

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

15 décembre 2023

PROJET DE LOI

contenant le Budget général des dépenses
pour l’année budgétaire 2024

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
M. Olivier Vajda

Sommaire Pages

I. Exposé introductif du vice-premier ministre et ministre de la mobilité.....	3
II. Discussion	15
A. Questions et observations des membres	15
B. Réponses du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité.....	73
C. Répliques des membres	84
III. Avis	84

Voir:

Doc 55 3647/ (2023/2024):
001: Projet de loi.
002 à 005: Amendements.
006 à 030: Rapports.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

15 december 2023

WETSONTWERP

houdende de Algemene uitgavenbegroting
voor het begrotingsjaar 2024

Advies

over sectie 33 – FOD Mobiliteit
en Vervoer
(*partim*: Mobiliteit)

Verslag

namens de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen
uitgebracht door
de heer Olivier Vajda

Inhoud Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de vice-eersteminister en minister van mobiliteit.....	3
II. Bespreking.....	15
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	15
B. Antwoorden van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit.....	73
C. Replieken van de leden	84
III. Advies.....	84

Zie:

Doc 55 3647/ (2023/2024):
001: Wetsontwerp.
002 tot 005: Amendementen.
006 tot 030: Verslagen.

**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, Sarah Schlitz, 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
 Guillaume Defossé, Louis Mariage, Eva Platteau, Gilles Vanden Burre
 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
 Maggie De Block, 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 2024 (DOC 55 3647/001) y compris sa justification (DOC 55 3648/017) et la note de politique générale (DOC 55 3649/009) du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, ainsi que les commentaires et observations de la Cour des comptes (DOC 55 3646/003) au cours de ses réunions des 21 et 29 novembre 2023.

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

M. Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, estime que cette note de politique générale dessine à la fois un programme pour cette dernière année de législature, mais, également et nécessairement, un début de bilan de celle-ci.

Le ministre estime que les changements indispensables à apporter dans le domaine de la mobilité sont en bonne voie.

La mobilité se transforme. Elle devient progressivement plus simple, plus accessible, plus efficace, plus sûre et mieux adaptée aux défis climatiques et environnementaux auxquels nous faisons face.

La mobilité se transforme. Dans quelques jours, le 10 décembre, le nouveau plan de transport de la SNCB va entrer en vigueur avec 2.000 trains supplémentaires par semaine. L'offre de train va augmenter de +7 % ces trois prochaines années. Du nouveau matériel roulant est progressivement mis en service. Des travaux sont en cours sur le réseau – pour le renforcer – et dans les gares – pour les rendre plus accessibles – dans le cadre, pour la première fois dans notre histoire ferroviaire, d'un plan pluriannuel d'investissement à 10 ans.

La mobilité se transforme. Dans les prochaines semaines, la Chambre sera invitée à approuver l'accord de coopération relatif au projet de registre central des vélos, conclu avec les trois régions. Il s'agit d'une avancée importante dans la lutte contre le fléau des vols de vélo dans notre pays.

La mobilité se transforme. La Belgique est l'un des premiers pays européens à avoir imposé aux compagnies aériennes un système de redevances variables calculées sur la base du bruit émis par leurs avions. Les travaux se poursuivent concernant la révision des *quota counts* des avions qui utilisent notre aéroport national.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer van het ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2024 (DOC 55 3647/001), met inbegrip van de bijbehorende verantwoording (DOC 55 3648/017) en de beleidsnota (DOC 55 3649/009) van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, alsmede de commentaar en opmerkingen van het Rekenhof (DOC 55 3646/003), besproken tijdens haar vergaderingen van 21 en 29 november 2023.

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

De heer Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit meent dat de voorliggende beleidsnota niet alleen een programma uittekent voor het laatste jaar van de regeerperiode, maar ook, en noodzakelijkerwijs, de balans van die periode opmaakt.

De minister denkt dat de broodnodige veranderingen op vlak van mobiliteit goed op weg zijn.

Mobiliteit verandert. Ze wordt geleidelijk aan eenvoudiger, toegankelijker, efficiënter, veiliger en beter afgestemd op de klimaat- en milieu-uitdagingen.

Mobiliteit verandert: over enkele dagen, op 10 december, treedt het nieuwe vervoersplan van de NMBS in werking, met 2.000 extra treinen per week. Het treinaanbod zal de komende drie jaar met 7 % toenemen. Geleidelijk aan wordt nieuw rollend materieel ingezet. Er wordt gewerkt aan het spoorwegnet – om het te versterken – en in de stations – om ze toegankelijker te maken. Voor het eerst in de Belgische spoorweggeschiedenis maakt dat alles deel uit van een meerjareninvesteringsplan op 10 jaar.

Mobiliteit verandert: in de komende weken zal de Kamer gevraagd worden om het met de drie gewesten gesloten samenwerkingsakkoord goed te keuren dat betrekking heeft op het project van centraal fietsregister. Dat is een belangrijke stap voorwaarts in de strijd tegen de fietsdiefstalplaag in het land.

Mobiliteit verandert. België is een van de eerste landen in Europa om een systeem van variabele heffingen voor luchtvaartmaatschappijen in te voeren, gebaseerd op vliegtuiglawaai. Er wordt verder gewerkt aan een herziening van de *quota counts* van de vliegtuigen die gebruik maken van onze nationale luchthaven. De eerste

Le premier A320neo, un modèle 50 % moins bruyant, vient tout juste d'intégrer la flotte de Brussels Airlines. Outre la régulation mise en œuvre, les développements technologiques contribueront aussi à concrétiser l'objectif de réduire les nuisances dont sont victimes les riverains de l'aéroport.

La mobilité se transforme. Et ce n'est pas par hasard, c'est le résultat d'une volonté et d'une action conjointe du gouvernement, du SPF Mobilité mais aussi de ce Parlement. La Commission Mobilité est en effet une de celles qui portent le plus d'initiatives législatives, en dialogue avec le gouvernement. Le ministre renvoie notamment aux lois relatives à l'interdiction de fumer sur les quais, relatives au remplacement des passages à niveau ou aux règles à suivre par les utilisateurs de trottinettes électriques.

Le ministre a encore fort à faire et poursuivra son action jusqu'à la fin de la législature, voire au-delà, car il veille tout particulièrement à la durabilité des mesures mises en place. Il indique de sa note de politique générale reflète clairement cette volonté d'œuvrer jusqu'à la fin à la transformation de notre mobilité.

Les dossiers européens seront au premier plan jusqu'en juin 2024. C'est une nécessité démocratique: la Belgique aura l'honneur de présider le Conseil de l'Union européenne et le ministre devra présider le Conseil européen Mobilité.

