de nuit sont ceux qui ont lieu entre 23h et 6h et il serait question d'élargir ce créneau à 22 h – 7 h. Or, un élargissement de la nuit équivaut à une restriction d'exploitation. Le membre suppose que la limite annuelle des 16.000 créneaux horaires nocturnes ne sera pas augmentée, ce qui implique que le nombre de vols autorisés pendant la nuit devrait être réparti plus largement. Cela aurait des conséquences indéniables sur l'emploi.

Enfin, le membre souligne que l'approche équilibrée au regard du règlement européen n° 598/2014, qui consiste à cartographier la problématique des nuisances sonores dans et autour des aéroports européens,

minister het aanbod van hogesnelheidstreinen naar Brussels Airport uit te breiden?

Wat de door de minister aangekondigde bijkomende exploitatiebeperkingen betreft, hebben de luchthavens sinds 2000 al veel verregaande beperkingen opgelegd gekregen. Andermaal beperkingen opleggen zou luchthavens als Brussels Airport zwaar kunnen treffen en betreurenswaardige sociaaleconomische gevolgen kunnen hebben, in die zin dat banen verloren zullen gaan, wat dan weer de knooppuntfunctie van Brussels Airport in gevaar brengt. Voorts benadrukt het lid dat niet alle Belgische luchtvaartactoren op gelijke voet staan, aangezien die beperkingen niet worden opgelegd aan de regionale luchthavens.

Binnen welke termijn denkt de minister de toegestane QC-waarden verder te verminderen? Zal de minister zover gaan dat er banen zullen verdwijnen? Men dient te beseffen dat verdere strengere beperkingen onvermijdelijk kwalijke gevolgen zullen hebben voor de werkgelegenheid op Brussels Airport en in Vlaams-Brabant.

Vervolgens gaat het lid in op de nachtvluchten. In 2019 had Brussels Airport zijn geluidshinder met 57 % verminderd ten opzichte van 2000. Vandaag worden de QC-beperkingen strikt nageleefd, op eender welk moment van de dag en de nacht, zowel in de week als tijdens het weekend. Een vermindering van het aantal nachtvluchten moet deel uitmaken van een alomvattende oplossing, die onder meer bestaat uit een geïntegreerde aanpak van de geluidsboetes van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Brussels Airport en de luchtvaartmaatschappijen hebben zich tot dusver altijd constructief opgesteld, maar zijn geen voorstander van alleenstaande maatregelen die niet met de algemene bepalingen ter zake zouden sporen en die gevolgen zouden hebben voor de werkgelegenheid in de sector.

Is de minister echt van plan, zoals sommigen beweren, de nacht uit te breiden? Momenteel worden nachtvluchten beschouwd als vluchten die plaatsvinden tussen 23.00 en 6.00 uur; die periode zou worden uitgebreid van 22.00 tot 7.00 uur. Een uitbreiding van de nacht staat evenwel gelijk met een exploitatiebeperking. Het lid gaat ervan uit dat de jaarlijkse limiet van 16.000 nachtvluchten niet wordt verhoogd, wat betekent dat het aantal toegestane nachtvluchten over een langer tijdvak gespreid zou moeten worden. Zulks zal onvermijdelijk gevolgen hebben voor de werkgelegenheid.

Tot slot benadrukt het lid dat de evenwichtige aanpak in het licht van de Europese verordening nr. 598/2014, die ertoe strekt het probleem van de geluidsoverlast op en rond de Europese luchthavens in kaart te brengen,

propose d'envisager les solutions en la matière sur la base de 4 piliers:

- la réduction du bruit à la source, en utilisant des avions moins bruyants;
- l'aménagement du territoire dans et autour des aéroports;
- l'établissement de procédures opérationnelles pour lutter contre le bruit;
- les restrictions d'exploitation, qui ne sont requises qu'en tout dernier recours.

L'intervenant insiste sur le fait que les restrictions d'exploitation ne s'imposent que si les trois autres piliers n'ont pas donné les résultats escomptés. Il déplore donc l'accent mis, dans la note de politique générale du ministre, sur les restrictions d'exploitation et la réduction des nuisances à la source. Il demande donc au ministre s'il a l'intention de respecter les dispositions de cette directive européenne en se concentrant sur l'ensemble des piliers, et pas uniquement sur le premier et le quatrième.

Le membre conclut en affirmant que si le ministre a l'intention d'exécuter toutes les dispositions en matière d'aviation prévues dans cette note de politique générale, il risque de rencontrer beaucoup d'opposition de la part des députés du Brabant flamand. Car pour M. Vandenput, les restrictions d'exploitation se feront toujours au détriment de l'emploi à l'aéroport de Zaventem et elles ne sont donc pas acceptables.

M. Bert Wollants (N-VA) aborde à son tour la question du transport aérien. Il trouve que l'ensemble de la note de politique générale du ministre est fortement orientée idéologiquement et qu'elle contient, parfois, des informations dont il est permis de se douter.

À titre d'illustration, le membre évoque l'étude Envisa, qui devait offrir un regard neutre et externe. Certains intervenants se sont plaints d'une approche biaisée, visant à déplacer les problèmes situés à Bruxelles pour les faire glisser à la périphérie. Le membre en déduit que le ministre fait lui-même le tri, en choisissant par exemple à dessein de ne pas faire analyser certains des scénarios proposés.

Le gouvernement flamand a émis des remarques à ce sujet mais elles ont été ignorées et ne figurent même pas dans le rapport final. Le Médiateur fédéral tire les mêmes conclusions: l'étude serait incomplète et trop floue.

onder meer inhoudt dat oplossingen worden uitgewerkt op basis van vier pijlers:

- geluidsreductie aan de bron, met stillere vliegtuigen;
- ruimtelijke ordening op en rond luchthavens;
- operationele procedures voor lawaaibestrijding;
- exploitatiebeperkingen, doch pas in laatste instantie.

De spreker benadrukt dat exploitatiebeperkingen dus slechts nodig zijn als de andere drie pijlers niet de gewenste resultaten hebben opgeleverd. Hij betreurt dan ook dat de minister in zijn beleidsnota de nadruk legt op exploitatiebeperkingen en op lawaaibestrijding aan de bron. Hij vraagt de minister dus of hij van plan is de bepalingen van die Europese verordening in acht te nemen en of hij zich daarbij op alle pijlers zal richten en niet op louter op de eerste en de vierde.

Tot slot wijst het lid erop dat als de minister van plan is alle in de beleidsnota opgesomde luchtvaartmaatregelen uit te rollen, hij op hevig verzet van veel Vlaams-Brabantse parlementsleden dreigt te stuiten. Voor de heer Vandenput zullen exploitatiebeperkingen altijd ten koste gaan van de werkgelegenheid op Brussels Airport en in dat opzicht zijn ze dus onaanvaardbaar.

De heer Bert Wollants (N-VA) gaat eveneens in op het luchtverkeer. Hij vindt dat de hele beleidsnota van de minister sterk ideologisch gekleurd is en soms informatie van twijfelachtig allooi bevat.

Ter illustratie verwijst het lid naar de Envisa-studie, die een neutrale en externe blik moest bieden. Sommige spelers hebben geklaagd over een verholde aanpak om de problemen van Brussel af te schuiven op de rand. Het lid leidt daaruit af dat de minister zelf het een en ander filtert en er bijvoorbeeld doelbewust voor kiest niet alle voorgestelde scenario's te doen analyseren.

De Vlaamse regering heeft daarover opmerkingen geformuleerd, maar die zijn terzijde geschoven en niet eens in het eindverslag opgenomen. De federale Ombudsman komt tot dezelfde bevinding: de studie zou onvolledig en warrig zijn.

Le ministre vise avant tout un modèle de concentration, comme l'ont fait ses prédécesseurs. Comment le ministre peut-il, après la notification officielle du gouvernement flamand, affirmer dans sa note de politique que cette étude est complètement achevée?

Ensuite, le ministre affirme dans sa note de politique générale qu'il vise une solution durable pour toutes les parties concernées, conformément aux articles de la Constitution qui garantissent le respect des droits fondamentaux et le traitement égal de tous. Or, ce traitement n'est pas égalitaire, puisque le ministre utilise cette étude pour déplacer ailleurs l'ensemble du dossier des nuisances.

Le ministre souhaite également pérenniser la plateforme de concertation sur le survol. M. Wollants constate que le ministre juge qu'elle fonctionne très bien. Celui-là s'étonne à ce sujet qu'après 5 réunions, la plateforme ne dispose toujours pas d'un règlement intérieur. Il constate également que le nombre de participants aux réunions de cette plateforme diminue au fur et à mesure. Il en déduit que cette plateforme ne fonctionne pas bien et que l'institutionnaliser n'est peut-être pas une bonne idée.

Par ailleurs, le membre estime que le ministre présente la situation de manière partielle. Pour commencer, celui-ci ne parle pratiquement que du survol. Il s'agit d'un concept qui revient sans cesse à propos de cette thématique. Le membre n'est pas convaincu que la ligne de rupture se résume au fait d'être survolé ou pas. Pour lui, les citoyens concernés par le survol sont dans des situations extrêmement diverses: certains sont survolés de très haut et d'autres à faible altitude et les situations des uns et des autres ne sont donc pas comparables. Il serait plus logique d'analyser les nuisances sonores de manière équilibrée et pas de manière globale en parlant en bloc du "survol de Bruxelles". Cette approche amène effectivement à faire une distinction entre les citoyens, sans voir en premier lieu de quelles manière les choses pourraient être réparties.

Une des propositions spécifiques du ministre concerne l'introduction d'un arrêté royal concernant les normes de vent. Quel serait l'objectif de cet arrêté royal. S'agit-il de greffer ces normes sur celles en vigueur au niveau international? Le membre ne comprend pas si l'objectif est d'utiliser le plus possible le *Preferential Runway System* (PRS), ou de l'enterrer. Autrement dit, il se demande si le ministre veut ou pas limiter l'utilisation des pistes qui ne peuvent pas fonctionner avec le système PRS.

De minister streeft vooral naar een concentratiemodel, zoals zijn voorgangers. Hoe kan de minister, na de officiële kennisgeving van de Vlaamse regering, in zijn beleidsnota beweren dat die studie volledig is afgerond?

Vervolgens stelt de minister in zijn beleidsnota dat hij streeft naar een duurzame oplossing voor alle betrokkenen, in overeenstemming met de artikelen van de Grondwet die de eerbiediging van de grondrechten en de gelijke behandeling van eenieder waarborgen. Er zal echter geen gelijke behandeling tot stand komen, want de minister gebruikt die studie om het volledige overlastdossier naar elders te verplaatsen.

De minister beoogt tevens het overlegplatform inzake het overvliegen van Brussel te bestendigen. De heer Wollants stelt vast dat de minister van oordeel is dat het heel goed werkt. Dat verbaast hem, want na vijf bijeenkomsten heeft het overlegplatform nog steeds geen huishoudelijk reglement. De spreker wijst er ook op dat er almaar minder deelnemers opdagen voor de bijeenkomsten. Hij leidt daaruit af dat het platform niet goed werkt en dat de institutionalisering ervan misschien geen goed idee is.

Voorts is het lid van oordeel dat de minister de situatie partijdig voorstelt. Om te beginnen wordt vrijwel alleen over het overvliegen gepraat. Dat is een concept dat steeds terugkomt in verband met dit thema. Het lid is er niet van overtuigd dat het al of niet overvliegen de essentie is. Hij is van oordeel dat de situatie van de bij het overvliegen betrokken burgers erg verschillend is: bij sommigen gebeurt het overvliegen op erg grote hoogte en bij anderen op geringe hoogte, waardoor beide situaties totaal niet te vergelijken zijn. Het zou logischer zijn de geluidshinder op een evenwichtige manier te onderzoeken en "het overvliegen van Brussel" niet alomvattend te beschouwen. Met die aanpak zal daadwerkelijk een onderscheid kunnen worden gemaakt tussen de burgers naargelang van de overlast die zij ondervinden, zonder eerst te bekijken hoe het overvliegen *an sich* kan worden verdeeld.

Een van de concrete voorstellen van de minister betreft de invoering van een koninklijk besluit betreffende de windnormen. Wat zou het doel zijn van dat koninklijk besluit? Wordt beoogd die normen te enten op de internationaal geldende normen? Het lid begrijpt niet of beoogd wordt het *Preferential Runway System* (PRS) zoveel mogelijk te gebruiken dan wel het terzijde te schuiven. Hij vraagt zich met andere woorden af of de minister al dan niet het gebruik beoogt te beperken van de pistes die niet met het PRS-systeem kunnen werken.

Ensuite, le ministre mentionne le système *Quota Count* (QC). De nouveau, quel est l'objectif poursuivi? Est-il question d'allonger les nuits? Le ministre va-t-il opter également pour une réglementation transitoire? M. Wollants rappelle que lors de la révision précédente, un intervalle de 5 ans avait été accordé de manière à permettre une bonne transition. La question est aussi de savoir si le ministre compte gérer le dossier directement ou s'il va au préalable organiser des concertations sur cet arrêté royal avec l'ensemble du gouvernement. En effet, les avis divergent au sujet de ce système.

Le membre se demande aussi, à propos de ce système QC, s'il va contribuer à ce que les normes de nuisances sonores soient plus stricts pour Zaventem que pour un autre aéroport. Or, cette approche aura un impact sur la localisation de l'aéroport de départ ou d'arrivée des vols, et pas sur les nuisances sonores elles-mêmes. De quelle manière le ministre a-t-il l'intention d'aborder cet aspect et quel est le résultat escompté?

Le membre souligne ensuite que la loi sur les procédures de vol doit accroître la sécurité juridique, mais pour parvenir à légiférer, il faudra avoir au préalable obtenu un accord avec les régions sur les zones qui peuvent être survolées. Le membre souhaite également plus d'éclaircissement à ce sujet.

Le membre ne retrouve rien, dans la note de politique générale du ministre, concernant la poursuite de la mission du Médiateur fédéral. Le ministre avait affirmé, suite à plusieurs questions posées par M. Wollants, qu'il fallait donner une meilleure base juridique à ce médiateur fédéral. Le membre demande, dans la mesure où le ministre envisage d'adapter ce système, s'il ne est pas pertinent d'engager par la même occasion une procédure d'évaluation, comme cela se fait pour tous les médiateurs en Belgique. Par ailleurs, ce médiateur ne doit pas être nommé à vie, comme cela a été le cas jusqu'ici. Il demande au ministre dans quelle mesure il est disposé à y réfléchir.

En ce qui concerne skeyes, le ministre veut mettre la priorité sur la sécurité du trafic aérien. Les réformes planifiées vont-elles dans la bonne direction? Le membre pense en particulier au dossier de l'approche de nuit, pour lequel un certain nombre de propositions ont été formulées afin de prévoir une capacité plus réduite, ce qui pourrait induire certains risques. Le membre demande au ministre de donner un état des lieux de cette question et d'en détailler les perspectives concrètes.

En résumé, le ministre doit oser prendre la défense des aéroports plutôt que de faire des reproches au monde entier. Il serait préférable que le gouvernement reconnaisse que l'aéroport de Zaventem est un atout,

De minister heeft het ook over het *Quota Count*-systeem (QC). De spreker vraagt andermaal wat daarvan de bedoeling is. Wordt beoogd de nachten langer te maken? Zal de minister ook voor een overgangsregeling zorgen? De heer Wollants wijst erop dat bij de vorige herziening werd voorzien in een termijn van vijf jaar om een goede overgang mogelijk te maken. Het is ook de vraag of de minister het dossier rechtstreeks beoogt te beheren dan wel of hij over dit koninklijk besluit eerst met de hele regering zal overleggen. De meningen over dit systeem lopen immers uiteen.

Het lid vraagt zich met betrekking tot dit QC-systeem ook af of het zal bijdragen tot strengere geluidsnormen voor Zaventem dan voor een andere luchthaven. Die aanpak zal immers ingrijpen op de locatie van de luchthaven van vertrek of aankomst van de vluchten, niet zozeer op de geluidsoverlast zelf. Hoe beoogt de minister dat aspect aan te pakken en wat is de verwachte uitkomst?

Het lid benadrukt vervolgens dat de wet betreffende de vluchtprocedures voor meer rechtszekerheid moet zorgen, maar om wetten op te stellen zal vooraf met de gewesten overeenstemming moeten worden bereikt over de gebieden die mogen worden overvlogen. Het lid verzoekt om meer toelichting dienaangaande.

Het lid heeft in de beleidsnota van de minister niets teruggevonden over de voortzetting van de opdracht van de federale Ombudsman. De minister had naar aanleiding van verschillende vragen van de heer Wollants gezegd dat moest worden voorzien in een betere rechtsgrondslag voor die federale Ombudsman. Het lid vraagt, voor zover de minister die regeling beoogt aan te passen, of het niet relevant is om tegelijkertijd een evaluatieprocedure te starten, zoals dat voor alle ombudsmannen in België gebeurt. Voorts mag die ombudsman niet voor het leven worden benoemd, zoals tot nu toe het geval is geweest. Hij vraagt de minister in hoeverre hij bereid is daarover na te denken.

Inzake skeyes wil de minister voorrang geven aan de veiligheid van het luchtverkeer. Gaan de geplande hervormingen de goede kant op? Het lid denkt inzonderheid aan de aanpak voor 's nachts; in dat verband werden meerdere voorstellen gedaan om in een beperktere capaciteit te voorzien, wat bepaalde risico's met zich zou kunnen brengen. Het lid verzoekt de minister om een stand van zaken betreffende dit vraagstuk en om toelichting inzake de concrete vooruitzichten.

Kortom, de minister moet voor de luchthavens durven opkomen in plaats van de hele wereld verwijten te maken. Het zou beter zijn mocht de regering erkennen dat de luchthaven van Zaventem een troef is, zowel

tant sur le plan économique qu'en termes de mobilité. Le ministre devrait réprimer son rejet de la navigation aérienne et admettre que les avions offrent également beaucoup d'opportunités.

B. Réponses du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

1. Généralités

Les questions relatives à la mobilité appellent autre chose que polémiques et détours anecdotiques. Le ministre tient à réaliser ses ambitions et est pressé de changer la mobilité. Il veut tirer vers le haut nos politiques en matière ferroviaire, en matière de sécurité routière, d'innovation au service de la mobilité et de diminution de l'impact environnemental de l'aviation.