Le ministre le fera avec une grande conviction. À deux titres:

- d'abord celle de savoir qu'il n'y a de paix et de prospérité sur notre continent sans union:
- pour défendre nos valeurs d'État de droit,
- pour promouvoir un nouveau modèle de développement qui répond à l'urgence environnementale et climatique,
- pour recouvrer notre souveraineté alimentaire ou industrielle,
- pour mettre la révolution numérique au service de l'intérêt général,
- pour faire progresser nos modèles sociaux.
- ensuite, cette conviction qu'il existe un continuum d'action du local au global en matière de mobilité. La Belgique transforme sa mobilité en interconnectant nos actions. Le climat s'affole, les conséquences sont

A320neo is net toegevoegd aan de vloot van Brussels Airlines. Dit model is tot 50 % geluidsarmer. Naast de regulering die ten uitvoer worden gelegd, zullen technologische ontwikkelingen ook bijdragen aan de doelstelling om de overlast voor omwonenden te verlichten.

Mobiliteit verandert en dat is geen toeval. Het is het resultaat van de gezamenlijke wil en actie van de regering, de FOD Mobilité en dit Parlement. De commissie voor Mobilité is een van de meest actieve als het op wetgevende initiatieven aankomt, in samenspraak met de regering. De minister verwijst in het bijzonder naar de wetten inzake het verbod op roken op de perrons, inzake de vervanging van overwegen en inzake de regels waaraan de gebruikers van elektrische steps zich moeten houden.

De actie van de minister is nog lang niet klaar en zal doorgaan tot het einde van de legislatuur. En zelfs daarna, want de minister heeft bijzondere aandacht besteed aan de duurzaamheid van de ingevoerde maatregelen. Deze vastberadenheid om tot het einde te werken aan de transformatie van onze mobiliteit, blijkt duidelijk uit zijn beleidsnota.

Tot juni 2024 staan Europese thema's op de voorgrond. Dat is een democratische noodzaak: België zal de eer hebben om de Raad van de Europese Unie voor te zitten en de minister zal de Europese Mobiliteitsraad moeten voorzitten.

De minister zal dat met veel overtuiging doen, en wel om twee redenen:

- ten eerste de overtuiging dat vrede en welvaart op ons continent niet mogelijk zijn zonder eenheid:
- om de waarden van onze rechtsstaat te verdedigen,
- om een nieuw ontwikkelingsmodel te bevorderen als antwoord op de milieu- en klimaaturgentie,
- om weer soeverein te worden op het vlak van voedsel en industrie,
- om de digitale revolutie ten dienste te stellen van het algemeen belang,
- om onze sociale modellen te helpen evolueren.
- ten tweede de overtuiging dat er op het vlak van mobiliteit een continuüm van acties bestaat, van lokaal tot mondiaal. België verandert zijn mobiliteit door acties met elkaar te verbinden. Het klimaat slaat op hol en de

déjà désastreuses: il n'y a plus une minute à perdre. Surtout pour la mobilité. Il faut diminuer résolument et rapidement notre empreinte écologique. À défaut le poids de la dette écologique sera insupportable et frappera d'abord les plus fragiles. C'est pour ça que le ministre mettra à l'agenda notamment les questions relatives à l'interconnexion ferroviaire des villes européennes et du soutien que l'Europe peut apporter à la mobilité active. En plus de celles relatives à la lutte contre le dumping social dans le secteur du transport et des nécessaires réformes environnementales à apporter aux activités de transport aérien.

Les priorités de cette présidence seront les suivantes:

- le report modal: pour instaurer une mobilité réellement durable en Belgique, il faut convaincre davantage d'entreprises et de citoyens de prendre le train grâce à une offre renforcée de haute qualité;
- une mobilité plus simple, plus accessible et plus responsable au service du voyageur, en prévoyant notamment une meilleure intégration des tarifs et des billets;
- des normes sociales et environnementales élevées: pour disposer d'une mobilité qualitative, on ne peut accepter aucune concurrence déloyale entre les entreprises dès lors que cela nuit aux conditions de travail, à la sécurité des travailleurs ou à l'avenir de notre planète.

Ces priorités se refléteront au cours des événements que la Belgique coordonnera:

- dans la perspective du Conseil informel des Transports des 3 et 4 avril 2024, à Bruxelles, qui traitera plus particulièrement des liaisons ferroviaires entre les capitales européennes, mais aussi de la nécessité de développer les mobilités actives en Europe;
- au cours d'un événement en février 2024, pour sensibiliser à la lutte contre le dumping social dans le transport routier;
- au cours d'un événement sur le transport ferroviaire de marchandises, pour soutenir au niveau européen la même dynamique initiée en Belgique par le Plan Marchandises, afin d'atteindre l'objectif de doubler le transport ferroviaire de marchandises d'ici 2030;
- au cours d'un autre événement organisé en avril 2024 sur l'avenir du secteur de l'aviation, où nous aborderons par exemple les autres répercussions encore peu connues de l'aviation en dehors des émissions de CO₂, dont l'impact est jugé deux à trois fois supérieur à celui des émissions conventionnelles de CO₂.

gevolgen zijn nu al rampzalig: er is geen tijd te verliezen, vooral op het vlak van mobiliteit. Onze ecologische voetafdruk moet snel en drastisch kleiner. Zo niet zal de ecologische schuld ondraaglijk zijn en de meest kwetsbaren het hardst treffen. Daarom zal de minister niet alleen thema's als de spoorverbinding tussen Europese steden en de steun die Europa kan bieden voor actieve mobiliteit op de agenda zetten, maar ook de strijd tegen sociale dumping in de transportsector en de noodzakelijke milieuhervormingen in het luchtvervoer.

De prioriteiten voor dit voorzitterschap zijn:

- *modal shift*: voor een echte duurzame mobiliteit, op Belgisch niveau, meer bedrijven en burgers naar de trein lokken dankzij een versterkt aanbod van hoge kwaliteit;
- eenvoudigere, meer toegankelijke en meer verantwoordelijke mobiliteit ten dienste van de reiziger, met name door een betere tarief- en ticketintegratie;
- hoge sociale en milieunormen: voor een kwalitatieve mobiliteit kan geen oneerlijke concurrentie tussen bedrijven worden aanvaard die ten koste gaat van de arbeidsomstandigheden, de veiligheid van de werknemers of de toekomst van onze planeet.

Deze prioriteiten zullen weerspiegeld worden in de evenementen die worden gecoördineerd:

- voor de informele raad Vervoer op 3 en 4 april 2024 in Brussel, die meer specifiek zal gaan over spoorverbindingen tussen Europese hoofdsteden, maar ook over de noodzaak om actieve mobiliteit in heel Europa te ontwikkelen;
- op een evenement in februari 2024, om de strijd tegen sociale dumping in het wegvervoer extra onder de aandacht te brengen;
- op een evenement over goederenvervoer per spoor, om op Europees niveau dezelfde dynamiek te ondersteunen als die in België met het Goederenplan, om de doelstelling van een verdubbeling van het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te bereiken;
- op een ander evenement in april 2024 over de toekomst van de luchtvaartsector, waar bijvoorbeeld de nog weinig bekende andere gevolgen van de luchtvaart zullen worden behandeld naast de CO₂-uitstoot, waarvan de impact wordt geraamd tweemaal of zelfs driemaal de conventionele CO₂-uitstoot.