Si on veut changer la société et la mobilité, il faut donner une direction, s'exprimer avec une ambition de changement et évidemment tout mettre en œuvre pour rallier les soutiens nécessaires et dégager les moyens de ses ambitions. La meilleure manière d'échouer, c'est de partir battu d'avance, de renoncer à fixer la "barre" aussi haut que possible, de se refuser à la confrontation.

Le ministre entend améliorer la qualité du service ferroviaire, augmenter le nombre de clients du train, particuliers ou entreprises, améliorer la sécurité routière et réduire le nombre de morts et de blessés graves sur nos routes, diminuer les nuisances sonores et environnementales et du secteur aérien. La meilleure façon d'avancer c'est d'être ambitieux sur le changement souhaité et de le rester jusqu'au bout.

2. Le rail

2.1. Le revendications syndicales

Le communiqué de la CGSP Cheminots de Liège-Verviers-Huy-Welkenraedt a causé beaucoup d'émotion, mais les craintes exprimées par le syndicat sont infondées: il n'y a aucun projet de fermeture de ligne. Tout au contraire, le ministre entend agir après des années de sous-investissement ou de mauvaise orientation de ceux-ci dans des projets non-stratégiques et ne visant pas à mettre plus de trains en circulation.

Les difficultés conjoncturelles, qui sont parfois bien réelles, vu le vieillissement du matériel et des infrastructures, ne doivent pas occulter le cap et les efforts en cours qui visent effectivement à remettre le train sur les rails et à répondre aux crises qui se sont succédées depuis le début de la législature: COVID-19. inondations,

economisch als op het vlak van mobiliteit. De minister zou ook zijn afkeer van vliegen moeten onderdrukken en toegeven dat vliegtuigen ook veel kansen bieden.

B. Antwoorden van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

1. Algemeen

Mobiliteit is een kwestie die niet wordt aangepakt met polemieken en met gerommel in de marge. De minister wil zijn ambities waarmaken en de mobiliteit dringend aanpakken. Hij streeft ernaar het Belgische beleid inzake het spoor, de verkeersveiligheid, de innovatie inzake mobiliteit en de vermindering van de milieu-impact van de luchtvaart naar een hoger niveau te tillen.

Met het oog op de verandering van de samenleving en van de mobiliteit moet een koers worden uitgezet, moet uiting worden gegeven aan de ambitie voor verandering en moet uiteraard alles in het werk worden gesteld om daartoe de nodige steun te verzamelen en de middelen vrij te maken. Het recept voor mislukking is zich op voorhand gewonnen geven, de lat niet zo hoog mogelijk leggen en de confrontatie uit de weg gaan.

De minister wil de kwaliteit van de dienstverlening bij het spoor verbeteren, het aantal treingebruikers – particulieren of ondernemingen – verhogen, de verkeersveiligheid verbeteren en het aantal doden en zwaargewonden op onze wegen verminderen, de geluids- en milieuhinder alsook de overlast door de luchtvaartsector verminderen. De beste manier om vooruitgang te boeken, is hoog te mikken aangaande wat men wil bereiken, en dat ook te blijven doen tot het doel is bereikt.

2. Het spoor

2.1. De eisen van de vakbonden

Het persbericht van de CGSP Cheminots van Luik-Verviers-Hoei-Welkenraedt heeft voor veel beroering gezorgd, maar de vrees van de vakbonden is ongegrond: er zijn geen plannen om lijnen af te schaffen, integendeel: na jaren van desinvestering dan wel een slechte besteding van de middelen is de minister van plan actie te ondernemen inzake niet-strategische projecten, die er niet op gericht zijn meer treinen in omloop te brengen.

De – soms heel reële – conjuncturele problemen, gelet op de veroudering van het materieel en van de infrastructuur, mogen niet de aandacht afleiden van de vooropgestelde koers en van de lopende inspanningen om de trein daadwerkelijk weer op de sporen te krijgen en om de crises te bezweren die zich sinds de

guerre en Ukraine, prix de l'énergie. À chaque fois, il a fallu jouer les plombiers, tout en gardant la volonté de préparer l'avenir et de jouer le rôle d'architecte du service et du réseau ferroviaire du futur.

La grève en cours est difficile à comprendre. Le ministre se dit le premier défenseur des cheminots, tout comme il défendra toujours le droit de grève et l'amélioration de leurs conditions de travail, notamment pour ce qui concerne la possibilité d'accès à leurs congés. Mais il veut également être le ministre des voyageurs. Et en traitant ainsi leur clients, et en réagissant ainsi à un refinancement majeur de la SNCB et d'Infrabel, les cheminots marquent un but contre leur propre camp.

Le 5 octobre 2022, lors de la précédente grève, l'on se trouvait dans le *money time* et il était légitime, et peut-être nécessaire, de mettre la pression sur le gouvernement. Aujourd'hui, la situation est différente.

2.2. Moyens budgétaires

Le rail ne s'est jamais vu accorder autant de moyens. Les trajectoires budgétaires en termes de dépenses d'exploitation et de dépenses d'investissement pour Infrabel et la SNCB correspondent à une augmentation des moyens de 8,9 % au cours de la décennie à venir. L'État fédéral dégagera 43,8 milliards d'euros.

Quelles sont les garanties que ces moyens seront disponibles sur le long terme? La réponse est simple: il s'agit du contenu des contrats. Tout contrat constitue un engagement réciproque:

- de la part des entreprises en vue de la prestation du service qui leur permet de maintenir le cap de la Vision Rail 2040;

- de la part des pouvoirs publics en vue de mettre les moyens nécessaires à la disposition des deux entreprises ferroviaires.

C'est pourquoi les moyens ont d'abord fait l'objet d'une décision et les contrats ont ensuite été finalisés.

Si un gouvernement souhaitait revenir sur ces engagements, il devrait annuler les contrats.

Les moyens à consacrer au rail sur les dix prochaines années ont été fixés lors du conclave budgétaire, de façon précise, tant pour la SNCB que pour Infrabel, et tant pour le fonctionnement que pour l'investissement. Ces moyens figureront de façon explicite dans les contrats

aanvang van de regeerperiode opeenvolgend hebben voorgedaan (corona, overstromingen, oorlog in Oekraïne, energieprijzen). Telkens weer moest in de bres worden gesprongen, zonder de zin te verliezen om te bouwen aan de toekomst en de dienstverlening en het spoor-netwerk van de toekomst uit te tekenen.

De huidige staking is moeilijk te vatten. De minister is de eerste om te strijden voor het spoorwegpersoneel, net zoals hij altijd het recht op staken en de verbetering van hun arbeidsomstandigheden zal bepleiten, onder meer opdat ze hun vakantiedagen kunnen opnemen. Hij wil echter ook de minister van de reizigers zijn. Door hun klanten zo te behandelen en aldus te reageren op een grote herfinanciering van de NMBS en van Infrabel, schiet het spoorwegpersoneel in eigen voet.

Op 5 oktober 2022, tijdens de vorige staking, was het *money time* en was het gerechtvaardigd, en misschien zelfs noodzakelijk, de regering onder druk te zetten. Thans is de situatie anders.

2.2. Budgettaire middelen

Er zijn nog nooit zoveel middelen geweest voor het spoor. De begrotingstrajecten in Opex en Capex voor Infrabel en de NMBS komen neer op een toename van de middelen met 8,9 % in het komende decennium. De Federale Staat zal 43,8 miljard euro uittrekken.

Wat zijn de garanties dat deze middelen op lange termijn beschikbaar zullen zijn? Het antwoord is eenvoudig: de inhoud van de contracten. Een contract is een wederzijdse verbintenis:

- van de bedrijven om de dienst te verlenen die hen in staat stelt de koers van de SpoorVisie 2040 aan te houden; en

- van de overheid om de nodige middelen ter beschikking van de twee spoorbedrijven te stellen.

Daarom werd eerst over de middelen beslist en werden daarna de contracten afgerond.

Als een regering op deze toezeggingen zou willen terugkomen, zou ze de contracten ongedaan moeten maken.

De middelen die de komende tien jaar aan het spoor moeten worden besteed, werden nauwkeurig vastgelegd tijdens het begrotingsconclaaf, zowel voor de NMBS als voor Infrabel, en zowel wat de werking als wat de investeringen betreft. Die middelen zullen uitdrukkelijk worden

qui seront signés d'ici la fin de l'année et engageront donc le présent gouvernement et les suivants. Aucun doute que celles et ceux qui sont soucieux de faire jouer au train un rôle central seront garants par la suite du respect de ces engagements.

À propos de l'emprunt d'un milliard d'euros qu'Infrabel est autorisé à contracter auprès de la Banque européenne d'investissement, les premières discussions avec celle-ci ont eu lieu bien avant ce conclave. Des contacts sont d'ores et déjà en cours pour concrétiser l'emprunt dans les prochains mois. Il s'agit de moyens d'investissement qui permettraient d'accélérer les adaptations nécessaires pour le réseau, d'améliorer les performances et aussi les recettes d'Infrabel. Il serait pour le moins paradoxal que devant les besoins exprimés, l'entreprise ne fasse pas tout pour en bénéficier. Mais il y aura encore des obstacles à franchir pour y parvenir.

Pour Infrabel, le ministre souligne l'accent mis sur l'Opex – c'est à dire les capacités d'exploitation – avec un effort de l'État fédéral d'environ un milliard d'euros sur une période de dix ans.

Les moyens financiers supplémentaires obtenus lors du conclave budgétaire ont été principalement alloués au gestionnaire de l'infrastructure pour combler son déficit structurel.

Entretenir un réseau signifie y investir. Le fiabiliser par des contrôles réguliers et développer un service orienté vers le client, c'est garantir de nouveaux revenus futurs.

Enfin, le montant de 108 millions d'euros alloué en matière d'énergie a été calculé très précisément en évaluant la différence entre la facture énergétique prévue en 2023 et la moyenne des trois dernières années.

2.3. Relation aux entreprises publiques autonomes

De l'argent mal dépensé induit une double peine: pour les usagers du rail et pour les contribuables (cf. la gare de Mons).

Il convient d'utiliser les moyens de manière adéquate afin de résoudre les problèmes, d'accroître l'efficacité, d'augmenter le nombre de voyageurs et la quantité de marchandises transportées par voie ferroviaire et d'améliorer l'accessibilité. La SNCB et Infrabel, leurs travailleurs et leurs comités de direction ont une grande responsabilité. Ils doivent inverser la tendance actuelle

opgenomen in de overeenkomsten die tegen het einde van het jaar zullen worden ondertekend en zullen dus de huidige en de volgende regeringen verbinden. Het lijkt geen twijfel dat degenen die de trein een centrale rol willen doen spelen, er vervolgens voor zullen zorgen dat die verbintenissen in acht zullen worden genomen.

Wat het miljard euro betreft dat Infrabel bij de Europese Investeringsbank mag lenen, hebben de eerste besprekingen met die bank geruime tijd voor dat conclaaf plaatsgevonden. Het overleg loopt om de lening in de komende maanden te verstrekken. Het gaat om investeringsmiddelen, waardoor de vereiste aanpassingen voor het netwerk zouden kunnen worden bespoedigd, alsook de prestaties en de ontvangsten van Infrabel zouden kunnen worden verbeterd. Het zou op zijn minst tegenstrijdig zijn dat de onderneming er in het licht van de aangegeven behoeften er niet alles aan zou doen om er gebruik van te maken. Er moeten echter nog obstakels worden overwonnen opdat het zover komt.

Wat Infrabel betreft, onderstreept de minister dat de nadruk wordt gelegd op Opex – zijnde de exploitatiecapaciteit – met een inspanning van de Federale Staat van ongeveer 1 miljard euro, gespreid over een periode van tien jaar.

De bijkomende financiële middelen die tijdens het begrotingsconclaaf werden verkregen, werden aan de infrastructuurbeheerder voornamelijk toegekend om het structurele tekort te lenigen.

Een netwerk onderhouden vergt investeringen. Om te waarborgen dat er in de toekomst nieuwe inkomstenbronnen kunnen worden aangeboord, moet het netwerk betrouwbaar worden gemaakt door geregelde controles en door een klantgerichte dienstverlening te bieden.

Tot slot werd de 108 miljoen euro voor energie heel exact berekend door het verschil tussen de energiefactuur voor 2023 en het gemiddelde van de drie jongste jaren te ramen.

2.3. Relatie tot de autonome overheidsbedrijven

Als geld slecht wordt besteed, betalen zowel de treinreizigers als de belastingplichtigen daarvoor het gelag (zie het station van Bergen).

De beschikbare middelen moeten goed worden besteed om problemen op te lossen, de efficiëntie te verhogen, meer mensen en meer goederen op de trein te krijgen en de toegankelijkheid te verbeteren. De verantwoordelijkheid van de NMBS en Infrabel, van hun werknemers en directiecomités, is groot. Ze moeten de huidige situatie omkeren wat de kwaliteit en de kwantiteit van de

en termes de qualité et de volume du service. Il s'agit d'un héritage du passé. Le contrat conclu avec Infrabel et le Plan train/marchandises prévoient, par exemple, l'élaboration d'un plan d'entretien et de modernisation du réseau en vue d'induire un changement.

La révolution dans la culture de gestion des entreprises publiques inscrite dans leurs futurs contrats est un défi important. C'est pourquoi le ministre a absolument tenu à ce que ces contrats disposent de jalons pour évaluer les efforts, étape après étape. Les ICP, les objectifs de qualité, et les *midterms reviews* sont indispensables.

Quant à l'état des négociations, le cabinet du ministre et les équipes de la SNCB et d'Infrabel travaillent d'arrachepied. De nouvelles réunions du Conseil sont prévues dans les prochains jours pour approuver les textes qui ont été modifiés depuis la version de mai 2022. Les textes ont été adaptés aux préoccupations des organes consultatifs et des partenaires gouvernementaux. Le ministre compte sur la bonne coopération de ces derniers pour finaliser le dossier dans le délai prévu.

Les contrats seront communiqués aux membres dès l'approbation des textes par le gouvernement. Cette transparence est totalement inédite.

En ce qui concerne le parc immobilier, la SNCB fait valoir que, dans le cadre de la concurrence européenne, elle ne peut pas rendre publiques certaines informations commerciales. Pour le ministre, la transparence est essentielle et fait partie de la négociation du nouveau contrat de service public. Cela va au-delà de la simple information sur les biens et s'inscrit plus largement dans un rôle exemplaire que doivent jouer les deux entreprises publiques. La situation sera donc bientôt plus claire, une fois le contrat conclu avec l'État belge. Un meilleur partage de l'information est fortement souhaitable.

2.4. Plan d'action

Les difficultés actuelles requièrent un plan de crise. Le ministre a d'ailleurs annoncé en séance plénière le 17 novembre 2022 l'élaboration d'un plan d'action en collaboration étroite avec les entreprises ferroviaires.

Infrabel et la SNCB vont recruter non seulement les travailleurs prévus au cadre et qui n'ont pu être trouvés jusqu'ici, mais également 300 collaborateurs supplémentaires, qui pourront constituer une réserve de fonctionnement utile pour améliorer la régularité et l'organisation du service. Les procédures de recrutement

dienstverlening betreft. Dit is een erfenis uit het verleden. Het contract met Infrabel en het Plan Goederenvervoer voorzien bijvoorbeeld in de ontwikkeling van een onderhouds- en moderniseringsplan voor het netwerk met het oog op verandering.

De bedrijfscultuuromslag bij de overheidsondernemingen via de toekomstige beheersovereenkomsten is een grote uitdaging. Om die reden wou de minister absoluut dat in die overeenkomsten ijkpunten worden opgenomen om de inspanningen na elke fase te evalueren. KPI's, kwaliteitsdoelstellingen en *midterm reviews* zijn onontbeerlijk.

Het kabinet van de minister en de teams van de NMBS en van Infrabel onderhandelen onverdroten voort. In de komende dagen zullen nieuwe raadsvergaderingen plaatsvinden om de gewijzigde voorstellen goed te keuren; de versie van mei 2022 werd namelijk bijgestuurd. De teksten werden aangepast aan de bekommelingen van de adviesorganen en van de regeringspartners. De minister rekent op de goede samenwerking van laatstgenoemden om het dossier binnen de gestelde termijn af te ronden.

De overeenkomsten zullen aan de leden worden bezorgd zodra ze door de regering zijn goedgekeurd. Dergelijke transparantie is volstrekt ongezien.

Wat het vastgoed betreft, voert de NMBS aan dat ze overeenkomstig de Europese concurrentieregels bepaalde handelsinformatie niet openbaar mag maken. De minister acht transparantie van kapitaal belang; dat aspect is dan ook opgenomen in de onderhandelingen over een nieuwe openbardienstcontract. Zulks gaat verder dan louter informatie over de panden en is breder ingebed in de voorbeeldrol die beide overheidsbedrijven moeten vervullen. Binnenkort, wanneer de overeenkomst met de Belgische Staat een feit zal zijn, wordt de situatie dus duidelijker. Het is ten eerste wenselijk dat de informatie beter wordt gedeeld.

2.4. Actieplan

De huidige knelpunten vereisen een crisisplan. De minister heeft tijdens de plenaire vergadering van 17 november 2022 trouwens aangekondigd een actieplan te zullen uitwerken, in nauwe samenwerking met de spoorwegmaatschappijen.

Infrabel en de NMBS zullen niet alleen de in de personeelsformatie vermelde personeelsleden in dienst nemen die tot dusver niet werden gevonden, maar bovendien ook 300 bijkomende medewerkers. Die kunnen een nuttige werkingsreserve vormen om de regelmaat en de organisatie van de dienstverlening te verbeteren.

vont être accélérées, avec des conditions de formation et d'apprentissage adaptées. Infrabel prendra également des initiatives pour limiter le *trespassing*.

Pour atteindre plus sûrement les objectifs, le conseil d'administration de la SNCB a décidé de ne pas activer temporairement les adaptations prévues par le plan de transport en décembre 2022 étant donné la situation actuelle (crise énergétique, déficit localisé de personnel, etc.). Il faut d'abord stabiliser la situation et assurer le service attendu.

La troisième phase d'extension de l'offre du plan transport 2020-2023 n'est pas reportée à une date indéfinie. Une évaluation de la situation devra être faite début 2023.