Il faut souligner qu'en raison des élections européennes du 9 juin, les travaux de la Commission et du Parlement s'arrêteront bien avant la fin du semestre. Aussi, la fenêtre d'opportunité sera courte pour faire bouger les lignes (disposer d'une Approche générale sur un dossier), ou pour finaliser un texte (via le mécanisme des trilogues) dans l'ensemble de ceux qui figurent encore à l'agenda. Mais ça peut aussi être un avantage pour terminer en beauté cette législature européenne.

Le cabinet du ministre a été réorganisé en conséquence. Les équipes du SPF Mobilité et la Représentation permanente ont été renforcées.

En matière ferroviaire, quatre dossiers principaux seront sur la table du Conseil:

- l'aboutissement du trilogue sur la révision du règlement du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T). À ce sujet, le ministre souligne l'importance pour la Belgique du mécanisme financier lié: les appels à projets CEF (*call CEF*). Grâce à ces fonds, nous sommes par exemple en train de moderniser la ligne ferroviaire structurante Bruxelles-Luxembourg (dont l'importance a été réaffirmée dans une lettre d'intention signée par les deux pays début octobre);

- la *Rail Capacity Initiative* pour mieux coordonner le trafic européen (fret et passager). Grâce à ce type d'avancée européenne, le train de nuit pourra davantage être développé. C'est notamment avec un mécanisme plus efficace et plus anticipé d'attribution des sillons que nous pourrions doubler le volume de marchandises transporté par train.

- le projet de directive transport de marchandises dit "combiné" vient d'être publié. C'est un dispositif crucial pour réussir le report modal de la route vers le train;

- enfin, si le ministre regrette que la Commission ait finalement renoncé à proposer un texte en matière de services digitaux multimodaux, il portera, avec d'autres, la nécessité de faciliter au plan européen la vente de billets de train et l'émergence régulée de la mobilité servicielle (MaaS).

Le ministre souhaiterait tout de même mettre en avant le sujet du vélo. Le ministre en a fait une priorité au niveau belge, mais aussi au niveau européen, où rien n'était fait jusqu'à présent, comme en Belgique avant 2020.

Avec ses voisins du Benelux, la Belgique a rédigé, en 2022, une déclaration européenne sur l'utilisation du

Wel is het zo dat de werkzaamheden van de Commissie en het Parlement vanwege de Europese verkiezingen op 9 juni ruim voor het einde van de periode van zes maanden beëindigd zullen worden. Er is dus maar weinig tijd om de zaken in beweging te krijgen (door een algemene aanpak van een dossier) of om een van de teksten die nog op de agenda staan af te ronden (in triloog). Maar het kan ook een voordeel zijn, als de wil bestaat om de Europese zittingsperiode met een goed gevoel af te sluiten.

Het kabinet van de minister werd in die zin gereorganiseerd. De teams van de FOD Mobiliteit en de Permanente Vertegenwoordiging werden versterkt.

Wat de spoorwegen betreft, zullen vier belangrijke kwesties op de agenda van de Raad staan:

- het welslagen van de triloog met het Europees Parlement over de herziening van de verordening inzake het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-V). In dat verband benadrukt de minister het belang voor België van de bijbehorende financieringsfaciliteit: de CEF-oproepen tot het indienen van voorstellen (*call CEF*). Dankzij die fondsen wordt bijvoorbeeld de spoorverbinding Brussel-Luxemburg gemoderniseerd (waarvan het belang werd herbevestigd in een intentieverklaring die begin oktober door beide landen werd ondertekend);

- het *Rail Capacity Initiative* om het Europese verkeer (goederen en passagiers) beter te coördineren. Ook de nachttreinen kunnen hierdoor verder worden ontwikkeld. Met name door een efficiëntere en snellere toewijzing van treinpaden kunnen het goederenvolume per trein verdubbelen;

- de ontwerprichtlijn inzake gecombineerd vervoer, die net is gepubliceerd. Die is cruciaal om de *modal shift* van de weg naar het spoor te bewerkstelligen;

- de multimodale digitale diensten. Hoewel de minister het jammer vindt dat de Commissie daarover uiteindelijk geen tekst heeft voorgesteld, zal hij samen met anderen de noodzaak bepleiten om de verkoop van treinkaartjes en de gereguleerde opkomst van mobiliteit als dienst (MaaS) op Europees niveau te vergemakkelijken.

De minister wil er toch één onderwerp uitlichten: de fiets. De minister heeft er een prioriteit van gemaakt op Belgisch niveau. Maar ook op Europees niveau. Tot nu toe was er niets, net zoals in België voor 2020.

Samen met de Benelux-buren werd een Europese Verklaring over Fietsen in 2022 opgemaakt. Er zijn nu

vélo. Seize pays l'ont déjà ratifiée, et d'autres suivront prochainement.

Cette initiative a été suivie d'une résolution du Parlement européen. Et récemment, la Commission a publié une déclaration interinstitutionnelle présentant des perspectives ambitieuses pour le vélo en Europe, tant en termes de mobilité que d'économie.

Il appartiendra à la prochaine Commission de passer de la parole aux actes et de construire une véritable stratégie européenne pour le vélo, assorties de mesures et d'un budget.

Le défi de la présidence belge est de rendre cette politique cyclable "incontournable", quelle que soit la prochaine coalition européenne et le prochain Collège des Commissaires européens.

Des dizaines de milliers d'emplois sont en jeu. C'est l'occasion de pérenniser l'ensemble de l'industrie du vélo en Europe. C'est donc aussi une bonne nouvelle pour l'économie belge. Et le vélo est évidemment bénéfique pour la santé et le climat!

Le train fut le partenaire de la révolution industrielle en Belgique. Le train est le partenaire de la transition écologique. Le gouvernement refait petit à petit du train la colonne vertébrale de la mobilité. Petit à petit, parce que ça prend du temps. Et même si ça prend du temps, même si le ministre souhaite dans l'intervalle moins de trains annulés et davantage de trains qui arrivent à l'heure, le cap pris, du renforcement de l'efficacité, de l'augmentation de l'offre et de l'amélioration de l'accessibilité et du service, est irréversible.

Trois éléments étaient essentiels:

- 1^o remettre le ferroviaire sur les rails. Le gouvernement a refinancé ce qui était depuis trop longtemps une variable d'ajustement budgétaire. Le gouvernement a également pris des mesures d'urgence (par exemple, les plans Boost) pour moderniser le réseau. Le gouvernement soutient au quotidien la SNCB, Infrabel et le personnel ferroviaire. Le ministre rappelle qu'un total de 43,8 milliards d'euros sera alloué aux chemins de fer ces dix prochaines années, soit une hausse de 8,9 % par rapport au passé. Cela comprend le prêt d'un milliard d'euros qu'Infrabel doit encore contracter pour accélérer les investissements nécessaires dans le réseau ferroviaire. Avec ces moyens, l'objectif est de faire mieux avec plus.

- 2^o développer une vision (cf. les deux piliers de la Vision Rail 2040):

16 ondertekenende landen en nog andere landen volgen binnenkort.

Dit initiatief werd gevolgd door een resolutie van het Europees Parlement. En onlangs publiceerde de Commissie een interinstitutionele verklaring met ambitieuze vooruitzichten voor fietsen in Europa, zowel op het vlak van mobiliteit als van economie.

Het zal aan de volgende Commissie zijn om woorden om te zetten in daden en een echte Europese fietsstrategie uit te bouwen, met acties en een budget.

De uitdaging voor het Belgische voorzitterschap is om dit fietsbeleid "incontournable" te maken, ongeacht de volgende Europese coalitie en het volgende College van Commissarissen.

Het gaat om tienduizenden jobs. Het is een kans om de hele fietsindustrie hier in Europa te consolideren. Dat is dus ook goed nieuws voor de Belgische economie. En fietsen is natuurlijk goed voor de gezondheid en het klimaat.

De trein was de partner van de industriële revolutie in België. De trein is de partner van de ecologische transitie. De regering maakt van de trein geleidelijk opnieuw de ruggengraat van de mobiliteit. Beetje bij beetje, want dat vergt tijd. Desalniettemin en hoewel het beter ware dat er minder afgeschafte treinen en meer stipte treinen zouden zijn, is de trend naar meer efficiëntie, een groter aanbod en een beter bereikbare dienstverlening onomkeerbaar.

Drie zaken waren essentieel:

- 1^o de trein terug op de rails krijgen. De regering heeft geherfinancierd wat te lang een budgettaire aanpassingsvariabele was. De regering heeft ook noodmaatregelen genomen (denk aan de boost-plannen) om het netwerk op te knappen. Elke dag steunt de regering de NMBS, Infrabel en het spoorwegpersoneel. De minister herinnert eraan dat er de komende 10 jaar in totaal 43,8 miljard euro zal worden uitgetrokken voor de spoorwegen. Dat is 8,9 % méér in vergelijking met het verleden en inclusief de lening van 1 miljard euro die nog moet worden afgesloten door Infrabel om de noodzakelijke investeringen in het spoornet te versnellen. Met deze middelen is het de bedoeling om het beter te doen met méér.

- 2^o een visie ontwikkelen (cf. de twee pijlers van de Spoorvisie 2040):

- doubler le transport ferroviaire de marchandises d'ici 2030;

- doubler le nombre de personnes voyageant en train d'ici 2040.

C'est la première fois, et cela surprend encore le ministre, que la Belgique a adopté une telle perspective à long terme pour le rail, qui servira à guider les choix politiques futurs et à les rendre ainsi plus efficaces, tant sur le plan de la bonne utilisation des deniers publics que sur le plan des résultats.

- 3% définir les étapes majeures.

- Élargissement progressif de l'offre, en nombre de trains et en amplitude.

- Amélioration progressive des services (trains, gares, tarifs, etc.) et renforcement de l'accessibilité.

- Mise en œuvre d'une intégration globale des transports publics, l'objectif étant de disposer:

- d'un réseau de transport public coordonné

- d'un horaire intégré,

- d'un système d'information centralisé,

- d'un système de billetterie commun,

- d'une série de tarifs, comme cela a déjà été mis en place avec succès dans la zone de dix kilomètres autour de Bruxelles.

L'étude sur la faisabilité technique et économique de l'horaire intégré, qui vient de débiter, sera donc cruciale pour la prochaine législature. Ses conclusions permettront d'orienter encore plus précisément les investissements nécessaires et d'ajuster les méthodes de travail.

Le ministre affirme qu'il y a un problème temporaire de ponctualité et de fiabilité du service ferroviaire.

Les raisons de cette situation ont été plusieurs fois exposés. Les causes sont à la fois externes (vandalisme, retards de livraisons des nouvelles rames...) et internes (absentéisme, difficulté à recruter du personnel, vétusté du matériel et du réseau). Mais trouver des explications n'est pas satisfaisant pour les voyageurs au quotidien. Comme ministre des voyageurs, il attend des résultats et des améliorations, par un suivi rapproché des efforts

- verdubbeling van het goederenvervoer per spoor tegen 2030;

- verdubbeling van het aantal treinreizigers tegen 2040.

Verbazingwekkend genoeg is het de eerste keer dat België een dergelijk langetermijnperspectief voor het spoor aanneemt, een perspectief dat toekomstige politieke keuzes moet sturen en dus doeltreffender moet maken, zowel op het vlak van de juiste toewijzing van overheidsmiddelen als op het vlak van resultaten.

- 3% de grote etappes vastleggen.

- Stapsgewijze uitbreiding van het aanbod aan treinen en de amplitude.

- Geleidelijke verbetering van de dienstverlening (treinen, stations, tarieven, enzovoort) en versterking van de toegankelijkheid.

- De weg vrijmaken voor een omvattende integratie van het openbaar vervoer. Streefdoel:

- 1 gecoördineerd openbaar vervoersnetwerk,

- 1 geïntegreerde dienstregeling,

- 1 gecentraliseerd informatiesysteem,

- 1 gemeenschappelijk ticketingsysteem,

- 1 reeks tarieven, zoals die met succes zijn ingevoerd in de 10-kilometerzone rond Brussel.

De studie over de technische en economische haalbaarheid van de geïntegreerde dienstregeling, die net van start is gegaan, zal dus cruciaal zijn voor de volgende legislatuur. De conclusies zullen het mogelijk maken om de noodzakelijke investeringen nog nauwkeuriger te sturen en de werkmethode aan te passen.

De minister bevestigt dat er tijdelijk problemen zijn met de stiptheid en de betrouwbaarheid van de treinen.

De oorzaken daarvan zijn meerdere keren uitgelegd. Het gaat om zowel externe oorzaken (vandalisme, vertraagde levering van nieuwe treinstellen enzovoort) als interne oorzaken (absenteïsme, moeite om personeel te werven, verouderd materieel en spoornet). Maar met uitleg nemen de dagelijkse treinreizigers geen genoegen. Als minister van de reizigers verwacht hij resultaten en verbeteringen, door een strikte opvolging

mis en œuvre par la SNCB et par Infrabel pour améliorer la situation.

D'autant que

- 1°/ il a été mis en pause l'an passé les évolutions de service pour ne pas ajouter de la "surpression";
- 2°/ un certain nombre d'obstacles sont en train d'être levés (recrutements au-delà des stricts besoins de personnel roulant, livraison progressive des rames M7, remise à neuf du réseau, plan anti-intrusion...);
- 3°/ les moyens financiers sont présents.

Les entreprises ferroviaires savent ce qui est attendu: des résultats et une fiabilité renforcée.

Les contrats décennaux signés entre le gouvernement et les entreprises publiques contiennent de nombreuses évolutions positives qui se concrétisent progressivement. Tout cela sera suivi et évalué dans le cadre d'un dialogue de performance rigoureux, et il sera possible, au besoin, de prendre des mesures correctives ou d'ajuster les objectifs à mi-parcours du contrat.