Le contrôle budgétaire de mars 2023 sera l'occasion de faire le point sur la crise énergétique et les conséquences qui pèsent encore sur les entreprises, et sur leur capacité à passer à la phase suivante du plan.

Pour l'IC Charleroi – Ottignies – Leuven, le ministre se rend bien compte que c'est une préoccupation wallonne importante. Il est en contact avec le TEC pour que la nouvelle offre ferroviaire soit déployée en même temps que l'offre du TEC, en particulier les navettes vers l'aéroport de Charleroi.

Le Plan de transport suivant (2023-2026) sera finalisé comme prévu au début de l'année 2023 et sera en adéquation avec les objectifs du contrat de service public de la SNCB, et même repris en annexe de celui-ci.

Dans l'intervalle, il existe la situation particulière de l'axe Anvers – Bruxelles – Charleroi. Cette ligne constitue précisément l'un des éléments-clés du plan d'action qui a été demandé à la SNCB et que le cabinet suit de près. Il s'agit clairement d'une ligne prioritaire où la situation doit être améliorée, tout en étant confronté à la difficulté de trouver le personnel nécessaire en vue d'atteindre cet objectif.

2.5. Tarifs

Personne n'aime voir les prix augmenter: le prix du carburant à la pompe, les factures d'électricité, les billets de train... Le contexte actuel de crise énergétique rend la situation très tendue et l'indexation automatique des salaires, que le ministre défend ardemment, n'est pas une réponse suffisante.

De indienstnemingsprocedures zullen worden bespoedigd, met aangepaste opleidings- en leervoorwaarden. Infrabel zal voorts initiatieven nemen om spoorlopen tegen te gaan.

Om de doelstellingen met meer zekerheid te behalen, heeft de raad van bestuur van de NMBS, rekening houdend met de huidige situatie (energiecrisis, plaatselijke personeelstekorten enzovoort) beslist de via het vervoerplan geplande aanpassingen in december 2022 tijdelijk *on hold* te zetten. Eerst moet de situatie worden gestabiliseerd en moet de verwachte dienstverlening worden gewaarborgd.

De derde fase van de in het vervoerplan 2020-2023 vervatte uitbreiding van het aanbod wordt niet uitgesteld tot sint-juttemis. De situatie zal begin 2023 opnieuw worden geëvalueerd.

De begrotingscontrole van maart 2023 zal de gelegenheid bieden om opnieuw te bekijken welke gevolgen de energiecrisis nog heeft voor de ondernemingen, alsook voor hun vermogen om over te gaan tot de uitvoering van de volgende fase van het plan.

De minister is zich er terdege van bewust dat de IC-verbinding Charleroi-Ottignies-Leuven een Waalse bekommernis van formaat is. Hij staat in contact met de TEC, opdat het nieuwe spoorwegaanbod simultaan met het TEC-aanbod zou worden uitgerold, in het bijzonder inzake de pendelbussen naar de luchthaven van Charleroi.

Het volgende vervoerplan (2023-2026) zal zoals gepland worden afgerond begin 2023 en zal stroken met de doelstellingen van het openbardienstcontract van de NMBS, dat zelfs als bijlage bij het plan zal worden gevoegd.

Intussen is er de bijzondere situatie van de as Antwerpen – Brussel – Charleroi. Deze lijn is precies een van de sleutelementen van het actieplan dat aan de NMBS is gevraagd en dat het kabinet op de voet volgt. Dit is duidelijk een prioritaire lijn waar de situatie moet worden verbeterd, met het probleem dat het vereiste personeel moet worden gevonden om dat doel te kunnen bereiken.

2.5. Tarieven

Niemand houdt van prijsstijgingen. Benzine, elektriciteit, treintickets enzovoort worden duurder. De huidige energiecrisis leidt tot een heel heikele situatie en de automatische loonindexering, waarvan de minister een fervent voorstander is, lost niet alles op.

L'actuel contrat de gestion de la SNCB prévoit une adaptation automatique du prix des billets en fonction de l'inflation. Évidemment, cette hausse des prix est un mauvais signal eu égard à l'importance du train dans la mobilité de demain.

Face au défi climatique, le ministre défend une suppression de la TVA sur les billets de train. Il est injustifiable qu'aucune TVA ne soit appliquée sur les billets d'avion, alors qu'elle est de 6 % pour le train. Le train est un mode de déplacement durable qui doit bénéficier d'une telle mesure incitative.

Au-delà de tarifs attractifs, il faut surtout, pour réussir le report modal, plus de trains et des trains à l'heure. Bien entendu, il est indispensable d'assurer l'accessibilité aux services pour tous les voyageurs, dont les plus précaires. C'est pourquoi il a été convenu avec la SNCB de maintenir et même de renforcer les mécanismes de réduction pour des publics spécifiques.

En ce qui concerne les questions sur le tarif "familles nombreuses", le ministre défend une politique tarifaire plus simple, plus lisible et plus attractive, avec l'objectif d'attirer toujours davantage de personnes vers le train.

Dans la proposition qui est sur la table pour une réforme tarifaire de la SNCB, un jeune égale un jeune, qu'il soit issu d'une famille nombreuse, classique ou monoparentale. Il en va de même pour les adultes. Tous les jeunes pourront donc bénéficier des tarifs réduits jusqu'à 25 ans. Et tous les parents bénéficieront, sans discrimination, des tarifs qui correspondent à leur statut (bénéficiaire de l'intervention majorée, abonnement domicile-travail pris en charge par l'employeur...). C'est une avancée majeure qui permettra à des centaines de milliers de Belges de bénéficier de tarifs réduits.

Dans le cadre du futur contrat de service public avec la SNCB, les enfants accompagnés jusqu'à 12 ans pourront continuer à voyager gratuitement. Des réductions au moins équivalentes aux réductions actuelles pour les familles nombreuses seront proposées automatiquement à tous les jeunes jusqu'à 26 ans, quelle que soit leur situation familiale. Il en va de même pour les personnes âgées, les plus vulnérables, les voyageurs qui prennent le train en dehors des heures de pointe ainsi que pour les groupes.

En juillet 2022, le ministre a rencontré les ligues francophone et néerlandophone des familles afin de leur présenter ces futurs changements et leurs avantages

Op grond van de huidige beheersovereenkomst mag de NMBS de prijzen van de tickets automatisch aanpassen aan de inflatie. Uiteraard is die prijsstijging een slecht signaal, gelet op het belang van de trein voor de mobiliteit van de toekomst.

De minister pleit voor de afschaffing van btw op treintickets als een van de maatregelen op de opwarming van de aarde tegen te gaan. Het geeft geen pas dat geen btw wordt geheven op vliegtuigtickets, terwijl het btw-tarief voor de trein 6 % bedraagt. De trein is een duurzaam transportmiddel waarop een dergelijke stimulerende maatregel van toepassing zou moeten zijn.

Naast gunstige tarieven moeten er vooral meer en stiptere treinen komen, teneinde de *modal shift* waar te maken. Uiteraard moet ontegenzeggelijk worden ingezet op toegankelijkheid van de diensten voor alle reizigers, ook de meest kwetsbare. Om die reden werd met de NMBS overeengekomen dat de tariefverminderingen voor specifieke doelgroepen zouden worden behouden en zelfs worden uitgebreid.

Wat de vragen inzake het tarief voor grote gezinnen betreft, is de minister voorstander van een eenvoudiger, bevattelijker en aantrekkelijker tariefbeleid, teneinde almaar meer mensen warm te maken voor de trein.

In het thans voorliggende voorstel voor een tariefhervorming bij de NMBS zijn alle jongeren gelijk, ongeacht ze uit een groot, een traditioneel, dan wel een eenoudergezin komen. Hetzelfde geldt voor de volwassenen. Alle jongeren tot 25 jaar zullen derhalve gebruik kunnen maken van verlaagde tarieven. Alle ouders zullen zonder discriminatie gebruik kunnen maken van de tarieven die overeenstemmen met hun status (begunstigde van de verhoogde tegemoetkoming, abonnement voor woonwerkverkeer ten laste van de werkgever enzovoort). Dat is een grote vooruitgang, aangezien honderdduizenden Belgen gebruik zullen kunnen maken van verminderde tarieven.

In het kader van het toekomstige openbaredienstcontract met de NMBS zullen gratis reizen voor begeleide kinderen tot 12 jaar worden gehandhaafd. Kortingen die ten minste gelijkwaardig zijn aan de huidige kortingen voor grote gezinnen, zullen automatisch worden aangeboden aan alle jongeren tot 26 jaar, ongeacht hun gezinssituatie. Hetzelfde geldt voor senioren, de meest kwetsbaren, mensen die buiten de spits met de trein reizen en ook voor groepen.

In juli 2022 heeft de minister een ontmoeting gehad met de Gezinsbond en met de *Ligue des Familles* om hen de toekomstige wijzigingen en voordelen voor alle

pour toutes les familles. Il leur a répété sa volonté de développer des formules plus spécifiques pour les petits groupes de voyageurs, dont chaque famille pourra bénéficier lorsqu'elle voyagera ensemble. Ce sera un grand progrès pour la mobilité des familles, y compris monoparentales ou recomposées, qui ne font pas les démarches pour obtenir la carte ou qui ne bénéficient pas aujourd'hui des avantages familles nombreuses.

Pour le FlexAbo, le ministre renvoie à la note de politique générale (DOC 55 2933/017, p. 14, 3^e paragraphe).

2.6. Libéralisation du Rail

Un projet-pilote sera préparé. Un marché public sera attribué pour la réalisation d'une étude sur les différentes options découlant de l'accord de gouvernement. Il est dès lors prématuré de donner un calendrier pour la mise en œuvre effective.

Compte tenu de ce qui précède, il n'y a pas encore eu de contact avec les autorités régionales.

Parallèlement, l'élaboration de contrats de gestion ambitieux est également essentielle pour préparer les entreprises publiques à l'ouverture du marché ferroviaire intérieur.

Quant au courrier d'Allrail, il n'est pas surprenant que le lobby de la privatisation du rail réagisse. Cela ne fera cependant pas dévier le gouvernement de sa volonté d'octroyer le *Direct Award* à la SNCB pour dix ans. L'État belge défendra, s'il le faut, son point de vue auprès des autorités européennes. L'intention est très claire et protège le service ferroviaire public. Les autorités fédérales ont travaillé de façon rigoureuse et totalement conforme aux règles de droit en vigueur, dans le strict respect de la directive.

Si les ambitions sont aussi élevées aujourd'hui, c'est évidemment pour pouvoir accomplir le *modal shift* requis en vue de répondre aux enjeux en matière climatique et de mobilité. Mais c'est aussi pour faire de la SNCB une entreprise plus innovante, performante et mieux armée pour affronter de potentiels concurrents dans une décennie.

2.7. Baisse du coût train/kilomètre

Être en meilleure position passera par améliorer la compétitivité de la SNCB. Le ministre va apporter une

gezinnen voor te stellen. Hij heeft bij die gelegenheid herhaald dat hij specifiekere formules voor kleine groepen van reizigers wil uitwerken, waarvan elk gezin gebruik zal kunnen maken wanneer de leden ervan samen reizen. Dat zal de mobiliteit van de gezinnen wezenlijk vooruithelpen, inclusief die van eenoudergezinnen of wedersamengestelde gezinnen, van gezinnen die de kaart niet aanvragen of die thans niet in aanmerking komen voor de voordelen voor grote gezinnen.

Wat het Flex Abonnement betreft, verwijst de minister naar de beleidsnota (DOC 55 2933/017, blz. 14, derde alinea).

2.6. Liberalisering van het spoor

Een proefproject is in de maak. Een overheidsopdracht zal worden gegund voor de uitvoering van een studie over de mogelijke opties die voortvloeien uit het regeerakkoord. Het is dan ook voorbarig een timing voor de daadwerkelijke uitvoering ervan te geven.

Gelet op het bovenstaande is er nog geen contact geweest met de gewestelijke overheden.

Gelijklopend hiermee is de uitwerking van ambitieuze beheerscontracten ook essentieel om de overheidsbedrijven voor te bereiden op de openstelling van de binnenlandse spoorwegmarkt.

Het is niet verwonderlijk dat de lobby die ijvert voor de privatisering van het spoor reageert op de brief van Allrail. Dat zal de regering echter niet afbrengen van haar voornemen om de NMBS een *Direct Award* voor tien jaar toe te kennen. De Belgische Staat zal zijn standpunt, indien nodig, bij de Europese overheden verdedigen. De bedoeling is glashelder en beschermt de openbare-dienstverlening van het spoor. De federale overheid is daarbij nauwlettend te werk gegaan en heeft de geldende rechtsregels en de richtlijn strikt in acht genomen.

Thans wordt de lat zo hoog gelegd om de *modal shift* te kunnen bewerkstelligen die vereist is om de uitdagingen inzake klimaat en mobiliteit aan te gaan, alsook om van de NMBS een vernieuwingsgezindere en performantere onderneming te maken die beter toegerust is om binnen tien jaar mogelijke concurrenten de baas te kunnen.

2.7. Vermindering van de treinkosten per kilometer

Om de NMBS een streepje voor te geven zal het concurrentievermogen van het bedrijf moeten worden

réponse théorique. Pour la pratique, c'est le rôle de la SNCB.

Les leviers sont les suivants:

- meilleur remplissage des trains,
- augmentation des recettes,
- réduction du coût des fonctions de support,
- matériel roulant plus neuf, plus économe, davantage utilisé,
- une diminution des parcours à vide.

Plus les trains rouleront, plus leur coût au kilomètre sera bas.

2.8. Fret

Un comité d'utilisateurs sera créé. La première réunion aura lieu le 24 janvier 2023.

Ce comité se composera d'acteurs du secteur du transport de marchandises, comme les chargeurs et les transporteurs, du gestionnaire de l'infrastructure, de clients potentiels du rail, de représentants des terminaux, etc.

La première tâche essentielle de ce comité sera de veiller à la mise en œuvre des différentes actions prévues dans le plan d'action du gouvernement et d'obtenir l'engagement des acteurs décrits dans le *Rail Roadmap*.

Ce comité sera également chargé d'examiner la pertinence de l'établissement d'un cadre juridique pour la création du Comité consultatif du fret ferroviaire. Il s'agira d'un organe d'échange et de concertation qui facilitera les contacts entre les différents acteurs et contribuera à la construction du LaaS (Logistic As A Service) de l'avenir.

2.9. Sécurité

La SNCB veut mettre en œuvre en 2023 un dispositif d'alerte discret.

Le ministre souligne aussi les modifications prévues dans le Code pénal afin de renforcer les peines pour les agressions contre le personnel des services publics, dont les accompagnateurs de train. C'est une manière de redire leur importance et de mieux les protéger demain.

opgevoerd. De minister verstrekt in dezen een theoretisch antwoord; de praktische kant moet door de NMBS worden ingevuld.

Daartoe moeten de volgende hefboomen worden ingezet:

- een betere treinbezetting;
- hogere ontvangsten;
- lagere kosten voor ondersteunende functies;
- nieuwer, zuiniger en vaker gebruikt rollend materieel;
- minder lege treinen.

Hoe vaker treinen uitrijden, hoe lager de kosten per kilometer.

2.8. Vrachtovervoer

Een gebruikerscomité zal worden opgericht. De eerste vergadering zal plaatsvinden op 24 januari 2023.

Dit comité zal bestaan uit spelers op het gebied van goederenlogistiek, zoals verladers en vervoerders, de infrastructuurbeheerder, potentiële spoorwegklanten, terminalvertegenwoordigers enzovoort.

Dit comité zal als eerste essentiële taak toezicht moeten houden op de verschillende acties die in het actieplan van de regering werden bepaald en op de toezeggingen van de actoren die binnen de *Rail Roadmap* beschreven zijn.

Dit comité zal ook tot taak hebben na te gaan of het relevant is een juridisch kader te scheppen voor de oprichting van het Raadgevend Comité voor het goederenvervoer per spoor. Het wordt een plaats voor uitwisseling en overleg die de contacten tussen de verschillende spelers zal vergemakkelijken en de LaaS (Logistic As A Services) van morgen mede zal opbouwen.

2.9. Veiligheid

In 2023 wil de NMBS een discreet alarmsysteem invoeren.

De minister wijst tevens op de in uitzicht gestelde wijzigingen aan het Strafwetboek om agressie jegens personeel van de openbare diensten, onder meer treinbegeleiders, strenger te bestraffen. Zodoende wordt nog maar eens benadrukt hoe belangrijk de betrokkenen zijn en kunnen zij in de toekomst beter worden beschermd.

Pour les intrusions sur les voies, causes de nombreux retards et sources de dangers, il y a du progrès quant aux dispositifs anti-intrusion, en particulier sur la jonction Nord-Midi. Des moyens supplémentaires y seront à court terme dégagés par Infrabel.

Le projet de loi modifiant la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer en ce qui concerne la procédure applicable à la suppression des passages à niveau a été adopté par la Chambre le 17 novembre 2022.

L'administration œuvre à la réglementation complémentaire nécessaire pour donner au système sa portée totale. La sécurité est une priorité et l'introduction du Master Plan ETCS est intégrée dans les projets de contrats et le PPI. Après ce master plan, il conviendra de veiller aux développements technologiques nécessaires pour maintenir un niveau de sécurité maximal, conformément au cadre européen et en concertation avec les entreprises circulant sur le réseau.

2.10. Ecologie

Il n'est pas évident de trouver un fournisseur en capacité de fournir les volumes nécessaires, notamment dans les périodes de pointe. Dans le projet de contrat de la SNCB, la distinction est faite entre l'énergie nécessaire à la traction des trains et celle hors-traction. Les objectifs d'énergie renouvelable pour le hors-traction sont ambitieux.

Le ministre renvoie à sa note de politique générale: la production d'énergie via des tiers-investisseurs est prévue et devra être concrétisée dans les prochains mois (DOC 2934/017, p. 20).

2.11. Investissements et liaisons internationales

Les travaux actuellement en cours dans le cadre du projet Gand-Terneuzen (phase d'étude) sont couverts par un financement commun entre la Belgique et les Pays-Bas. Les deux pays contribuent chacun à hauteur de deux millions d'euros. En outre, un dossier sera constitué pour le financement de nouvelles études au travers d'un appel à projets CEF.

Pour la réalisation des travaux, les Pays-Bas prévoient, sous conditions, des moyens dans le cadre du "fonds de croissance". Du côté belge, Infrabel a repris ce projet dans sa proposition initiale de plan pluriannuel d'investissements 2023-2032. C'est la dernière ligne droite pour clôturer le contrat de performance d'Infrabel pour la période 2023-2032 et l'officialiser avant la fin 2022. Dans ce cadre, l'approbation du prêt d'un milliard d'euros

Aangaande het spoorlopen – de oorzaak van veel vertragingen en een bron van gevaar – wordt voortgang geboekt inzake instrumenten om spoorlopen tegen te gaan, inzonderheid op de Noord-Zuidverbinding. Infrabel zal daarvoor op korte termijn bijkomende middelen vrijmaken.

Het wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen, wat betreft de procedure voor het afschaffen van overwegen, werd op 17 november 2022 door de Kamer aangenomen.

De administratie werkt aan de aanvullende regelgeving die nodig is om het systeem zijn volledige reikwijdte te geven. Veiligheid is een prioriteit en de invoering van het ETCS-masterplan is opgenomen in de ontwerpcontracten en het PPI. Na dit masterplan moet worden gezorgd voor de nodige technologische ontwikkelingen om een maximaal veiligheidsniveau te handhaven, in overeenstemming met het Europese kader en de bedrijven die op het netwerk rijden.

2.10. Ecologie

Het ligt niet voor de hand een energieleverancier te vinden die, meer bepaald in piekperiodes, de nodige volumes kan leveren. In de ontwerpbeheersovereenkomst met de NMBS wordt een onderscheid gemaakt tussen de energie die nodig is voor de tractie van de treinen en de energie die voor andere doeleinden wordt gebruikt. De doelstellingen inzake het gebruik van hernieuwbare energie voor andere dan tractiedoeleinden zijn ambitieus.

De minister verwijst naar zijn beleidsnota: er wordt in energieproductie via privéinvesteerdere voorzien, die de komende maanden concreet gestalte moet krijgen (DOC 2934/017, blz. 20).

2.11. Investerings en internationale verbindingen

De werkzaamheden die op dit ogenblik lopen voor het project Gent-Terneuzen (de studiefase) zijn gedekt door een gezamenlijke financiering van Belgische en Nederlandse kant. Beide landen brengen elk twee miljoen euro in. Daarnaast wordt een dossier geopend voor de financiering van verdere studies via een CEF call.

Voor de uitvoering van de werken voorziet Nederland, weliswaar onder voorwaarden, in middelen via het zogenaamde "groeifonds". Aan Belgische zijde heeft Infrabel dit project opgenomen in haar aanvankelijke voorstel van meerjareninvesteringsplan 2023-2032. Het is thans de laatste rechte lijn om het performantiecontract van Infrabel voor de periode 2023-2032 af te ronden en te officialiseren tegen eind 2022. In dat kader biedt de

après de la Banque européenne d'investissement offrira à Infrabel les moyens nécessaires pour financer notamment le projet "Rail Gent-Terneuzen".

Des moyens sont également disponibles pour le train de nuit. Bruxelles est la capitale de l'Europe et accueille à ce titre des millions de touristes internationaux. La plupart de ces touristes proviennent d'un pays européen. 60 % des Belges sont prêts à emprunter un train de nuit au lieu de l'avion. La Suède a lancé un appel à projets pour deux trajets sur l'axe Suède-Danemark-Allemagne-Belgique.

Il n'y a pas encore de candidats pour le trajet Malmö-Bruxelles en raison de la plus grande complexité économique (ligne hybride en grande partie avec accès ouvert *versus* segments PSO). D'où l'importance du projet de loi sur le train de nuit qui sera discuté à la Chambre. La diminution du prix d'entrée (énergie + frais d'utilisation des sillons) enverra un signal important et c'est précisément ce qu'il convient de faire pour soutenir les exploitants qui prennent des risques financiers.

Les investissements en 2023 grâce au *plan boost* et à RRF portent sur les points suivants:

- accessibilité aux gares et multimodalité des gares (SNCB + Infrabel): surtout les petites gares comme par exemple Antwerpen-zuid, Huy, Waremme, ...;

- mobilité intelligente (SNCB): surtout des outils pour améliorer le service de la SNCB (entre-autres pour les malvoyants, ...);

- Modernisation du réseau (Infrabel):

- o axe 3 (surtout la ligne L162: à hauteur de Ciney, parois rocheuses à Jemelle-Grupont, suppression de passages à niveaux à Dave, Pois-St-Hubert, Sterpenich, travaux entre Grupont-Hatrival, renouvellement à Florée),

- o investissements dans le port d'Anvers (électrification L11) et Gand (extension à hauteur Mercatordok).

Les rumeurs concernant le fait que le réseau ANGELIC deviendrait ANLIC sont totalement erronées.

2.12. Accessibilité

Le contrat de service public conclu avec la SNCB prévoit une amélioration de l'accessibilité en général.

goedkeuring van een miljard euro via een lening bij de Europese Investeringsbank de nodige mogelijkheden voor Infrabel om onder meer het project "Rail Gent-Terneuzen" te financieren.

Er bestaan ook middelen voor de nachttrein. Brussel is de hoofdstad van Europa en verwelkomt miljoenen internationale toeristen. De meesten komen uit een Europees land komen. 60 % van de Belgen is bereid de nachttrein te nemen in plaats van het vliegtuig. Zweden heeft een oproep gedaan tot het indienen van projecten voor twee trajecten op de as Zweden-Denemarken-Duitsland-België.

Er zijn nog geen kandidaten voor het traject Malmö-Brussel wegens de grotere economische complexiteit (hybride lijn met grotendeels *open access* in vergelijking met PSO-segmenten). Vandaar het belang van het wetsontwerp "nachttrein" dat in de Kamer zal worden besproken. Het verlagen van het toegangskaartje (energie + rijpadkosten) geeft een belangrijk signaal en dit is precies wat nodig is ter ondersteuning van exploitanten die financiële risico's nemen.

De investeringen die in 2023 mogelijk zijn dankzij het "Boostplan" en de RRF hebben betrekking op de volgende projecten:

- de toegankelijkheid tot en de multimodaliteit van de stations (NMBS + Infrabel): vooral met betrekking tot de kleine stations, zoals Antwerpen-Zuid, Huy, Waremme enzovoort;

- intelligente mobiliteit (NMBS): vooral instrumenten voor een betere dienstverlening van de NMBS (onder meer voor slechthorenden);

- de modernisering van het netwerk (Infrabel):

- o as 3 (vooral de lijn L162: ter hoogte van Ciney, de rotswanden in Jemelle-Grupont, de afschaffing van de overwegen in Dave, Pois-St-Hubert, Sterpenich, de werkzaamheden tussen Grupont-Hatrival, de vernieuwing in Florée),

- o investeringen in de haven van Antwerpen (elektrificatie van L11) en Gent (uitbreiding ter hoogte van het Mercatordok).

De geruchten over het ANGELIC-netwerk dat ANLIC wordt, zijn fakenieuws.

2.12. Toegankelijkheid

Het openbaredienstcontract met de NMBS voorziet in een verbetering van de toegankelijkheid in het algemeen.

Le temps de réservation, notamment dans les grandes gares, est ramené à une heure. Il s'agit d'un défi important pour les personnes à mobilité réduite.

La trajectoire de mise en accessibilité des gares est particulièrement ambitieuse. Le nombre de gares avec accessibilité autonome d'ici 2032 sera doublée, avec un focus sur les gares qui voient passer un nombre de voyageurs important.

2.13. Responsabilité de la SNCB pour les déportations pendant la Seconde Guerre mondiale

Une enquête est en cours sur la responsabilité de la SNCB pour les déportations pendant la Seconde Guerre mondiale. Elle est particulièrement utile et le ministre se dit fier de la soutenir, en collaboration avec l'État. Connaître et comprendre l'histoire, c'est la meilleure façon d'éviter qu'elle se reproduise, particulièrement dans ses volets les plus noirs. Le ministre condamne les remarques qui font preuve d'obscurantisme.

3. Le secteur aérien

3.1. Introduction

Le ministre renvoie à sa note de politique générale (DOC 55 2934/017, p. 25): "L'aéroport de Bruxelles-National emploie environ 24.000 personnes. Parmi les 25 plus grands aéroports européens en nombre de passagers³, c'est également une plateforme fret de premier plan, en particulier pour les produits pharmaceutiques. Le secteur aérien est un enjeu important sur le plan économique, mais aussi environnemental, humanitaire, social, sécuritaire et géopolitique pour notre pays, en particulier à Bruxelles, capitale de l'Europe. Il s'agit de concilier toutes ces dimensions par une approche aussi équilibrée que déterminée".

Il est vrai que l'aéroport de Bruxelles-National a fait des efforts, ces dernières années, pour verdir ses opérations. Il y est parvenu, car l'aéroport reçoit des fonds publics – belges et européens – à cet effet. Le ministre renvoie notamment au projet Stargate, pour lequel l'aéroport a reçu près de 25 millions d'euros dans le cadre du *Green Deal* européen. Il renvoie aussi aux fonds qu'il a lui-même alloués au développement de carburants durables.

3.2. Nuisances sonores

Le ministre souligne ses intentions et sa volonté de dialogue avec l'ensemble des acteurs, qui se traduit d'ailleurs dans la mise en place d'une plateforme de concertation permanente. Mais par contre, il assume totalement la volonté de diminuer l'impact des nuisances

De reserveringstijd wordt, met name in de grote stations, teruggebracht tot één uur. Dit is een grote vooruitgang voor personen met beperkte mobiliteit.

Het traject om de stations toegankelijker te maken is bijzonder ambitieus. Het aantal stations dat tegen 2032 autonoom toegankelijk zal zijn, zal worden verdubbeld, waarbij de aandacht vooral gaat naar stations met veel reizigers.

2.13. De verantwoordelijkheid van de NMBS bij de deportaties tijdens de Tweede Wereldoorlog

Er loopt een onderzoek naar de verantwoordelijkheid van de NMBS bij de deportaties tijdens de Tweede Wereldoorlog. Dat onderzoek is bijzonder zinvol en de minister is trots dat hij het samen met de Staat kan steunen. De geschiedenis kennen en begrijpen is de beste manier om te voorkomen dat ze zich herhaalt, zeker wat haar donkerste bladzijden betreft. De minister veroordeelt de opmerkingen die blijf geven van obscurantisme.

3. De luchtvaartsector

3.1. Inleiding

De minister verwijst naar zijn beleidsnota (DOC 55 2934/017, blz. 25): "Brussels Airport stelt ongeveer 24.000 mensen tewerk. Het is een van de 25 grootste Europese luchthavens in termen van passagiersaantallen en tevens een belangrijk vrachtcentrum, met name voor farmaceutische producten. De luchtvaartsector is een belangrijk thema op economisch, maar ook ecologisch, humanitaire, sociaal, veiligheids- en geopolitiek op ons land, en dan vooral in Brussel, de hoofdstad van Europa. Het gaat erom al deze dimensies met elkaar te verzoenen door middel van een evenwichtige en vastberaden aanpak."

Het is waar dat *Brussels Airport* de laatste jaren inspanningen heeft geleverd om zijn activiteiten te vergroenen: het is gelukt, want *Brussels Airport* ontvangt daarvoor Belgische en Europese overheidsfinanciering. De minister doelt met name op het *Stargate*-project, waarvoor de luchthaven bijna 25 miljoen euro heeft ontvangen in het kader van de Europese *Green Deal*, maar ook op de middelen die hij zelf heeft vrijgemaakt om duurzame brandstoffen te ontwikkelen.

3.2. Geluidsoverlast

De minister benadrukt zijn intenties en zijn bereidheid om in dialoog te gaan met alle actoren, wat zich overigens vertaalt in de oprichting van een permanent overlegplatform. Hij wil daarentegen absoluut werk maken van de vermindering van de geluidsoverlast voor de

sonores sur les populations riveraines, quelle que soit leur région d'habitation. C'est un enjeu environnemental et de santé publique qu'aucune considération économique ne peut remettre en cause. Et les propositions sur la table sont totalement compatibles avec la poursuite des activités de l'aéroport.

Il est vrai que les habitants de Bruxelles, du Brabant flamand et du Brabant wallon subissent d'énormes nuisances sonores dues aux avions qui décollent de ou atterrissent à l'aéroport tous les jours de la semaine et durant les week-ends, et surtout toutes les nuits. De plus, les personnes qui subissent cette pollution sonore et ne peuvent pas dormir souffrent de problèmes de santé. Les autorités publiques ont le devoir de veiller à la santé de tous les riverains. La priorité du ministre est d'améliorer leur sommeil car il est essentiel pour leur santé. Il s'en charge en ce qui concerne l'aéroport national, dont il a la responsabilité.

3.3. *Envisa*

Les origines de l'étude Envisa sont judiciaires. Il a initialement été décidé de réaliser cette étude en réponse à plusieurs jugements. Envisa a élaboré plusieurs scénarios sur la base des propositions des parties concernées par les jugements, notamment de la Région flamande et de la Région de Bruxelles-Capitale et des communes.

Chaque scénario détaille, entre autres, son impact géographique et son impact sur la population survolée. De nombreuses propositions démontrent que des réductions de l'impact sonore sont possibles, certaines à court terme, d'autres à plus long terme, mais Envisa insiste sur le fait que rien n'est possible s'il n'y a pas de consensus politique sur l'objectif à atteindre. Envisa souligne en effet que seuls des principes de base agréés de tous conduiront à l'établissement de solutions durables. Et c'est justement l'un des objectifs de la plateforme de concertation, mise sur pied en 2021 à l'initiative du ministre. L'étude d'Envisa a d'ailleurs été présentée en toute transparence aux participants de la plateforme de concertation, lors de la réunion du 20 juin 2022. L'étude Envisa est un outil d'aide à la décision mais en aucun cas une pré-décision dans quelque direction que ce soit.

3.4. *Normes de vent*

La création de la plateforme de concertation en 2021 et la publication de l'étude Envisa en juin 2022 constituaient deux conditions essentielles pour clarifier les normes de vent, qui affectent directement le choix des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National.

omwonenden, ongeacht het gewest waar ze wonen. Dat is van belang voor het milieu en de volksgezondheid. Geen enkele economische overweging kan daartegen opwegen. De voorstellen die op tafel liggen zijn bovendien volstrekt verenigbaar met de voortzetting van de luchthavenactiviteiten.

Het is waar dat de inwoners van Brussel, Vlaams-Brabant en Waals-Brabant elke dag van de week en van het weekend, en vooral ook elke nacht, enorme geluidshinder ondergaan van de vliegtuigen die op de luchthaven opstijgen of landen. Wie zoveel lawaaihinder ondergaat en niet kan slapen, krijgt gezondheidsproblemen. De overheid heeft de plicht te zorgen voor de gezondheid van alle inwoners. Het is de prioriteit van de minister hun nachtrust te verbeteren, omdat die essentieel is voor hun gezondheid. Dat doet hij voor de nationale luchthaven waarvoor hij verantwoordelijkheid draagt.

3.3. *Envisa*

De oorsprong van de Envisa-studie is gerechtelijk. Oorspronkelijk was beslist een dergelijke studie uit te voeren naar aanleiding van verschillende vonnissen. Envisa heeft verschillende scenario's opgesteld op basis van de voorstellen van de verschillende partijen in het vonnis, waaronder het Vlaamse en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de gemeenten.

Elk scenario bevat gedetailleerde informatie over onder meer de geografische gevolgen en de gevolgen voor de bevolking in de overvlogen gebieden. Heel wat voorstellen tonen aan dat de geluidsoverlast kan worden verminderd, soms op korte termijn, soms op lange termijn, maar Envisa benadrukt dat er niets kan gebeuren zolang er geen politieke consensus is over de doelstelling. Envisa benadrukt immers dat alleen de basisbeginselen die door iedereen worden erkend duurzame oplossingen zullen opleveren. Dat is net een van de doelstellingen van het overlegplatform, dat in 2021 werd opgericht op initiatief van de minister. De Envisa-studie werd overigens in alle transparantie voorgesteld aan de deelnemers van het overlegplatform tijdens de vergadering van 20 juni 2022. De studie moet helpen bij het nemen van beslissingen, maar er mag in geen geval enige beslissing op voorhand worden genomen.

3.4. *Windnormen*

De oprichting van het overlegplatform in 2021 en de publicatie van de Envisa-studie in juni 2022 waren twee onontbeerlijke voorwaarden voor een verduidelijking van de windnormen, die rechtstreeks van invloed zijn op de keuze van de banen op *Brussels Airport*.

Les normes de vent doivent être clarifiées pour satisfaire aux recommandations de l'étude Envisa et aux exigences des différentes décisions judiciaires. Le ministre y travaille. L'objectif principal est d'apporter plus de clarté et de sécurité juridique. Cela sera fait avec soin et en étroite concertation avec les différentes parties prenantes.

3.5. Autres mesures

En plus de clarifier les normes de vent, le ministre travaille également sur les mesures suivantes:

- amélioration des procédures de décollage et d'atterrissage (plus rapides, plus hautes et plus longues), en concertation avec les compagnies aériennes et les contrôleurs aériens, afin de réduire le bruit et l'impact environnemental. Un groupe de travail technique a été créé à cet effet à l'initiative du ministre;

- fixation de nouvelles normes de bruit – appelées “Quota Count” (QC) – pour les avions qui atterrissent à ou décollent de l'aéroport de Bruxelles-National. L'aéroport ne doit pas devenir la “poubelle sonore” de l'Europe. Malgré des avancées techniques majeures, ces CQ n'ont pas été revus depuis près de 14 ans;

- ajustement des prix pour les compagnies aériennes tenant compte des nouvelles normes et des heures d'atterrissage et de décollage de leurs avions. L'objectif est d'éloigner de Bruxelles les avions les plus bruyants, notamment en début et en fin de journée, ainsi que durant la nuit et le week-end.

La plupart de ces décisions nécessitent l'approbation du gouvernement fédéral, voire des gouvernements régionaux.

Ces mesures ne constituent pas des restrictions d'exploitation, mais devraient permettre d'atténuer à court terme les nuisances subies par les citoyens concernés. Et les autorités publiques se concertent avec l'aéroport.

En ce qui concerne la mise en œuvre de redevances variables, des discussions sont actuellement en cours au sein du gouvernement fédéral, l'objectif étant que le nouveau dispositif soit mis en place au début de 2023.