Le ministre met l'accent sur l'entrée en vigueur le 10 décembre du nouveau plan de transport de la SNCB. 205 gares bénéficieront d'une augmentation des fréquences de train. Particulièrement le vendredi et le samedi soir, durant le week-end. Pas en concurrence directe avec le service actuel, donc, mais de nature à attirer davantage de voyageurs en heures de loisirs. Cela va participer à rendre le train plus attractif; tout comme le programme d'amélioration de l'accessibilité des gares et le programme "la vie en gare", les évolutions tarifaires inscrites dans le contrat de service public et qui entreront en vigueur début 2025 ou la mise en service de trains plus modernes, destinés à remplacer une flotte en fin de vie.

Les mesures prises cet été pour résoudre la crise qui touche la gare de Bruxelles-Midi et ses environs sont particulièrement prometteuses et inspirantes.

— premièrement, parce que ces mesures apportent une réponse structurelle à un problème réel et identifié de longue date dans la gare la plus fréquentée du pays.

— ensuite, parce que la méthode utilisée de coopération avec les autorités fédérales et régionales, la police, les autorités locales, etc. devrait pouvoir être reproduite pour les autres lieux où les problèmes sont tout aussi réels.

van de inspanningen die de NMBS en Infrabel leveren om de situatie aan te pakken.

Ook al omdat:

- 1°/ de verbeteringen van de dienstverlening vorig jaar werden stilgelegd om nog niet méér "overdruk" te creëren;
- 2°/ een aantal obstakels momenteel weggewerkt worden (meer aanwervingen dans strikt noodzakelijk voor rollend materieel, geleidelijke levering van de M7-treinstellen, vernieuwen van het spoorwerk, anti-inbraakplan enzovoort);
- 3°/ de financiële middelen voorhanden zijn.

De spoorwegmaatschappijen weten wat van hen wordt verwacht: resultaten en een grotere betrouwbaarheid.

De tienjarige contracten die de regering en de openbare bedrijven hebben getekend, bevatten veel positieve ontwikkelingen die geleidelijk vorm krijgen. Dat alles zal worden opgevolgd en geëvalueerd door middel van een strikte performantiedialoog, indien nodig met corrigerende maatregelen of een aanpassing van de doelstellingen halverwege het contract.

De minister benadrukt de inwerkingtreding op 10 december van het nieuwe vervoersplan van de NMBS. De frequentie van de treinen zal in 205 stations toenemen. Vooral op vrijdag- en zaterdagavond en tijdens het weekend. Het gaat dus niet om rechtstreekse concurrentie met het huidige aanbod, maar om het aantrekken van meer passagiers tijdens hun vrije tijd. Dat zal helpen om de trein aantrekkelijker te maken, net als het programma om de toegankelijkheid van de stations te verbeteren en het programma "leven in het station", de tariefwijzigingen die zijn opgenomen in het openbaredienscontract dat begin 2025 van kracht wordt, en de invoering van modernere treinen ter vervanging van een vloot die het einde van zijn levensduur nadert.

Wat deze zomer werd ondernomen om de crisis in het station Brussel-Zuid en zijn omgeving aan te pakken, is bijzonder veelbelovend en inspirerend.

— ten eerste omdat deze aanpak een structureel antwoord biedt op een reëel en reeds lang geïdentificeerd probleem in het drukste station van het land.

— ten tweede omdat de gebruikte methode van samenwerking met de federale en gewestelijke overheden, de politie, de lokale overheden, enzovoort, moet kunnen worden overgenomen op andere plaatsen waar de problemen even reëel zijn.

Dans les mois à venir, le ministre sera attentif à ce que les actions prévues soient mises en œuvre sans délai, qu'il s'agisse de la création d'un poste de police dans la gare, des petits aménagements qui peuvent immédiatement améliorer la sécurité (l'éclairage, par exemple) ou de l'accord permettant l'échange des images de vidéosurveillance entre la SNCB et les forces de police locales.

Le Plan marchandises vit et se concrétise mesure par mesure. D'abord à travers son Comité des utilisateurs du fret qui regroupe les acteurs du secteur. À l'instar du Comité Consultatif des Voyageurs Ferroviaires (CCVF), que nous venons de remettre en place et dont je salue le dynamisme, l'objectif est de disposer prochainement d'un Comité Consultatif du Fret Ferroviaire (CCFF). L'année qui vient de s'écouler a été décisive également en ce qu'elle a permis d'adopter le principe d'une gestion neutre de la bosse de triage d'Anvers d'une part, et, d'autre part, de revoir le système de soutien au transport de marchandises par wagons isolés. Les deux textes concernés ont été votés par ce Parlement et n'attendent que le feu vert de la Commission. Des différents ports et terminaux, d'Anvers-Bruges à Gand, en passant par Liège et Athus, aux entreprises qui recourent au fret ferroviaire ou pourraient le faire demain, je voudrais souligner ici l'excellente collaboration avec les acteurs impliqués: comme pour les énergies renouvelables, en matière de fret l'écologie se conjugue de façon évidente avec l'économie. C'est un levier de prospérité.

Il y a une dizaine de jours, plusieurs centaines de riverains ont manifesté à Zaventem pour réclamer des mesures effectives afin de réduire les nuisances sonores liées aux activités aéroportuaires.

Trois chiffres parlent d'eux-mêmes:

- plus d'un million de Belges des trois Régions sont touchés par ces nuisances;
- un milliard d'euros par an, c'est le coût pour la santé publique des vols de nuit au départ ou à l'arrivée de l'aéroport de Bruxelles;
- trois années et demie, c'est la perte d'espérance de vie causée par les nuisances sonores.

Sur ce sujet, le ministre veut proposer des réponses qui permettent à tout le monde – Flamands, Bruxellois, Wallons – d'être gagnants et qu'elles soient systémiques et robustes dans le temps. Autrement dit: faire exactement l'inverse de ce qui a prévalu jusqu'ici: des décisions opportunistes politiquement ou communautairement,

In de komende maanden zal de minister er nauwlettend op toezien dat de geplande acties onverwijld worden uitgevoerd, of het nu gaat om de oprichting van een politiebureau in het station, kleinschalige verbeteringen die de veiligheid onmiddellijk kunnen verbeteren (verlichting bijvoorbeeld) of het akkoord om de uitwisseling van camerabeelden tussen de NMBS en de lokale politiediensten mogelijk te maken.

Het Goederenplan wordt steeds concreter. Ten eerste via het Gebruikerscomité voor het goederenvervoer per spoor, waarin alle spelers uit de sector zijn vertegenwoordigd. Naar het voorbeeld van het Raadgevend Comité van de treinreizigers (RGCT), dat onlangs is heropgericht en waarvan de minister het dynamisme toejuicht, is het de bedoeling om binnenkort ook over een Raadgevend comité voor goederenvervoer per spoor (RCGS) te beschikken. Het afgelopen jaar was ook beslissend omdat het neutraal beheersprincipe in de rangeerinstallatie van Antwerpen kon worden ingevoerd en omdat de steunregeling voor het goederenvervoer met *single wagon load* kon worden herzien. De beide teksten zijn goedgekeurd door dit Parlement en wachten nog slechts op groen licht van de Commissie. De minister beklemtoont de uitstekende samenwerking met de betrokken actoren: de verschillende havens en terminals (Antwerpen-Brugge, Gent, Luik en Athus), alsook de bedrijven die gebruik maken van goederenvervoer per spoor of dat in de toekomst zouden kunnen doen. Net als bij hernieuwbare energie gaat ecologie bij goederenvervoer duidelijk hand in hand met economie. Ecologie is een hefboom voor welvaart.

Een tiental dagen geleden betoogden enkele honderden buurtbewoners in Zaventem om effectieve maatregelen te eisen om de geluidsoverlast van de luchthavenactiviteiten te verminderen.

Drie cijfers spreken voor zich:

- meer dan 1 miljoen Belgen in de drie gewesten hebben last van deze overlast;
- de nachtvluchten vanuit of naar Brussel-Nationaal kosten de volksgezondheid 1 miljard euro per jaar;
- geluidsoverlast vermindert de levensverwachting met 3,5 jaar.

Op dat vlak wil de minister oplossingen voorstellen die voordelen opleveren voor iedereen – Vlamingen, Brusselaars, Walen – en die systemisch en robuust zijn op lange termijn. Met andere woorden, hij wil precies het tegenovergestelde doen van wat tot nu toe overheerste: beslissingen die politiek of communautair opportunistisch

et sans fondements juridiques et techniques suffisants (quand ce n'était pas la politique de l'autruche).

Le ministre souligne qu'il n'existe pas de solution miracle. Une combinaison d'actions sera nécessaire pour atteindre l'objectif d'une meilleure qualité de vie pour les riverains.

Et de la cohérence de la part de tout le monde. Le ministre a bien écouté l'ensemble des bourgmestres, issus de tous les rangs (ou presque) de cette assemblée, relayer la main sur le cœur en Plateforme de concertation ou à grands renforts de slogans lors de la manifestation du 12 novembre l'attente des citoyens de nuits silencieuses, de calme au petit matin et en soirée, la nécessité de plafonner le nombre de vols au départ ou à l'arrivée de notre aéroport national.

Des propositions sont sur la table. Il serait souhaitable de dialoguer, et de procéder à des ajustements au besoin. Sans progrès, on risque d'élaborer des solutions bancales qui n'en sont pas vraiment et qui seront contestées par d'inévitables recours.

Le ministre a bien entendu la demande impérieuse de respect des décisions et des recommandations de la justice et attend de chacun la même intransigeance lorsque le projet de loi cadre aérienne sera aussi sur la table. C'est la réponse structurelle à l'incertitude juridique à laquelle l'État fédéral est exposée.

Le 23 novembre, le Comité de concertation examinera le conflit d'intérêts invoqué par le gouvernement flamand. Le Conseil d'État ne s'y est pas laissé prendre... Et le ministre regrette que ce même gouvernement flamand ait attaqué cet été une décision purement administrative qui découlait de l'obligation de nous conformer à la réglementation européenne.

Le contenu du permis environnemental de Brussels Airport, qui sera renouvelé par ce même gouvernement flamand en concertation avec les deux autres Régions, nous donnera également une indication claire. L'objectif de certains est de préserver le profit de quelques-uns au détriment de la santé de tous les citoyens. Or, le ministre rappelle que plus de trois années et demie d'espérance de vie sont en jeu.

Bruxelles, en tant que capitale belge et européenne, a besoin d'un aéroport international. Mais son activité doit être rendue plus compatible avec la santé des populations survolées. C'est possible par un cocktail de

zijn, zonder voldoende juridische en technische onderbouwing (om niet te zeggen struisvogelpolitiek).

De minister benadrukt dat er geen wonderoplossing bestaat. Er is een combinatie van acties nodig om het doel van een betere levenskwaliteit voor de omwonenden te bereiken.

En iedereen moet coherent zijn. De minister heeft goed geluisterd naar alle burgemeesters van alle (of bijna alle) strekkingen in de Kamer. In het overlegplatform of met talrijke slogans tijdens de betoging op 12 november hebben zij de verzuchtingen van het publiek vertolkt: rustige nachten, rust in de vroege ochtend en 's avond. Ook werd herhaald dat het noodzakelijk is het aantal vluchten vanuit of naar de nationale luchthaven te beperken.

Er liggen voorstellen op tafel. Het is wenselijk om het gesprek te voeren en aanpassingen door te voeren indien nodig. Zonder vooruitgang bestaat het risico dat men oplossingen bouwt op zand. Het zouden dan geen echte oplossingen zijn, want onvermijdelijk zouden ze via beroepsprocedures worden betwist.

De minister heeft de dringende vraag om de beslissingen en aanbevelingen van justitie in acht te nemen, duidelijk gehoord en verwacht van iedereen dezelfde onverzettelijkheid wanneer het ontwerp van luchtvaartkaderwet op tafel zal liggen. Het biedt een het structureel antwoord op de rechtsonzekerheid waaraan de Federale Staat is blootgesteld.

Op 23 november bespreekt het Overlegcomité het belangenconflict dat de Vlaamse overheid inroept. De Raad van State heeft zich niet laten vangen. En de minister betreurt dat diezelfde Vlaamse regering deze zomer een louter administratief besluit heeft aangevallen dat voortvloeide uit de verplichting om ons te conformeren aan de Europese regelgeving.

De inhoud van de milieuvergunning voor de luchthaven Brussel-Nationaal, die door diezelfde Vlaamse regering in overleg met de twee andere gewesten zal worden hernieuwd, zal ook een duidelijke indicatie geven. Het doel van sommigen is de winst van enkelen uit te spelen tegen de gezondheid van alle burgers. Ter herinnering, het is een kwestie van levensduur: meer dan 3,5 jaar levensverwachting staat op het spel.

Brussel heeft als hoofdstad van België en van Europa nood aan een internationale luchthaven. Maar zijn activiteiten moeten meer kunnen worden verzoend met de gezondheid van de omwonende bevolking die die

mesures technologiques et de régulation, pour l'amener au niveau des aéroports les plus verts en Europe.

Les enjeux pour le secteur aérien sont évidemment environnementaux. Le secteur dit qu'il l'a compris et qu'il est prêt à s'engager pour la neutralité CO₂ attendue de tous les secteurs de l'économie. Mais il y a aussi de nombreuses évolutions technologiques qui sont autant d'opportunité à saisir. Le ministre songe par exemple au secteur des drones.

Le ministre travaille également avec skeyes, le contrôleur aérien, à la conclusion d'un nouveau contrat de gestion et entend notamment y introduire des objectifs liés à l'environnement, à l'innovation, à un positionnement dans des secteurs en plein déploiement, à la modernisation de ses outils ou à la transparence accrue avec l'État. Des indicateurs de performance clairs doivent être définis, comme cela a été fait pour les contrats avec la SNCB et Infrabel.