3.6. Loi survol

En plus de ces mesures techniques à court terme, le ministre travaille, conformément à l'accord de gouvernement, à l'élaboration d'une loi survol. Comme l'indique

De windnormen moeten worden verduidelijkt om te voldoen aan de aanbevelingen van de Envisa-studie en de verschillende rechterlijke uitspraken. De minister werkt eraan. De bedoeling is vooral meer duidelijkheid en meer rechtszekerheid te geven. Dat zal voorzichtig gebeuren en in nauw overleg met de verschillende stakeholders.

3.5. Andere maatregelen

Naast een verduidelijking van de windnormen werkt de minister ook aan de volgende maatregelen:

- de verbetering van de start- en landingsprocedures (sneller, hoger en langer), in overleg met de luchtvaartmaatschappijen en luchtverkeersleiders om op die manier het lawaai en de milieu-impact te verminderen. Hiervoor werd een technische werkgroep op initiatief van de minister opgericht;

- de vaststelling van nieuwe geluidsnormen – de zogenaamde Quota Count (QC) – voor vliegtuigen die landen op of opstijgen van *Brussels Airport*. De luchthaven mag niet de “geluidsvuilnisbak” van Europa worden. Ondanks de grote technische vorderingen werden deze QC al bijna veertien jaar niet meer herzien;

- een aanpassing van de prijzen voor de luchtvaartmaatschappijen, waarbij rekening wordt gehouden met de nieuwe normen en met het tijdstip van landen/opstijgen van hun vliegtuigen. De bedoeling is om de meest lawaaiërgere vliegtuigen uit Brussel weg te halen, vooral aan het begin en het einde van de dag, alsook 's nachts en in het weekend.

De meeste van deze beslissingen vereisen de goedkeuring van de federale regering, en zelfs van de gewestregeringen.

Deze maatregelen vormen geen exploitatiebeperkingen, maar moeten op korte termijn de hinder voor de betrokken burgers helpen verlichten. En de overheid overlegt met de luchthaven.

Wat de implementatie van variabele heffingen betreft, vinden er momenteel besprekingen plaats binnen de federale regering om de nieuwe regeling begin 2023 in werking te doen treden.

3.6. De wet betreffende het overvliegen van bepaalde gebieden

Naast deze technische maatregelen op korte termijn werkt de minister overeenkomstig het regeerakkoord ook aan een wet betreffende het overvliegen van bepaalde

la note de politique générale, cette loi comprendra plusieurs chapitres, notamment:

- la mise en place d'une autorité de contrôle indépendante de nuisances sonores, tel que l'impose le règlement européen n° 598/2014;
- l'institutionnalisation de la plateforme de concertation, qui est un bon outil de dialogue et de compréhension mutuelle, permettant de mitiger les différents intérêts;
- la poursuite et le renforcement du groupe technique, qui vise à améliorer la façon dont le contrôle et les approches de l'aéroport sont réalisés;
- et un accord de coopération entre le pouvoir fédéral et les régions: à ce propos, le ministre a pris l'initiative d'une première réflexion avec des représentants des trois régions, afin de rédiger un projet de déclaration commune.

Si les discussions n'ont pas encore abouti, le ministre reste confiant sur la capacité de chacune des parties à bâtir un climat de confiance et à avoir l'ouverture d'esprit nécessaire pour trouver ensemble des solutions pérennes.

3.7. Vols "saut de puce" au niveau européen

Par ailleurs et conformément à l'accord de gouvernement, le ministre travaille au soutien des alternatives à l'avion pour les courtes et les moyennes distances (les trains de nuit, notamment), les vols dits "sauts de puce", que le ministre souhaite voir supprimés au niveau européen, ainsi qu'à la suppression de l'exonération d'accises sur le kérosène, particulièrement pour les vols privés qui sont excessivement polluants et dont le nombre est en augmentation.

C'est d'ailleurs un point que le ministre et son homologue français ont mis à l'agenda du prochain Conseil des ministres européens du Transport du lundi 5 décembre 2022.

L'initiative *ReFuelEU Aviation* de la Commission européenne fait partie du paquet *Fit for 55* et vise à introduire des carburants durables dans l'aviation (*Sustainable Aviation Fuels – SAF*).

Il s'agit d'un bon pas en avant vers une aviation sans carbone. Toutefois, il faut être très prudent sur la notion de "carburants durables". Lors du Conseil des ministres européens des Transports du 2 juin 2022, un texte de compromis a été présenté par la présidence

gebieden. Zoals aangegeven in de beleidsnota, zal die wet meerder hoofdstukken bevatten, meer bepaald aangaande:

- de oprichting van een onafhankelijke controle instantie voor geluidshinder, zoals opgelegd bij de Europese verordening nr. 598/2014;
- de institutionalisering van het overlegplatform, dat een degelijk instrument is voor dialoog en wederzijds begrip en aan de hand waarvan de verschillende belangen kunnen worden getemperd;
- de voortzetting en uitbouw van de technische groep, die gericht is op het verbeteren van de manier waarop de luchthaven wordt gecontroleerd en benaderd;
- een samenwerkingsovereenkomst tussen de federale overheid en de gewesten: de minister heeft in dat verband het initiatief genomen tot een eerste denkoefening met de vertegenwoordigers van de drie gewesten om tot een ontwerp van gezamenlijke verklaring te komen.

Hoewel niet alle gesprekken tot resultaten hebben geleid, blijft de minister vertrouwen hebben in het vermogen van elk van de partijen om een vertrouwensklimaat te scheppen en de nodige openheid van geest aan de dag te leggen om samen tot duurzame oplossingen te komen.

3.6. Korteafstandsvluchten binnen Europa

Voorts werkt de minister overeenkomstig het regeerakkoord aan de ondersteuning van alternatieven voor korte- en middellange afstandsvluchten (onder meer nachttreinen), alsook aan alternatieven voor korteafstandsvluchten. De minister zou deze laatste afgevoerd willen zien, samen met de accijnsvrijstelling op kerosine op Europees niveau, inzonderheid voor de extreem vervuilende en almaar populairder wordende privévluchten.

De minister en zijn Franse collega hebben dit punt trouwens op de agenda gezet van de vergadering van de Raad van de Europese ministers van Vervoer van 5 december 2022.

Het *ReFuelEU Aviation*-initiatief van de Europese Commissie maakt deel uit van het *Fit for 55*-pakket en is erop gericht duurzame brandstoffen in de luchtvaart in te voeren (*Sustainable Aviation Fuels – SAF*).

Het is een goede stap in de richting van een koolstofvrije luchtvaart. Het begrip "duurzame brandstoffen" moet echter zeer voorzichtig worden gehanteerd. Tijdens de Raad van de Europese ministers van Vervoer van 2 juni 2022 heeft het Franse voorzitterschap

française. Avec d'autres pays, comme l'Allemagne, la Belgique s'est abstenue sur ce texte, car l'utilisation des "low carbon fuels" a semblé beaucoup trop généralisée, ce qui ne contribuera dès lors pas à pousser le secteur de l'aviation à prendre ses responsabilités climatiques, ce que le ministre considère, au même titre que pour les autres secteurs du transport, comme une urgente et absolue nécessité.

4. Circulation routière

4.1. Multimodalité

Les chiffres du dernier baromètre de la sécurité routière de VIAS sont absolument alarmants et encore davantage dans la partie sud du pays. Le niveau est celui d'avant la pandémie de corona, avec une augmentation significative du nombre de victimes parmi les usagers de la route actifs et vulnérables.

Les efforts devront être poursuivis à tous les niveaux (autorités fédérales et régions) pour enrayer cette tendance négative et parvenir à réduire de moitié le nombre de victimes de la circulation d'ici 2030. Les trois principales causes de décès et de blessures graves sur la route feront l'objet d'une attention toute particulière: la distraction (par exemple, l'utilisation du GSM au volant), la conduite sous influence et les excès de vitesse.

Le ministre œuvre à des mesures de sensibilisation et d'exécution. Plus de contrôle, des sanctions plus appropriées pour les excès de vitesse, la consommation d'alcool ou d'autres comportements problématiques.

4.2. Contrôle du respect des règles

Sur le plan du contrôle du respect des règles, plusieurs initiatives sont en cours pour lutter contre les comportements à risque de manière plus cohérente et plus ferme. La semaine dernière, en compagnie de la ministre de l'Intérieur, la nouvelle campagne BOB a été lancée. Elle reviendra à la fin de l'année avec le slogan "BOB protège des vies". Il est plus important que jamais de combiner sensibilisation et contrôle, notamment en ce qui concerne la consommation d'alcool. Du vendredi 25 novembre 2022 au 30 janvier 2023, les polices locale et fédérale renforceront les contrôles dans tout le pays.

4.3. Lutte contre la récidive

La politique des autorités en matière de contrôle et de répression ne sanctionne pas encore suffisamment les conducteurs qui accumulent les infractions. Non seulement ils commettent par définition plus d'infractions,

dienaangaande een compromistekst voorgesteld. Samen met andere landen (onder meer Duitsland) heeft België zich bij de stemming over die tekst onthouden, aangezien de "low carbon fuels" in die tekst te algemeen lijken te worden opgevat; zulks zal de luchtvaartsector er dus niet toe aanzetten zijn verantwoordelijkheid inzake het klimaat op te nemen. De minister vindt dat dit echter dringend en hoognodig dient te gebeuren, ook in de andere vervoerse sectoren.

4. Wegverkeer

4.1. Multimodaliteit

De cijfers van de jongste verkeersveiligheidsbarometer van het VIAS zijn ronduit alarmerend en zijn dat nog meer in het zuidelijke deel van het land. De cijfers haken opnieuw aan bij die van vóór de corona-epidemie en wijzen op een significante stijging van het aantal slachtoffers onder de kwetsbare weggebruikers.

Men zal op alle niveaus (federale overheid en gewesten) de krachten moeten blijven bundelen om deze negatieve evolutie te stoppen en de halvering van het aantal verkeersslachtoffers tegen 2030 te verwezenlijken. De drie hoofdoorzaken voor verkeersdoden en zware gewonden worden aangepakt: afleiding (bijvoorbeeld door gsm-gebruik), rijden onder invloed en te snel rijden.

De minister streeft naar bewustmakings- en handhavingsmaatregelen. Meer controle, meer passende sancties voor snelheidsovertredingen, alcoholgebruik of ander problematisch gedrag.

4.2. Handhaving

Op het vlak van handhaving lopen diverse initiatieven om risicogedrag consistent en strenger aan te pakken. Vorige week werd samen met de minister van Binnenlandse Zaken de nieuwe BOB-campagne gelanceerd, die aan het eind van het jaar terugkeert met de slogan "BOB beschermt levens". Het is belangrijker dan ooit sensibilisering en controle te combineren, vooral met betrekking tot alcoholgebruik. Van vrijdag 25 november 2022 tot en met 30 januari 2023 voeren de lokale en de federale politie in het hele land de controles op.

4.3. Strijd tegen recidive

Het overheidsbeleid op het vlak van controle en repressie pakt nog te weinig de bestuurders aan die de overtredingen opstapelen. Niet alleen begaan zij per definitie meer overtredingen, maar die overtredingen zijn

mais ces infractions sont en moyenne plus graves et donc plus dangereuses. La lutte contre la récidive est donc un objectif important de la sécurité routière.

L'institut Vias a réalisé une vaste étude européenne sur les systèmes de sanction progressive, y compris les systèmes de points. Il a formulé un certain nombre de recommandations qui font l'objet d'un examen attentif dans le contexte belge, en concertation avec les départements étroitement impliqués dans toute la chaîne du contrôle du respect des règles et de sanctionnement.

En collaboration avec les ministres de la Justice et de l'Intérieur, un premier projet de système de lutte contre la récidive a été présenté au gouvernement. Les premières discussions ont eu lieu au sein du gouvernement fédéral, qui a décidé de réunir à nouveau des groupes de travail pour affiner la proposition.

Un meilleur suivi de la récidive de comportements dangereux au volant est une des solutions qui doit être étudiée, mais c'est loin d'être la seule. Certains collègues au sein du gouvernement fédéral ont avancé une série de nouvelles propositions:

- o Il a été convenu que les cabinets concernés étudieraient également ces propositions pour renforcer la lutte contre la récidive.

- o A ce sujet, le ministre a mis sur la table du gouvernement la proposition du retrait de permis immédiat à partir de 1,2/1000 gramme d'alcool dans le sang plutôt qu'à partir de 1,5.

- o Dans le cadre de la CIM, les régions sont tenues informées de l'évolution du projet au niveau fédéral.

- o Elles sont également associées aux travaux en ce qui concerne la formation/sensibilisation des conducteurs au comportement dangereux.

4.4. GSM au volant

En 2021, environ 50 personnes ont été tuées et 4500 ont été blessées dans des accidents causés par l'utilisation de smartphones au volant. C'est inacceptable. Utiliser son GSM ou conduire, il faut choisir.

Parmi les mesures du Plan fédéral de sécurité routière figure l'amélioration de la lutte contre l'usage du GSM au volant. Le ministre travaille activement à la mise en œuvre d'un nouveau projet pilote visant à la détection

gemiddeld ook ernstiger en dus gevaarlijker. Daarom is de strijd tegen recidive een belangrijke doelstelling op het gebied van verkeersveiligheid.

Het *Vias institute* heeft een breed Europees onderzoek gevoerd naar de progressieve sanctiesystemen, met inbegrip van puntensystemen. Hierbij zijn een aantal aanbevelingen gedaan die aandachtig bestudeerd worden in de Belgische context, in samenspraak met de departementen die nauw betrokken zijn bij de volledige keten van handhaving en sanctionering.

Samen met de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken werd een eerste ontwerp van systeem ter bestrijding van recidive aan de regering voorgesteld. De eerste besprekingen hebben plaatsgevonden binnen de federale regering, die beslist heeft opnieuw werkgroepen bijeen te roepen om het voorstel te verfijnen.

Een betere opvolging van herhaald risicogedrag achter het stuur is één van de te onderzoeken oplossingen, maar bijlange niet de enige. Een aantal collega's binnen de federale regering hebben nieuwe voorstellen gedaan:

- o Er werd overeengekomen dat ook de betrokken kabinetten die voorstellen ter versterking van de strijd tegen herhaald risicogedrag achter het stuur zouden bestuderen.

- o In dat verband heeft de minister de regering voorgesteld het rijbewijs onmiddellijk in te trekken vanaf een alcoholpercentage in het bloed van 1,2 promille in plaats van 1,5 promille.

- o De gewesten worden binnen het kader van de IMC op de hoogte gehouden van de stand van zaken van het project op het federale niveau.

- o Ze worden tevens betrokken bij de vorming/sensibilisering van autobestuurders rond risicovol gedrag.

4.4. Gsm-gebruik achter het stuur

In 2021 vielen op de Belgische wegen een 50-tal dodelijke slachtoffers en 4500 gekwetsten door ongevallen ingevolge het gebruik van de mobiele telefoon achter het stuur. Dat is onaanvaardbaar; men gebruikt de gsm óf men rijdt.

Het Federaal Verkeersveiligheidsplan beoogt onder meer het gsm-gebruik achter het stuur krachtiger tegen te gaan. In nauwe samenwerking met de betrokken diensten (federale politie en Justitie) en VIAS werkt de minister

semi-automatisée de l'usage du GSM au volant, en étroite concertation avec les départements impliqués (Police fédérale et Justice) et VIAS. Il ne s'agit pas de biométrie, ni de reconnaissance faciale. La technologie se limite à la reconnaissance d'objet – ici un GSM – et en aucun cas à reconnaître des personnes. L'identification des contrevenants se fera selon les mêmes modalités que pour les autres infractions (à savoir via l'immatriculation).

Ces solutions peuvent soulever de nombreuses questions, notamment sur le respect de la vie privée, qui tient également à cœur au ministre. Il souhaite donc qu'un test avec intervention d'un agent de police assermenté soit effectué dans un premier temps, qui fera ensuite l'objet d'une évaluation. L'avis de l'organe de contrôle de la police sera, bien entendu, sollicité au préalable.

Une réunion a récemment eu lieu avec des représentants de la police pour leur préciser le contexte du projet.

On avance pas à pas, avec conviction, le seul objectif étant d'apporter une solution équilibrée et efficace pour réduire le nombre d'accidents graves causés par l'utilisation du GSM au volant. De telles tragédies peuvent être évitées. C'est la responsabilité du ministre et il y travaille.

4.5. Réforme du Code de la route

Il s'agit d'un autre grand chantier mené avec les régions. Compte tenu de l'épineuse question de la répartition des compétences en la matière, et des échecs des gouvernements précédents, il a été décidé en juin 2022 de travailler d'une manière créative, à savoir de travailler sur quatre textes en parallèle: un texte fédéral pour le Code de la route, et trois textes régionaux pour les gestionnaires de la route.

Pour ce faire, un groupe de travail ad-hoc a été créé avec un rétroplanning clair et ambitieux. La première échéance importante est la finalisation concomitante des quatre textes. Il reviendra ensuite au Conseil d'État de trancher définitivement la question de la répartition des compétences.

Le ministre n'a pas connaissance d'une étude sur l'impact des couloirs de secours sur la sécurité routière. Cette question relève de la compétence des régions.

4.6. Voitures électriques

La question des bornes est aussi une compétence des régions. Pour ce qui est du recyclage des batteries, le

actief aan de uitvoering van een nieuw proefproject rond de semiautomatische opsporing van gsm-gebruik tijdens het rijden. Het gaat daarbij niet om het gebruik van biometrie, noch om gezichtsherkenning. De technologie is er enkel op gericht voorwerpen te herkennen – in dit geval een mobiele telefoon – en geenszins personen. Het opsporen van de overtreders zal op dezelfde wijze gebeuren als voor de andere inbreuken gebeurt, namelijk via nummerplatherkenning.

Die oplossingen kunnen veel vragen oproepen, met name over de privacy, die de minister ook na aan het hart ligt. Daarom wil hij dat er in eerste instantie een test met tussenkomst van een beëdigde politieagent wordt uitgevoerd, die vervolgens zal worden geëvalueerd. Vooraf zal uiteraard het advies van het COC worden gevraagd.

Een ontmoeting heeft recent plaatsgevonden met vertegenwoordigers van de politie, om de context van het project te verduidelijken.

Er wordt stapsgewijs gewerkt, met overtuiging en met als enig doel een evenwichtige en efficiënte oplossing aan te reiken om het aantal ernstige ongevallen door gsm-gebruik achter het stuur te verminderen. Dergelijke drama's kunnen worden voorkomen. Dat is de verantwoordelijkheid van de minister en hij werkt eraan.

4.5. Hervorming van de Wegcode

De hervorming van de Wegcode is een ander belangrijk project waaraan samen met de gewesten wordt gewerkt. Rekening houdend met de netelige kwestie van de bevoegdheidsverdeling ter zake en met de mislukte pogingen van de vorige regeringen werd in juni 2022 beslist creatief te werk te gaan, met name door parallel aan vier teksten te werken: een federale tekst voor de Wegcode en drie teksten (één per gewest) voor de wegbeheerders.

Daartoe werd een *ad-hoc* werkgroep opgericht, met een duidelijke en ambitieuze *backwards planning*. De eerste belangrijke deadline betreft de gelijktijdige landing inzake de vier teksten. Vervolgens zal de Raad van State een definitieve uitspraak over de bevoegdheidsverdeling moeten doen.

De minister heeft geen wet een studie over de impact van reddingstroken op de verkeersveiligheid. Zulks ressorteert onder de bevoegdheid van de gewesten.

4.6. Elektrische auto's

Elektrische laadpalen zijn eveneens een gewestelijke bevoegdheid. Wat de recyclage van de batterijen betreft,

ministre attend les conclusions d'une étude commanditée et subsidiée via le SPF Mobilité. Il existe des solutions prometteuses, y compris en Belgique.

Mais il est clair aussi qu'il convient en la matière de travailler dans le bon ordre des priorités:

— limiter les déplacements inutiles, notamment de marchandises et de relocaliser l'économie;

— changer de modes de déplacement, en évoluant vers des moyens ayant moins d'impact pour l'environnement ou pour la sécurité routière (le train ou le vélo par exemple);

— améliorer le remplacement d'une dépendance ou d'un problème par une autre dépendance ou un autre problème tout aussi graves, en passant par exemple à des motorisations hydrogène ou électrique, mais il faut évidemment éviter dans ce cadre les effets rebond. C'est le cas pour les voitures électriques, qui doivent dans l'avenir devenir plus petites, moins coûteuses et plus facilement et complètement recyclables, ce que le ministre ne manque jamais de rappeler au secteur de l'automobile.

Si on veut que la mobilité soit une liberté, elle doit aussi être libérée d'un maximum de ses externalités négatives, que ce soit les émissions de CO₂, le bruit, l'insécurité routière ou, en l'occurrence, le gaspillage de métaux rares.

C. Répliques des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) juge qu'il serait bon d'améliorer l'accessibilité des trains et de raccourcir les délais de réservation, de même que de pouvoir conclure un contrat de gestion.

Les décisions relatives aux missions de service public qui précèdent les négociations sur les moyens, posent problème: cette méthode revient à mettre la charrue avant les bœufs, ce qui explique les importants déficits enregistrés actuellement. Il est également difficile d'apporter des corrections dans un tel contexte. Comment va-t-on combler le déficit financier? Qu'est-ce que cela signifie pour Infrabel?

"Bétonner" des décisions pendant 10 ans pose également des questions, car qu'entend-on par-là? Ce n'est rien de plus qu'une intention et, de plus, cela fait peser une charge sur le prochain gouvernement, qui

wacht de minister op de conclusies van een studie die via de FOD Mobiliteit en Vervoer werd gelast en gesubsidieerd. Er bestaan veelbelovende initiatieven op dat vlak, ook in België.

Tevens is het echter duidelijk dat daarbij de juiste volgorde van de prioriteiten in acht moet worden genomen, zijnde:

— nutteloze verplaatsingen, inzonderheid van goederen, moeten worden beperkt, en de economische activiteit moet worden geherlocaliseerd;

— er moeten andere vervoerswijzen worden gebruikt die de impact op het milieu of op de verkeersveiligheid terugdringen (zoals de trein of de fiets);

— de ene afhankelijkheid of het ene probleem mag niet worden vervangen door een andere al even zware afhankelijkheid of een ander al even ernstig probleem. Daartoe moet worden overgeschakeld op bijvoorbeeld waterstofaandrijving of elektrische aandrijving. In dat verband moet uiteraard worden voorkomen dat zich een terugslageneffect voordoet. Dat is het geval voor elektrische auto's, die in de toekomst kleiner, goedkoper en makkelijker en volledig recycleerbaar moeten worden. De minister laat nooit na de automobielsector daaraan te herinneren.

Als mobiliteit tevens vrijheid moet inhouden, moet ze worden ontdaan van zoveel mogelijk negatieve neveneffecten, zoals CO₂-uitstoot, lawaai, verkeersonveiligheid of, in het geval van elektrische auto's, de verspilling van zeldzame metalen.

C. Replieken van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) vindt het een goede zaak, mocht de toegankelijkheid van de treinen worden verbeterd en de reservatietermijnen worden ingekort, net zoals het kunnen sluiten van een beheerscontract.

Problematisch zijn de beslissingen rond de openbaredienstverlening, die de onderhandelingen over de middelen voorafgaan; dit is een omgekeerde aanpak en verklaart thans de grote tekorten. Ook correctief optreden is moeilijk in die context. Hoe zal de financiële kloof worden gedicht? Wat betekent dit voor Infrabel?

Beslissingen "betonneren" voor tien jaar roept eveneens vragen op, want wat wordt daarmee bedoeld? Het is niet meer dan een intentie en bovendien legt het een last op de volgende regering, die dan maar de

devra trouver les moyens dont le gouvernement actuel ne dispose pas. Et que fera ou pourra faire la SNCB contre son co-contractant, l'État fédéral, qui est aussi actionnaire et alloue les moyens, nomme politiquement la direction et le conseil d'administration, si les moyens sont insuffisants? Rien n'est bétonné. Il faut espérer que la SNCB prépare un plan B.

Dans la presse, la CEO de la SNCB demande qu'aucune liaison ferroviaire supplémentaire ne soit mise en place tant que le système n'est pas stabilisé. Cela ne peut que conduire à davantage de trains supprimés. Néanmoins, le ministre veut augmenter l'offre. Quelle sera l'approche du ministre?

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) constate que la note de politique générale et les réponses du ministre rappellent le cadre fixé au début de la législature et qui est connu de tous. Le contexte de crises multiples ne facilite pas la tâche. Pourtant, le gouvernement investit davantage que ce qui lui est demandé. Il est de la responsabilité du prochain gouvernement de faire la même chose. L'actuel gouvernement rattrape une politique d'austérité menée dans le passé. Le précédent gouvernement a en effet désinvesti dans le rail. Le membre défend les choix du gouvernement, qui sont clairs et ambitieux. Les métiers opérationnels seront du reste renforcés. Le membre pose la question à ceux qui critiquent: quel est leur proposition? Faut-il plus de voitures en ville? Le gouvernement souhaite attirer davantage de passagers dans les trains; mais alors, il faut une offre suffisante, même dans des endroits plus isolés. Le transport de demain n'est pas seulement un transport de personnes pour des raisons économiques entre les grandes villes.

Le membre insiste encore sur l'équité fiscale entre les modes de transport différents, ce qui est un élément important dans le cadre du *modal shift* souhaité. Quel est le *tax shift* envisagé par le ministre?

Enfin, le membre se réjouit des initiatives relatives à la sécurité routière.

Mme Chanelle Bonaventure (PS) renvoie à la politique du précédent gouvernement, qui a conduit à des désinvestissements. Elle se réjouit dès lors des mesures de l'actuel gouvernement, mais invite le ministre à rester à l'écoute des demandes des syndicats, et à tenir compte des besoins des entreprises du rail. Son groupe soutient le ministre et les efforts qu'il déploie.

M. Frank Troosters (VB) demande ce qu'il en est du contrat de la CEO de la SNCB.

middelen moet vinden waarover de huidige regering niet beschikt. En wat zal of kan de NMBS ondernemen tegen haar medecontractant, de Federale Staat, die ook aandeelhouder is en de middelen toekent, de directie en de raad van bestuur politiek benoemt, als de middelen onvoldoende zijn? Er is niets gebetonneerd. Hopelijk bereidt de NMBS een plan B voor.

In de pers vraagt de CEO van de NMBS geen bijkomende treinverbindingen in te voeren zolang het systeem niet is gestabiliseerd. Dit kan alleen maar tot meer afgeschafte treinen leiden. Niettemin wil de minister het aanbod verhogen. Wat zal de aanpak zijn van de minister?

De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) wijst erop dat de beleidsnota en de antwoorden van de minister verwijzen naar het kader dat aan het begin van de regeerperiode werd bepaald en dat iedereen kent. De context van de opeenvolgende crisissen heeft de taak niet vergemakkelijkt. De regering investeert desondanks meer dan wordt gevraagd. De volgende regering heeft de verantwoordelijkheid hetzelfde te doen. De huidige regering beoogt de gevolgen van een in het verleden gevoerd bezuinigingsbeleid aan te pakken. De vorige regering heeft inderdaad niet meer in het spoor geïnvesteerd. Het lid verdedigt de keuzes van de regering, die duidelijk en ambitieus zijn. Voor het overige zullen de operationele beroepen worden versterkt. Het lid heeft een vraag voor de criticasters: wat stellen zij voor? Moeten er meer auto's rondrijden in de stad? De regering beoogt meer mensen de trein te doen nemen; maar dan moet er wel voldoende aanbod zijn, ook op meer afgelegen plekken. Het vervoer van morgen betreft niet alleen het vervoer van personen om economische redenen tussen de grote steden.

Het lid dringt nogmaals aan op fiscale rechtvaardigheid tussen de verschillende vervoerswijzen; dat is heel belangrijk in het raam van de nagestreefde *modal shift*. Wat voor *taxshift* heeft de minister voor ogen?

Tot slot is het lid ingenomen met de initiatieven inzake verkeersveiligheid.

Mevrouw Chanelle Bonaventure (PS) verwijst naar het beleid van de vorige regering, dat tot desinvesteringen heeft geleid. Ze is dan ook ingenomen met de maatregelen van de huidige regering, maar ze verzoekt de minister alert te blijven voor de eisen van de vakbonden en rekening te houden met de noden van de spoorwegmaatschappijen. De fractie van de spreekster steunt de minister en zijn inspanningen.

De heer Frank Troosters (VB) had graag geweten hoe het zit met het contract van de CEO van de NMBS.

L'intervenant souligne que le ministre se fonde sur une vision idéologique et utilise le rail comme levier pour la concrétiser. S'il est vrai qu'il est possible de concilier écologie et mobilité, un ministre de la Mobilité doit avant tout se préoccuper de la mobilité, ce qui implique aussi de garantir une offre de transports publics de qualité et accessible financièrement. Si une perspective de mobilité permet probablement d'obtenir le même résultat qu'une vision axée sur l'écologie, la mobilité prime malgré tout.

Le ministre fait beaucoup de promesses mais ne dispose pas des moyens nécessaires pour les tenir. Les promesses à long terme du gouvernement ne pourront d'ailleurs pas être tenues, comme le reconnaissent aussi d'autres membres. Il s'agit d'un constat pénible. Se pose même la question de savoir si les membres de la majorité ont toujours la volonté de continuer. On ignore quels projets seront écartés par faute de moyens, la CEO de la SNCB s'exprimant avec beaucoup de diplomatie sur cette question. Il semblerait que le projet de transfert modal soit bancal. Il faudrait peut-être penser d'abord aux voyageurs avant de penser à l'idéologie.

Le membre se demande aussi ce qu'il se passe avec le recrutement, à propos duquel des mesures sont annoncées depuis longtemps. Et quel est l'état d'avancement des projets-pilotes?

Le permis à points constitue une pomme de discorde au sein du gouvernement. L'intervenant est disposé à mener ce débat, mais il faudrait d'abord que la coalition adopte une position unanime à cet égard.

Le raccourcissement des délais de réservation pour les personnes handicapées constitue en tout cas un élément positif. Le membre espère que ce système sera étendu au maximum.

Le membre conclut en soulignant le respect qu'il porte aux membres de la communauté juive déportés en Allemagne au cours de la Seconde Guerre mondiale. Il déplore les suppositions formulées par le ministre à l'encontre de sa personne.

M. Emmanuel Burton (MR) signale que son groupe sera attentif au déploiement des investissements promis et exprime l'espoir que les usagers du rail n'aient plus à subir des grèves à répétition.

M. Jef Van den Bergh (cd&v) indique d'abord qu'il est impossible de répondre à toutes les questions posées au cours d'une discussion sur un budget et sur une note de politique générale. Cela ne peut pas non plus

De spreker beklemtoont dat de minister uitgaat van een ideologische visie en het spoor als hefboom gebruikt. Ecologie en mobiliteit kunnen best samengaan, maar een minister die bevoegd is voor Mobiliteit dient uit te gaan van de mobiliteit – met inbegrip van het aanbieden van goed en betaalbaar openbaar vervoer. Een mobiliteitsperspectief levert mogelijk hetzelfde resultaat als een ecologisch uitgangspunt, maar dit neemt niet weg dat mobiliteit op de eerste plaats komt.

De minister belooft veel maar beschikt niet over de nodige middelen. De beloften van een regering op lange termijn kunnen overigens niet worden gegarandeerd. Dit erkennen ook andere leden. Het is een pijnlijke vaststelling. Het is zelfs de vraag of de wil bij de meerderheid nog aanwezig is om door te gaan. Het is niet duidelijk welke projecten zullen moeten wijken wegens een tekort aan middelen. De CEO van de NMBS drukt zich op dat vlak heel diplomatisch uit. Het ziet ernaar uit dat de *modal shift* op losse schroeven staat. Misschien moet eerst aan de reizigers worden gedacht, in plaats van aan de ideologie.

Het lid vraagt zich ook af wat er gebeurt met de aanwerving, waarvoor reeds lang maatregelen worden aangekondigd. En hoe zit het met de proefprojecten?

Het rijbewijs met punten is een twistappel binnen de regering. De spreker wil graag het debat aangaan, maar dan dient de coalitie wel een eensgezind standpunt in te nemen.

Positief in ieder geval is de inkorting van de reserveringstermijn voor personen met een beperking. Het lid hoopt dat het systeem zoveel mogelijk wordt uitgebreid.

Tot slot onderstreept het lid het respect dat hij heeft voor de leden van de joodse gemeenschap die tijdens de Tweede Wereldoorlog naar Duitsland werden gedeporteerd. Hij betreurt de veronderstellingen van de minister over zijn persoon.

De heer Emmanuel Burton (MR) wijst erop dat zijn fractie nauwlettend zal toezien op het inzetten van de beloofde investeringen en hij spreekt de hoop uit dat de spoorgebruikers niet weer telkens stakingen moeten meemaken.

De heer Jef Van den Bergh (cd&v) stelt vooreerst dat het niet mogelijk is alle vragen te beantwoorden tijdens een bespreking over de begroting en de beleidsnota. Dat kan ook niet de bedoeling zijn: de leden beschikken

être l'objectif, les membres disposant également de la possibilité de poser des questions orales au cours d'une session de questions distincte.

Il est toutefois certain que des questions reviennent, comme celles sur l'acquisition de locomotives. Le ministre entend résoudre les problèmes actuels à l'aide d'un plan d'action. Si ce projet est extrêmement positif, il n'est néanmoins assorti d'aucun calendrier, et les priorités ne sont pas claires. Certaines questions pourraient également concerner le plan tarifaire. D'autres thématiques qui nécessiteraient plus de précisions ou d'explications sont la ligne Hamont-Weert, la loi sur les procédures de vol, la consommation d'alcool au volant et le permis à points.

Le membre estime qu'il importe de renforcer la sécurité routière. Force est de constater que le système et ses nouveaux panneaux de signalisation, règles et amendes n'apportent aucune solution à cet égard: l'auteur de l'infraction paie une amende (ce qui n'est parfois même pas toujours le cas), puis son infraction est "oubliée". C'est pourquoi il convient de continuer à convaincre les usagers de la route que le respect de la sécurité routière est nécessaire pour permettre à chacun de se déplacer au sein de notre société. Pour y parvenir, l'intervenant n'a jusqu'à présent rien trouvé de mieux que le permis à points. Il souhaiterait un système efficace, pas nécessairement un permis à points, et il ne s'oppose pas non plus à ce que ce système soit dénommé autrement.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) considère le rail comme l'épine dorsale de notre réseau de transports en commun et partage la vision du ministre à cet égard. Toutefois, le mécontentement est grand au sein des organisations syndicales, du personnel et des voyageurs. Ces frustrations convergent et correspondent même à celles de la CEO. Les voyageurs soutiennent également le personnel en grève. Tout le monde s'attend à ce que le ministre prenne des mesures. Le personnel de la SNCB se plaint du manque d'effectifs et de la charge de travail trop élevée. Il y a trop de chefs et trop peu de travailleurs sur le terrain. La scission de l'entreprise ferroviaire n'a jamais été une bonne chose. Pourquoi ne pas réunir de nouveau les deux entreprises ferroviaires? L'intervenante demande au ministre de réagir et de proposer des solutions, même s'il est évident que l'on ne peut pas lui imputer les choix stratégiques opérés dans le passé.

L'intervenante présente les amendements n^{os} 11 et 12 (DOC 55 2932/004) tendant à allouer davantage de moyens à la SNCB et à Infrabel en 2023. Les amendements à l'examen font d'ailleurs suite à une demande du personnel et des organisations syndicales, mais aussi des CEO de la SNCB et d'Infrabel.

ook over de mogelijkheid mondelinge vragen te stellen in een afzonderlijke vragensessie.

Niettemin zullen sommige vragen ongetwijfeld terugkomen, zoals de aankoop van locomotieven. De minister wil de huidige problemen oplossen door middel van een actieplan. Heel goed, maar er is geen timing en de prioriteiten zijn niet duidelijk. Ook naar het tariefplan kan men informeren. Andere thema's die verdere uitleg of beschouwingen behoeven zijn de lijn Hamont-Weert, de vliegwet, alcoholgebruik aan het stuur en het puntenrijbewijs.