Enfin, au sujet de l'aérien, le ministre voudrait revenir sur la réorganisation de la DGTA. Un nouvel organigramme est en place, c'est positif. Les recrutements sont en cours. Pour finaliser tous les chantiers, le gouvernement a dégagé lors du dernier conclave des moyens pour un accompagnement spécifique du management qui permettent d'aboutir complètement.

En ce qui concerne le transport routier, la priorité du ministre est de permettre une cohabitation plus harmonieuse de tous les modes de transport. Il entend protéger tous les usagers sur la voie publique, à commencer par les plus vulnérables, à pied ou à vélo. La mobilité ne peut être considérée comme une liberté que lorsque chacun, indépendamment de son âge, de sa condition physique ou de son moyen de transport, peut se déplacer en toute sécurité. La sécurité routière ne peut pas être une fatalité. Notre objectif doit être aucun tué sur la route!

Une autre observation. Le SPF Mobilité est un moteur dans ce dossier. C'est pourquoi la procédure de renouvellement des permis de conduire a fait l'objet d'une amélioration; ces permis ont à présent le format européen.

Enfin, on assiste à des changements technologiques considérables.

L'année 2023 a permis de faire mûrir la réflexion gouvernementale quant aux meilleurs outils à mobiliser pour lutter contre la récurrence de comportements dangereux au volant.

vluchten ondergaat. Dat is mogelijk via een combinatie van technologische maatregelen en regelgeving. Op die manier kan de nationale luchthaven een van de groenste luchthavens van Europa worden.

De uitdagingen voor de luchtvaartsector liggen uiteraard op het milieuvlak. De sector erkent dat en wil, zoals van alle economische sectoren wordt verwacht, inspanningen leveren om CO₂-neutraal te worden. Maar er zijn ook talrijke technologische evoluties die eveneens te baat kunnen worden genomen. De minister denkt daarbij aan de sector die drones ontwikkelt.

De minister werkt eveneens met luchtverkeersleider skeyes aan het sluiten van een nieuw beheercontract en wil er inzonderheid doelstellingen in opnemen die te maken hebben met milieu, innovatie, de positionering in sectoren in volle ontwikkeling, de modernisering van de tools die skeyes gebruikt of een nog grotere transparantie jegens de Staat. Er moeten duidelijke prestatie-indicatoren worden bepaald, zoals in de beheerscontracten met de NMBS en Infrabel.

Wat de luchtvaart betreft, komt de minister ten slotte terug op de reorganisatie van het DGLV (Directoraat-generaal Luchtvaart). Dat heeft een nieuw organigram, wat positief is. De aanwervingen lopen momenteel. Teneinde alle werven te kunnen afronden, heeft de regering bij het laatste begrotingsconclaaf middelen vrijgemaakt voor specifieke begeleiding van het management, waardoor alle werven volledig kunnen worden gerealiseerd.

Voor het wegvervoer is de prioriteit van de minister om alle vervoersmodi harmonieuzer naast elkaar te laten bestaan. De minister wil alle weggebruikers beschermen, te beginnen met de meest kwetsbaren te voet of met de fiets. Mobiliteit is pas een vrijheid als iedereen, ongeacht zijn leeftijd, fysieke toestand of vervoermiddel, zich in alle veiligheid kan verplaatsen. Verkeersveiligheid mag geen fataliteit zijn. Nul verkeersdoden moet ons doel zijn.

Een andere opmerking. De FOD Mobiliteit is een drijvende kracht. Daarom werd de procedure voor het vernieuwen van rijbewijzen verbeterd en werd er overgestapt op het Europese formaat.

Tot slot is men getuige van aanzienlijke technologische veranderingen.

In 2023 heeft de regering tijd gehad om haar ideeën te laten rijpen over welke instrumenten het beste kunnen worden ingezet om herhaald gevaarlijk gedrag achter het stuur te voorkomen.

D'ores et déjà, le gouvernement s'est accordé sur la mise en place de formations alternatives de réintégration pour les conducteurs au comportement dangereux. Le facteur humain est prépondérant pour changer les comportements sur le long terme. La note de politique générale est tout à fait détaillée sur les intentions quant à l'amélioration des sanctions et des contrôles, notamment pour les trois principaux tueurs que sont la vitesse, la distraction et la conduite sous influence. Il apparaît cependant qu'une meilleure catégorisation des infractions est sans doute possible. L'on va d'abord procéder à une évaluation avant de proposer en 2024, si nécessaire, des ajustements.

Enfin, le ministre voudrait mettre l'accent sur le travail colossal, vieux de presque 20 ans qui va permettre de clarifier et moderniser le code de la route. Le ministre avance en collaboration permanente avec les Régions pour pouvoir le publier avant la fin de la législature.

Le conclave budgétaire a permis de libérer des moyens spécifiques pour soutenir le SPF Mobilité en matière de mobilité autonome. Les évolutions technologiques sont importantes et on ne peut plus rester de simples observateurs: il faut être proactif. La task-force a élaboré un document d'analyse qui recommande la création d'une autorité interfédérale. Le gouvernement fédéral sera, comme il a été dit précédemment, proactif dans ce dossier.

La simplification des procédures de renouvellement et de demande des permis de conduire est en cours. Des progrès sont également réalisés en ce qui concerne l'introduction des procès-verbaux électroniques. Il s'agit d'un outil important pour renforcer la sécurité routière, en phase avec les actions menées dans le cadre de la lutte contre la récidive.

La pratique du vélo est fortement en hausse en Belgique. Le vélo permet de diminuer le volume d'embouteillage ainsi que la pollution dans nos villes, est plus avantageux pour les ménages et stimule l'écosystème touristique dans tout le pays...

L'objectif est donc de rendre le vélo encore plus accessible à tous les publics. Le ministre travaille notamment étroitement avec la secrétaire d'État à l'Égalité des genres, à l'Égalité des chances et à la Diversité, adjointe au ministre de la Mobilité pour que les femmes se déplacent aussi facilement que les hommes à vélo.

Ils agissent sur tous les fronts et jamais seuls:

De regering is het reeds eens geworden over het invoeren van alternatieve opleidingen voor het re-integreren van bestuurders die zich gevaarlijk gedragen. De menselijke factor is heel belangrijk bij het initiëren van gedragswijzigingen op de lange termijn. De beleidsnota geeft op zeer gedetailleerde wijze de intenties van de minister weer op het vlak van het verbeteren van de sancties en het toezicht, inzonderheid voor de drie belangrijkste "doders" (snelheid, verstrooidheid en rijden onder invloed). Toch is er wellicht nog een betere categorisering van de inbreuken mogelijk. Er komt eerst een evaluatie, voordat zo nodig in 2024 aanpassingen worden voorgesteld.