Het lid acht het belangrijk verkeersveiligheid na te streven. Men kan niet meer rond de vaststelling heen dat het systeem met nieuwe regels, verkeersborden en boetes geen oplossing biedt: de overtreder betaalt een boete voor zijn overtreding (of zelfs niet eens...) en daarna is de kwestie "vergeten". Het is daarom nodig de weggebruikers er blijvend van te overtuigen dat veiligheid een noodzaak is om samen te kunnen bewegen in de samenleving. De spreker heeft tot op heden niets beters gevonden dan het rijbewijs met punten. Hij kijkt uit naar een systeem dat effect zou hebben, niet noodzakelijk een rijbewijs met punten, en heeft ook geen bezwaar tegen een systeem dat anders zou worden genoemd.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) beschouwt het spoor als de ruggengraat van het openbaar vervoer en deelt de visie van de minister op dat vlak. Het ongenoegen bij vakbonden, personeel en reizigers is echter groot. De frustraties "matchen" en komen zelfs overeen met die van de CEO. De reizigers steunen ook het stakende personeel. Iedereen verwacht dat de minister iets onderneemt. Het personeel bij de NMBS klaagt over het personeelstekort en de te hoge werkdruk. Er zijn te veel bazen en te weinig werkvolk. De splitsing van het spoorbedrijf is geen goede zaak geweest. Waarom beide spoorbedrijven niet opnieuw samenbrengen? De sprekerster vraagt de minister nu te reageren en oplossingen te bieden, ook al spreekt het voor zich dat hem niet de verantwoordelijkheid in de schoenen kan worden geschoven voor beleidskeuzes uit het verleden.

De sprekerster dient de amendementen nrs. 11 en 12 (DOC 55 2932/004) in, met het oog op de toekenning van meer middelen voor NMBS en Infrabel in 2023. Dit is trouwens een vraag van het personeel en de vakbonden, maar ook van de CEO's van NMBS en Infrabel.

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) se réjouit de constater que le ministre a pris conscience qu'il fallait mettre fin au cauchemar des voyageurs du rail. Il est également positif qu'un plan d'action soit mis en œuvre pour la ligne Anvers-Bruxelles-Charleroi. Les chiffres de la ponctualité des trains à destination de la Campine sont dramatiques. La membre compte sur un plan d'action solide qui produira des résultats.

Le manque de personnel à la SNCB, ainsi que les absences pour cause de maladie du personnel restent clairement problématiques. Peut-être serait-il judicieux de prévoir une formation professionnelle individuelle, comme le fait le VDAB.

Allrail souligne les problèmes liés à l'attribution directe du transport intérieur de voyageurs. Quelle est la position du ministre à ce sujet?

En ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles-National, l'appellation "poubelle sonore" est regrettable. Elle n'est pas fondée, et si elle l'était, elle s'appliquerait aussi à tous les aéroports vers lesquels se dirigent les avions au départ de Bruxelles et inversement.

Le décompte des quotas (*quota counts*) aura un effet sur l'emploi, et le durcissement des normes ne figure pas dans l'accord de gouvernement, qui renvoie plutôt au rôle de pionnier de la Belgique à l'égard du trafic des trains de nuit et à ses effets à l'égard du développement de Bruxelles en tant que hub et des vols court-courriers.

Mme Verhaert demande que l'accord de gouvernement soit mis en œuvre en ce qui concerne les liaisons TGV et la loi sur les procédures de vol.

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) rappelle le principe selon lequel tout gouvernement peut revenir sur les décisions prises par le gouvernement précédent. Il cite l'exemple, de la TVA sur l'énergie, fixée à 21 % par le gouvernement précédent et qui a été réduite à 6 % par une décision du nouveau gouvernement.

L'insuffisance des investissements dans les chemins de fer dans le passé est la cause des problèmes actuels. La CEO de la SNCB se réjouit aujourd'hui que des fonds supplémentaires lui soient alloués et que, pour la première fois, une planification à plus long terme ait lieu, fût-ce dans des circonstances difficiles indépendantes de la responsabilité du gouvernement.

Certains membres estiment que le contrat de gestion n'est guère qu'un bout de papier. On ne peut pas garantir que les moyens seront disponibles à l'avenir. Or, tout contrat de gestion – la SNCB étant demanderesse depuis plusieurs années – s'étend sur plusieurs législatures.

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) is blij dat de minister tot het besef is gekomen dat de nachtmerrie van de spoorreizigers dient te worden aangepakt. Goed is ook dat er een actieplan komt voor de lijn Antwerpen-Brussel-Charleroi. Dramatisch zijn de cijfers in verband met de stiptheid van de treinen naar de Kempen; het lid rekent op een sterk actieplan dat hier resultaten zal leveren.

Het personeelstekort bij de NMBS, maar ook de ziekte van het personeel blijven duidelijk problematisch. Misschien verdient het aanbeveling met individuele beroepsopleidingen te werken, zoals dat bij de VDAB bekend is.

Allrail wijst op de problemen in verband met de onderhandse gunning van het binnenlandse reizigersvervoer per spoor. Hoe staat de minister hiertegenover?

Wat Brussels Airport betreft, valt de term "geluidsvuïlnisbak" te betreuren. Dit berust niet op feiten, en als dat wel zo zou zijn, zouden alle luchthavens waar vliegtuigen vertrekkende vanuit Brussel naartoe vliegen en vice versa dat ook zijn.

Quota counts zullen een effect hebben op de werkgelegenheid en een verstrenging van de normen staat niet in het regeerakkoord, maar wel de voorttrekkersrol van België in het nachttreinverkeer met alle gevolgen van dien inzake de ontwikkeling van Brussel als hub en de impact op de vluchten op korte afstand.

Mevrouw Verhaert vraagt het regeerakkoord uit te voeren met betrekking tot de hst-verbindingen en de vliegwet.

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) herinnert aan het principe dat elke regering een beslissing van een vorige regering kan terugdraaien. Zo is de btw op energie, die door de vorige regering op 21 % werd bepaald, door een beslissing van de nieuwe regering naar 6 % gedaald.

Onvoldoende investeringen in het spoor in het verleden zijn de oorzaak van de huidige problemen. De CEO van de NMBS drukt nu wel haar vreugde uit dat er extra middelen worden toegekend en dat voor het eerst ook op langere termijn wordt gepland – in moeilijke omstandigheden die niet de verantwoordelijkheid zijn van de regering.

Sommige leden beschouwen het beheerscontract ei zo na als een vodge papier. Men kan niet garanderen dat de middelen er in de toekomst zullen zijn, maar een beheerscontract, waar de NMBS al jaren om vraagt, loopt over verschillende regeerperioden. En als de oppositie

Et si l'opposition prend les commandes et souhaite à nouveau faire des économies, elle devra clairement indiquer ses intentions. Selon la CEO de la SNCB, le contrat de gestion change en tout cas la donne.

L'idée de lancer des projets dans le cadre desquels des entreprises privées exploiteront certaines lignes, comme le prévoit l'accord de gouvernement fédéral, figurait déjà dans un ancien accord de gouvernement flamand qui proposait des projets pilotes au sein de la société de transport par bus De Lijn. Mais un réseau de bus est plus facile à scinder qu'un réseau ferroviaire intégré, et le gouvernement flamand n'a jamais réussi à lancer ces projets pilotes. La Cour des comptes enquête actuellement sur ce fiasco politique. La scission du réseau ferroviaire est impossible et il n'existe aucun exemple de projet pilote à l'étranger.

L'intervenant se réjouit que le permis à points ne soit pas abandonné. Au contraire, l'intention est de continuer à discuter de ce système dans des groupes de travail afin de l'affiner. L'objectif essentiel de ce permis doit rester inchangé: lutter contre la récidive et priver de permis tout conducteur qui continue à accumuler les infractions. Tous les groupes politiques ne sont pas aussi clairs sur le permis de conduire à points.

M. Josy Arens (Les Engagés) se réjouit de la conclusion d'un contrat de gestion. La réduction du taux de TVA à 0 % sur les tickets de train a-t-elle été discutée avec le ministre des Finances et quel est le coût pour l'État de cette mesure?

Ce sont avant tout les crédits d'engagement qui comptent. Ils s'élevaient à plus de 3557.000.000 euros en 2020, pour baisser les années suivantes, et remonter à 3611.000.000 euros pour 2023. Ce n'est pas une augmentation spectaculaire. Le problème c'est parfois de promettre quelque chose, sans parvenir à engager les montants prévus. Quelles en sont les raisons?

Le membre demande davantage d'attention pour la sécurité au niveau du rail, mais également de manière plus globale, au niveau des communes. Il ne sera en effet plus possible de garantir la sécurité au niveau du rail dans certaines zones, par exemple dans les gares de Marbehan et Arlon.

Enfin, la régression du service sur les lignes reliant la province du Luxembourg à Bruxelles est regrettable. Il est important d'investir partout, également au sud de Namur. Or, rien n'évolue positivement depuis des décennies.

aan het roer komt en opnieuw wil besparen, dan moet zij haar voornemens duidelijk uitspreken. Voor de CEO van de NMBS zorgt het beheerscontract in ieder geval voor een trendbreuk.

Experimenteren met projecten waarbij private bedrijven bepaalde lijnen exploiteren, zoals in het federale regeerakkoord staat, is een idee dat overgenomen werd uit een oud Vlaams regeerakkoord dat proefprojecten bij de busvervoersmaatschappij De Lijn in het vooruitzicht had gesteld. Maar een busnet is makkelijker op te splitsen dan een geïntegreerd spoornet en de Vlaamse regering is er nooit in geslaagd met proefprojecten van wal te steken. Thans onderzoekt het Rekenhof dat beleidsfiasco. Het spoornet opsplitsen is onmogelijk en voorbeelden van proefprojecten in het buitenland zijn er niet.

Dat het puntenrijbewijs niet van tafel is, verheugt de spreker. Integendeel, het is de bedoeling het systeem verder te bespreken in werkgroepen om het te verfijnen. De essentie van dat rijbewijs moet overeind blijven, namelijk recidive aanpakken en het rijbewijs intrekken als een bestuurder de overtredingen blijft opstapelen. Niet alle fracties zijn even duidelijk over het rijbewijs met punten.

De heer Josy Arens (Les Engagés) is ingenomen met het beheerscontract. Werd de verlaging van het btw-tarief naar 0 % op de vervoerbewijzen voor de trein besproken met de minister van Financiën? Wat kost die maatregel voor de Staat?

Het zijn vooral de vastleggingskredieten die tellen. Die bedroegen ruim 3557.000.000 euro in 2020, daalden in de daaropvolgende jaren en stijgen naar 3611.000.000 euro voor 2023. Dat is geen spectaculaire verhoging. Het probleem is dat soms iets wordt beloofd zonder dat de bedragen daartoe kunnen worden vastgelegd. Hoe komt dat?

Het lid roept op tot meer aandacht voor veiligheid, op spoorwegniveau maar ook meer algemeen op gemeentelijk niveau. In bepaalde gebieden, in de stations van Marbehan en Aarlen bijvoorbeeld, zal de spoorveiligheid niet meer kunnen worden gewaarborgd.

Tot slot is de achteruitgang van de dienstverlening op de lijnen tussen de provincie Luxemburg en Brussel betreurenswaardig. Het komt erop aan overal te investeren, ook ten zuiden van Namen. Vastgesteld wordt echter dat er van een positieve evolutie al decennialang geen sprake is.

D. Réponses complémentaires du ministre

1. Le rail

Si le ministre entend réaliser ses ambitions, il s'adaptera néanmoins aussi en fonction des circonstances, en répondant aux besoins.

Après une période de coupes sèches, les moyens budgétaires ont été augmentés de deux milliards d'euros et seront affectés à différents objectifs, y compris la modernisation de la ligne entre Arlon et Bruxelles. Les travaux continuent chaque nuit sur cette ligne.

Il est évident que les décisions du passé ont de nombreuses répercussions. En revanche, il y a maintenant des contrats de gestion. Le ministre obtiendra des moyens pour le rail lors de chaque conclave pour les dix années à venir. Il pourra aussi demander davantage de moyens. Certes, la garantie n'est pas absolue, compte tenu du principe d'annuité des budgets. En tout cas, il continuera à défendre le refinancement du rail, tant qu'il est en position de le faire.

Les perspectives à long terme (dix ans) données à la SNCB et à Infrabel leur permettront de faire des investissements de manière intelligente.

Le manque de personnel est une réalité, comme dans d'autres secteurs. Suivant le plan d'action, les conditions d'engagement ont été assouplies et une réserve de personnel est prévue afin de remplacer les absents (pour cause de maladie, etc...).

Une évaluation de l'offre aura lieu en mars 2023, pour décider d'une éventuelle augmentation. Cette augmentation suppose des moyens et du personnel suffisants. Il faudra du temps.

Il est essentiel de disposer d'un réseau suffisamment important pour faire face aux imprévus. Les voies alternatives permettent de faire circuler des trains en dépit d'un accident ou de travaux d'entretien. Les petites gares ont toute leur importance.

La superficie de la Belgique est très limitée, mais le réseau ferroviaire est dense et constitue un patrimoine qui doit être préservé. Un euro investi dans le rail génère trois euros de retour dans l'économie. Il y a d'ailleurs une forte demande des entreprises pour faire circuler les marchandises par le rail et le savoir-faire belge dans le domaine ferroviaire est une source de fierté à l'étranger. Il ne faut pas désinvestir et se replier sur soi. Ce serait irresponsable sur le plan environnemental.

D. Aanvullende antwoorden van de minister

1. Het spoor

Hoewel de minister zijn ambities beoogt waar te maken, zal hij zich toch ook moeten aanpassen aan de omstandigheden, door aan de behoeften te voldoen.

Na een periode van harde bezuinigingen worden de budgettaire middelen met twee miljard euro verhoogd; ze zullen worden ingezet voor verschillende doelstellingen, waaronder de modernisering van de lijn Aarlen-Brussel. Er wordt elke nacht aan die lijn gewerkt.

Het ligt voor de hand dat de beslissingen uit het verleden talloze gevolgen hebben. Anderzijds zijn er thans beheerscontracten. De minister zal de komende tien jaar bij elk begrotingsconclaaf middelen voor het spoor verkrijgen. Hij zal ook meer middelen kunnen vragen. Die waarborg is weliswaar niet absoluut, gezien het beginsel van de jaarperiodiciteit van de begroting. In elk geval zal hij voor de herfinanciering van het spoor blijven opkomen zolang hij een functie bekleedt die zulks toestaat.

De aan de NMBS en Infrabel geboden vooruitzichten op lange termijn (tien jaar) zullen hen in de mogelijkheid stellen slim te investeren.

Het personeelstekort is een werkelijkheid, zoals in andere sectoren. In overeenstemming met het actieplan werden de aanwervingsvoorwaarden versoepeld en werd een personeelsreserve aangelegd om de afwezigen (wegens ziekte enzovoort) te vervangen.

In maart 2023 zal een evaluatie van het aanbod plaatsvinden om te beslissen of en waar dat misschien moet worden verhoogd. Er zij op gewezen dat een ruimer aanbod voldoende middelen en personeel vereist. Dat vraagt tijd.

Een netwerk hebben dat groot genoeg is om onverwachte gebeurtenissen op te vangen, is essentieel. Alternatieve sporen zorgen ervoor dat de treinen kunnen blijven rijden, ondanks een ongeval of onderhoudswerkzaamheden. Ook de kleine stations zijn belangrijk.

België is beperkt qua oppervlakte, maar het spoorwegnet is dicht en vormt een erfgoed dat behouden moet blijven. Een in het spoor geïnvesteerde euro levert drie euro op in de economie. Er is trouwens een sterke vraag van de bedrijven om goederen per spoor te vervoeren en de knowhow van de Belgische spoorwegen is een bron van trots in het buitenland. Desinvesteren en zich van de buitenwereld afsluiten zijn niet aan de orde. Dat zou ecologisch onverantwoord zijn.

Il est vrai que la SNCB avait annoncé compter sur plus de moyens, mais c'était il y a deux mois. Entre-temps, la société a retravaillé ses plans.

Le ministre a obtenu des moyens budgétaires moins élevé qu'il ne l'avait souhaité, mais ainsi fonctionne la négociation budgétaire. Le montant de deux milliards d'euros pour les dix années à venir, en plus de ce qui a déjà été accordé, est néanmoins de loin supérieur à ce que les responsables du rail avaient pensé pouvoir obtenir. En plus, il y a moyen d'emprunter auprès de la Banque européenne d'investissement.

La SNCB et Infrabel sont des sociétés publiques autonomes qui bénéficient d'une dotation; la question des crédits d'engagement n'est donc pas pertinente. Une partie de la dotation dépend du nombre de voyageurs transportés. Les dotations sont indexées. Des solutions ont été trouvées (Opex).

En ce qui concerne Allrail, le ministre renvoie à sa première réponse. Il d'agit d'un lobby qui porte son regard sur la meilleure partie du rail en Belgique. il a été opté pour le *direct award* pour dix ans. Toutes les décisions sont conformes au droit européen. On ne peut du reste comparer la Belgique avec les Pays-Bas, le rail dans ces deux pays est trop différent.

Pour ce qui est de Hamont-Weert, il y a des réunions entre les pays concernés. Les partenaires savent bien que la Belgique souhaite électrifier la ligne. La Belgique a fait sa part du travail.

Enfin, la sécurité sur le rail implique la présence d'accompagnateurs dans chaque train. Le ministre renvoie à Securail et la police du rail.

2. Secteur aérien

L'accord de gouvernement est clair: une loi survol devra être adoptée, ce qui suppose un travail préalable important et une préparation minutieuse.

La pollution sonore est un problème pour de nombreuses personnes à proximité de l'aéroport de Bruxelles-National. L'objectif est de traiter ce problème et de trouver des solutions. Toutes les compagnies aériennes sont les bienvenues à Bruxelles et si elles y envoient leurs avions les plus propres et les plus performants, tout le monde y gagnera et il sera possible d'épargner l'économie et la santé des riverains. Bien que ce dossier soit lourd sur le plan communautaire, des progrès sont possibles. Cela dit, il ne fait aucun doute que la capitale de l'Europe doit avoir un aéroport.

De NMBS had inderdaad aangegeven op meer middelen te rekenen, maar dat was twee maanden geleden. Inmiddels heeft het bedrijf zijn plannen bijgesteld.

De minister heeft minder budgettaire middelen in de wacht gesleept dan verhoopt, maar bij begrotingsonderhandelingen is zulks nooit uitgesloten. Het bedrag van twee miljard euro voor de komende tien jaar, bovenop wat al toegekend is, is echter veel meer dan wat de spoorwegleiding dacht te kunnen verkrijgen. Bovendien kan er bij de Europese Investeringsbank worden geleend.

De NMBS en Infrabel zijn autonome overheidsbedrijven met een dotatie; de vraag naar de vastleggingskredieten is hier dus niet aan de orde. De dotatie is deels afhankelijk van het aantal vervoerde reizigers. De dotaties worden geïndexeerd. Er zijn oplossingen gevonden (Opex).

Met betrekking tot Allrail verwijst de minister naar zijn eerste antwoord. Die lobbygroep focust op het beste deel van het spoor in België. Er is gekozen voor de *direct award* voor tien jaar. Alle beslissingen sporen met het Europees recht. De Nederlandse en de Belgische spoorwegen verschillen overigens te veel van elkaar om ze over één kam te scheren.

Wat de lijn Hamont-Weert betreft, zijn er gesprekken tussen de beide landen. De partners weten dat België de lijn wil elektrificeren. België heeft zijn deel van het werk gedaan.

Tot slot wijst de minister erop dat veiligheid op het spoor inhoudt dat er op elke trein treinbegeleiders aanwezig zijn. Hij verwijst naar Securail en de spoorweggpolitie.

2. De luchtvaartsector

Het regeerakkoord is duidelijk: er moet een vliegwet komen. Dit veronderstelt veel voorafgaand werk en een grondige voorbereiding.

Geluidshinder is een probleem voor veel omwonenden van de luchthaven van *Brussels Airport*. Bedoeling is dat probleem aan te pakken en oplossingen te vinden. Alle luchtvaartmaatschappijen zijn welkom in Brussel, en indien ze hun meest milieuvriendelijke en performante toestellen sturen, zal iedereen er baat bij hebben en wordt het mogelijk de economie en de gezondheid van de omwonenden te sparen. Het dossier is wel communautair geladen, maar vooruitgang is mogelijk. Het lijkt echter geen twijfel dat de hoofdstad van Europa over een luchthaven moet beschikken.

3. Trafic

La Belgique est l'un des rares pays d'Europe à ne pas avoir de permis de conduire à points. Ce permis sera un élément de la solution, mais pas la seule solution.

Le signal doit être donné aux citoyens qu'un nombre élevé d'accidents et de morts sur la route est inacceptable. La Belgique est en retard quant à la façon dont la circulation se conçoit.

E. Répliques complémentaires des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) estime qu'il est révélateur que certains collègues aient plus de choses négatives à dire sur le gouvernement précédent que de choses positives à dire sur la politique de l'actuel ministre de la Mobilité. C'est compréhensible, car les résultats de la politique actuelle ne sont pas à la hauteur des espérances. C'est pourquoi certains détournent l'attention sur des questions secondaires, comme celle des projets pilotes de De Lijn.

Le membre conteste la responsabilité des politiques précédentes attribuée à son groupe. Aucun membre de son groupe n'a jamais été responsable des chemins de fer en tant que ministre.

En outre, l'approche adoptée dans le passé était reconnaissable: engagements et "bétonnage" pour "plus tard". Il n'est pas vrai non plus que c'est la première fois qu'un engagement à long terme est proposé. Dès 2012, un plan d'investissement pluriannuel a été établi pour la période 2013 – 2025. Le gouvernement précédent a cependant ensuite constaté qu'il manquait d'argent. Il n'a toutefois pas fait d'économies mais a suivi sa trajectoire budgétaire. Les moyens ont même augmenté.

Aujourd'hui, c'est exactement le même scénario qui se répète. Trois milliards sont annoncés pour les dix prochaines années, mais 200 millions seulement sont prévus pour les deux prochaines années. Le gouvernement est déjà en train de revoir ses plans. Par ailleurs, la CEO de la SNCB a déclaré que la situation sera très difficile au cours des prochaines années en raison de l'écart entre les moyens – insuffisants – et l'offre de services imposée par le ministre.

Il est vrai que le budget est plus élevé que jamais, et c'est le mérite du ministre. Mais plus d'argent n'est pas une fin en soi. L'objectif devrait être d'offrir un meilleur service, ce qui n'est pas le cas. Au contraire, la qualité du service a diminué. Le gouvernement fait moins bien avec plus d'argent.

3. Verkeer

België is een van de weinige landen in Europa zonder rijbewijs met punten. Dat rijbewijs is een element, maar niet de enige oplossing.

De burgers moeten het signaal krijgen dat te veel ongevallen en doden op de Belgische wegen niet aanvaardbaar zijn. België hinkt achterop wat de visie op verkeer betreft.

E. Aanvullende replieken van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) vindt het tekenend dat bepaalde collega's meer negatiefs te vertellen hebben over de vorige regering dan positiefs over het beleid van de huidige minister van Mobiliteit. Dit is begrijpelijk, omdat de resultaten van het huidige beleid niet zijn wat men gehoopt had. Men leidt de aandacht af naar bijzaken, zoals proefprojecten bij De Lijn.

Het lid betwist de verantwoordelijkheid voor het vorige beleid dat aan zijn fractie wordt toegeschreven. Nog nooit was een lid van zijn fractie als minister verantwoordelijk voor het spoor.

In het verleden was de aanpak overigens herkenbaar: engagementen en "betonningen" voor "later". Het klopt ook niet dat er voor het eerst een lange termijn wordt geboden. Reeds in 2012 was er een meerjareninvesteringsplan voor de periode 2013 – 2025. Vervolgens heeft de vorige regering vastgesteld dat er geen geld was. Ze heeft echter niet bespaard, maar hetzelfde budgettaire traject gevolgd. De middelen zijn zelfs nog gestegen.

Vandaag herhaalt zich exact hetzelfde scenario. Er wordt drie miljard euro aangekondigd voor de komende tien jaar, maar slechts 200 miljoen euro uitgetrokken voor de komende twee jaar. De regering is haar plannen al aan het bijsturen. De CEO van de NMBS heeft overigens verklaard dat de situatie de komende jaren zeer moeilijk wordt wegens de kloof tussen de middelen die tekortschieten en het aanbod dat door minister opgelegd wordt.

Juist is dat er nu meer budget is dan ooit en dat is de verdienste van de minister. Maar meer geld is geen doel op zich. Het doel moet zijn: een betere dienst. En die is er niet. Integendeel, de kwaliteit van de dienst is gedaald. Met meer geld wordt er minder bereikt.

L'intervenant évoque un certain nombre de facteurs qui expliquent cette contradiction. L'un des éléments est le retard de livraison de centaines de voitures M7 en raison de la crise sanitaire. Mais la détérioration du service est aussi la conséquence de choix politiques: davantage de liaisons ferroviaires partout et de dépenses d'entretien sans vision à long terme. Comme l'a déclaré l'ancien CEO d'Infrabel: "un train n'est pas fait pour transporter 15 personnes entre deux villages, ce qui nécessite l'entretien d'une double ligne électrifiée. Je ne connais pas de meilleur exemple de gaspillage des deniers publics."

Aucune question n'est posée sur l'avenir de certaines lignes ni sur l'opportunité d'augmenter ou de réduire le trafic ferroviaire à certains endroits. L'entretien du réseau se fait sans vision. Le rail est considéré comme un "patrimoine", et les questions critiques à ce sujet sont taboues.

À la SCNB, l'argent est dépensé pour financer les activités existantes et donc pour creuser le gouffre de la dette. Y a-t-il des passagers ou non? Y a-t-il une demande de transport ou non? Y a-t-il une demande de transport de marchandises ou non? Existe-t-il un seuil minimal de rentabilité ou un délai minimum de retour sur investissement? Tout cela n'a aucune importance dans cette politique, qui considère l'élargissement de l'offre ferroviaire comme une fin en soi.

Le dogme vert préconise davantage de trains dans chaque village, dans chaque gare, pour tout le monde. Le coût n'a pas d'importance, ni le fait qu'il y ait suffisamment de passagers. Le service public a une valeur ajoutée en soi. Il n'est pas question de fermer des gares et il faut déployer plus de trains partout. L'intervenant propose quant à lui de faire circuler des trains là où il y a une demande, ou là il existe un potentiel démontrable. Mais lorsqu'il n'y a pas de passagers, il est tout à fait insensé de prévoir plus de trains pour transporter de l'air. Qui a intérêt à faire circuler des trains vides? Personne, et le climat non plus. Le seul "avantage" est d'alourdir encore les dettes de la SNCB.

L'intervenant souligne que sa vision est d'ailleurs beaucoup plus proche de celle de la direction de la SNCB elle-même. Il ressort en effet d'une interview de sa CEO que la SNCB a besoin d'une vision industrielle. On ne peut pas considérer la SNCB comme une sorte de ministère.

Par ailleurs, les plaintes concernant la mauvaise qualité du service sont balayées d'un revers de la main par certains membres. M. Roggeman, quant à lui, prend au

De spreker overloopt een aantal factoren die dat verklaren. Een element is te wijten aan de vertraging bij de levering van honderden nieuwe M7 door corona. Maar de slechtere dienst is ook een gevolg van beleidskeuzes: overal meer treinverbindingen en uitgaven voor onderhoud zonder visie op de lange termijn. Zoals de vorige CEO van Infrabel heeft verklaard: "een trein is niet gemaakt om vijftien personen te vervoeren tussen twee dorpen en daarvoor een dubbele geëlektrificeerde lijn te onderhouden. Ik ken geen beter voorbeeld van verspilling van overheidsgeld."

Er worden geen vragen gesteld over de toekomst van bepaalde lijnen of over locaties waar meer of minder verkeer raadzaam is. De instandhouding gebeurt zonder visie. Het spoor wordt als "patrimonium" beschouwd. Kritische vragen daarover zijn taboe.

Geld wordt bij de NMBS uitgegeven aan de lopende werking en dus om de schuldenput uit te diepen. Zijn er reizigers of niet? Is er vervoersvraag of niet? Is er vraag naar goederenvervoer of niet? Is er een minimaal rendement of terugverdientijd? Het maakt allemaal niet uit, extra treinen zijn voor dit beleid een doel op zich.

Het groene dogma pleit voor meer treinen in elk dorp, in elk station, voor iedereen. De kosten doen er niet toe, en of er voldoende passagiers zijn doet er ook niet toe. De openbare dienst heeft meerwaarde op zichzelf. Stations mogen niet worden gesloten en meer treinen moeten overal worden ingezet. De spreker stelt daarentegen voor treinen in te leggen waar er vervoersvraag is, of waar er aantoonbaar potentieel is. Maar waar er geen passagiers zijn, is het volslagen zinloos meer treinen in te plannen en daarmee meer lucht te vervoeren. Wie heeft er iets aan lege treinen? Niemand, ook het klimaat niet. Het enige wat dat oplevert, is een grotere schuldenput bij NMBS.

Deze visie sluit trouwens veel meer aan bij de visie van de NMBS-leiding zelf. Uit een interview met de CEO kon men afleiden dat de NMBS een industriële visie nodig heeft. Men kan de NMBS niet behandelen als een soort ministerie.

Klachten over zwakke verbindingen worden door sommige leden laatdunkend bekeken. Het lid neemt de noodkreet van reizigers serieus. En er is hiervoor een

sérieux les cris d'alarme des usagers. Et il y a de quoi, car jamais auparavant il n'y a eu autant de retards et de trains annulés, et ce, de manière structurelle.

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) constate que certains responsables de l'ancienne majorité avaient compris que l'austérité menait à l'impasse. Les effets des politiques du passé se font ressentir actuellement et les choix sont ceux d'une coalition, et pas d'un ministre. L'orateur souligne l'importance d'attirer plus de voyageurs dans les trains et s'appuie sur une méthode pour y parvenir. Ce serait bénéfique pour les recettes de la SNCB, pour l'environnement et pour la mobilité.

M. Pieter De Spiegeleer (VB) regrette que le ministre n'ait pas répondu à une série de questions. Le développement du RER avec ses avantages et désavantages pour Termonde se poursuit, mais la région ne dispose par contre pas d'une bonne connexion avec la côte. Le diesel ne disparaît pas du paysage.

Enfin, le membre déplore le fait que le ministre ne tient pas ses promesses et n'atteint pas les objectifs annoncés dans la note de politique générale en ce qui concerne le transport de marchandises par rail. Nombreux sont ceux qui s'interrogent de plus en plus, et même le ministre semble douter. Il est plus facile pour un homme politique de défendre les voyageurs que les conteneurs, qui eux ne sont pas dotés de la parole. Et puis, la réalité est que les moyens ne sont pas suffisants. Or, on ne juge pas les responsables politiques d'après leurs souhaits, mais sur la base de leurs réalisations.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) rappelle la colère du personnel ferroviaire et déplore que les membres de la majorité sous-estiment la gravité de la situation. L'intervenante relaye les demandes des travailleurs et plaide pour des mesures urgentes. Singulièrement l'attitude du groupe Ecolo-Groen est incompréhensible.

M. Jef Van den Bergh (cd&v) attribue les problèmes actuels du rail aux décisions du passé mais il n'est guère intéressant de mener un débat sur les responsabilités de chacun dans le cadre de l'examen du budget. La SNCB doit se comprendre comme un système industriel complexe. Certaines choses s'expliquent même par des décisions qui peuvent remonter aux années 1980. Il importe, en revanche, d'examiner à présent comment améliorer le rail à l'avenir.

Pour ce qui est de l'Institut Vias, le débat mérite d'être approfondi.

grond in realiteit, want nog nooit waren er structureel zoveel afgeschafte treinen of vertragingen.

De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) stelt vast dat bepaalde leden van de vorige meerderheid inmiddels doorhebben dat bezuinigingen een doodlopend straatje zijn. De gevolgen van het vroegere beleid doen zich nu gevoelen en de gemaakte keuzes zijn die van een hele regering en niet van deze of gene minister. De spreker benadrukt hoe belangrijk het is meer reizigers op de trein te krijgen en doelt op een methode om dat te bewerkstelligen. Zulks zou niet alleen goed zijn voor de ontvangsten van de NMBS, maar ook voor het milieu en de mobiliteit.

De heer Pieter De Spiegeleer (VB) betreurt dat de minister op een aantal vragen geen antwoord gegeven heeft. Het GEN wordt voort uitgebouwd, met alle voor- en nadelen voor Dendermonde, maar die streek beschikt aan de andere kant niet over een goede verbinding met de kust. Diesel verdwijnt niet uit het landschap.

Tot slot betreurt het lid dat de minister zijn beloften niet nakomt en de in de beleidsnota aangekondigde doelstellingen inzake goederenvervoer per spoor niet haalt. Velen hebben daar almaar meer vragen bij en ook de minister zelf lijkt te twijfelen. Voor een politicus is het gemakkelijker op te komen voor reizigers dan voor containers, die geen stem hebben. Voorts is het een feit dat de middelen ontoereikend zijn. Beleidsmakers worden echter niet beoordeeld op wat ze willen, maar op wat ze klaargespeeld hebben.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) brengt de woede van het spoorwegpersoneel in herinnering en betreurt dat de leden van de meerderheid de ernst van de situatie onderschatten. Zij vertolkt de verzuchtingen van de werknemers en pleit voor dringende maatregelen. Met name de houding van de Ecolo-Groen-fractie is onbegrijpelijk.

De heer Jef Van den Bergh (cd&v) schrijft de huidige problemen van het spoor toe aan beslissingen uit het verleden, maar in het raam van een begrotingsbespreking is het niet echt interessant om een debat te voeren over eenieders verantwoordelijkheid. De NMBS moet worden gezien als een complex industrieel systeem. Voor de verklaring van bepaalde zaken moet soms zelfs worden verwezen naar beslissingen uit de jaren 1980. Vandaag komt het er echter op aan te bekijken hoe we het spoor in de toekomst kunnen verbeteren.

Wat Vias institute betreft, dient het debat te worden uitgediept.

M. Josy Arens (Les Engagés) insiste sur le fait que les dotations à la SNCB et à Infrabel sont contenues dans des crédits d'engagement. Entre 2020 et 2023, celles-ci ont augmenté de 86.966.000 euros. L'augmentation n'est cependant pas en mesure de couvrir la hausse des prix dues à l'inflation.

M. Frank Troosters (VB) exprime ses craintes quant au fait que les promesses ne seront peut-être pas tenues, car elles ne peuvent être garanties. Le membre espère que le paquebot pourra changer de cap, mais ce sera difficile avec le budget actuel.

III. — AVIS

La commission émet, par 10 voix contre 4, exprimées à la suite d'un vote par appel nominal, un avis favorable sur la Section 33 – SPF Mobilité et Transports (*partim*: Mobilité), du projet de loi contenant le budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2023.

Ont voté pour:

Ecolo-Groen: Marie-Colline Leroy, Nicolas Parent, Cécile Cornet;

PS: Jean-Marc Delizée, Chanelle Bonaventure, Laurence Zanchetta;

MR: 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.

Les rapporteurs,

Maria Vindevoghel
Jef Van den Bergh

Le président,

Jean-Marc Delizée

De heer Josy Arens (Les Engagés) benadrukt dat de dotaties voor de NMBS en voor Infrabel wel degelijk opgenomen zijn in vastleggingskredieten. Tussen 2020 en 2023 zijn die met 86.966.000 euro gestegen. Die verhoging is echter niet opgewassen tegen de prijsstijgingen als gevolg van de inflatie.

De heer Frank Troosters (VB) is bezorgd dat de gemaakte beloften misschien niet nagekomen zullen worden omdat de middelen niet gegarandeerd kunnen worden. Het lid hoopt dat de tanker nog kan keren, maar met het huidige budget zal dat moeilijk zijn.

III. — ADVIES

Bij naamstemming brengt de commissie met 10 tegen 4 stemmen een gunstig advies uit over sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer (*partim*: Mobiliteit) van het wetsontwerp houdende de Algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2023.

Hebben voorgestemd:

Ecolo-Groen: Marie-Colline Leroy, Nicolas Parent, Cécile Cornet;

PS: Jean-Marc Delizée, Chanelle Bonaventure, Laurence Zanchetta;

MR: 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.

De rapporteurs,

Maria Vindevoghel
Jef Van den Bergh

De voorzitter,

Jean-Marc Delizée