Tot slot wijst de minister op het enorme werk ter verduidelijking en modernisering van de wegcode, dat bijna 20 jaar in beslag heeft genomen. De minister werkt onverdroten voort met de gewesten om die nieuwe code nog vóór het einde van de regeerperiode te kunnen publiceren.

Dankzij het begrotingsconclaaf is het mogelijk geweest specifieke middelen vrij te maken om de FOD Mobiliteit te versterken op het vlak van autonome mobiliteit. De technologische ontwikkelingen zijn groot en het is niet langer een kwestie van louter observeren: we moeten proactief handelen. De taskforce heeft een analysedocument opgesteld. Hierin wordt de oprichting van een interfederale autoriteit aanbevolen. De federale regering zal, zoals gezegd, proactief zijn in dit dossier.

De vereenvoudiging van de procedures voor het vernieuwen en aanvragen van rijbewijzen gaat door. Er is ook vooruitgang met de invoering van elektronische pv's. Dit is een belangrijk instrument om de verkeersveiligheid te verhogen, in lijn met de acties in de strijd tegen recidive.

Fietsen wordt in België almaar populairder. Fietsen helpt de files en vervuiling in onze steden te verminderen, het is voordeliger voor huishoudens en het stimuleert het toeristische ecosysteem in heel België...

Het is dan ook de bedoeling fietsen nog toegankelijker te maken en iedereen op de fiets te krijgen. De minister werkt nauw samen met inzonderheid de staatssecretaris voor Gendergelijkheid, Gelijke Kansen en Diversiteit, toegevoegd aan de minister van Mobiliteit, opdat vrouwen even gemakkelijk als mannen voor hun verplaatsingen de fiets zouden nemen.

Daartoe werken ze op allerlei fronten en steeds in samenwerking:

- mesures fiscales avec le ministre des Finances;
- amélioration des indemnités de déplacement des travailleurs vers leur lieu de travail;
- renforcement de la sécurité routière avec ses collègues de la Justice et de l'Intérieur;
- lutte contre le vol de vélo avec les Régions et la police,
- facilitation de la combinaison des modes de transport avec la SNCB et Infrabel...

En 2024, le ministre va rendre opérationnel le registre central de vélo (dispositif *MyBike*). Le vol de vélo est un fléau. Ce système va permettre de le faire reculer efficacement! Le ministre va également soutenir le secteur économique grâce à une enveloppe dédiée pour des subsides.

Tous les ingrédients sont là pour disposer durant la prochaine législature d'une vision de long terme pour le vélo, avec des objectifs structurants comme cela a été fait pour le train.

Les résultats du plan BeCyclist sont extrêmement positifs. La quasi-totalité des 52 mesures prises a été finalisée ou le sera d'ici la fin de la législature. Le ministre invite d'ailleurs à consulter son bilan final en ligne sur le site du SPF. Les bases sont posées d'une politique fédérale structurelle du vélo.

La navigation fluviale constitue, d'une part, un maillon de la chaîne logistique et, d'autre part, un loisir. Il s'agit surtout d'un secteur à faibles émissions de carbone, en lien direct avec la nature et le premier observateur de changements en matière de qualité de l'eau. Le développement de ce secteur est donc d'intérêt général.

En concertation avec le secteur et le ministre de la Mer du Nord, le ministre se penche sur la modernisation de la législation, la simplification des procédures et le lancement d'un plan d'action pour le recyclage des navires en fin de vie, en phase avec les grands objectifs de la ministre du Climat visant à soutenir le développement de l'économie circulaire.

Cette législature a permis de faire un premier pas en avant fondamental: une vision commune (interfédérale) a été publiée. Il s'agissait d'un préalable indispensable

- fiscale maatregelen, waarvoor ze samenwerken met de minister van Financiën;
- verbetering van de reiskostenvergoeding in het kader van het woon-werktraject van de werknemers;
- een grotere verkeersveiligheid, waarvoor wordt samengewerkt met de minister van Justitie en de minister van Binnenlandse Zaken;
- de strijd tegen fietsdiefstallen, in samenwerking met de gewesten en de politie;
- het faciliteren van combinaties van vervoersmodi, samen met de NMBS en Infrabel.

De minister zal in 2024 het centrale fietsenregister (*MyBike*-systeem) uitrollen. Fietsdiefstallen zijn een ware plaag. Door het *MyBike*-systeem zullen die op doeltreffende wijze kunnen worden teruggedrongen. De minister zal ook de economische sector via een subsidie-enveloppe steunen.

Al die elementen moeten volstaan om in de volgende regeerperiode tot een langetermijnvisie voor het fietsverkeer te komen, met structurerende doelstellingen zoals die ook voor het spoor werden opgesteld.

De resultaten van het BeCyclist-plan zijn uiterst positief. Bijna alle 52 maatregelen zijn ten uitvoer gebracht of zullen dat tegen het einde van de regeerperiode zijn. De minister nodigt de commissieleden trouwens uit het eindresultaat ervan op de website van de FOD te raadplegen. Daarmee is de basis voor een structureel federaal fietsbeleid gelegd.

De binnenvaart is enerzijds een schakel in de logistieke keten en anderzijds een vrijetijdsbesteding. Bovenal is het een sector met lage koolstofuitstoot, direct verbonden met de natuur en de eerste waarnemer van veranderingen in de waterkwaliteit. De ontwikkeling ervan is dus in het algemeen belang.

In overleg met de sector en de minister van Noordzee werk de minister aan de modernisering van de wetgeving, de vereenvoudiging van de procedures en het opstarten van een actieplan voor de recyclage van afgedankte schepen, in lijn met de grote doelstellingen van de minister van klimaat om de ontwikkeling van de circulaire economie te ondersteunen.

In deze regeerperiode kon een wezenlijke stap voorwaarts worden gezet, met een gezamenlijke (interfederaal) visie. Dat was een noodzakelijke voorafgaande

pour éviter que les intentions ne viennent buter sur les limites de la fragmentation des compétences en Belgique.

Il faut à présent avancer beaucoup plus concrètement encore pour prendre le train de la mobilité de service, qui est l'avenir de la mobilité. Et pour cela, il faut mieux coopérer entre niveaux de pouvoir et entreprises publiques et privées dans ce pays.

Le ministre salue la qualité de la collaboration avec les ministres régionaux en charge de la mobilité. L'intérêt de la mobilité de service est de répondre d'abord aux besoins des citoyens en matière de mobilité, plutôt que de se laisser contraindre par des limites institutionnelles, de favoriser la multimodalité et d'accélérer *de facto* le report modal. Aussi, en cohérence avec les objectifs d'intégration des transports publics, l'essor d'un écosystème de mobilité de service est un levier majeur pour dessiner la mobilité du futur. Pour ce sujet aussi, les moyens du SPF Mobilité ont été renforcés lors du dernier conclave.

Tout comme l'an dernier, le ministre conclut sa note de politique générale avec la dimension de gouvernance et de politique horizontale. C'est la condition pour véritablement avancer dans ce dossier et c'est également ce qui lie les différents projets que le ministre vient de présenter.

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Wouter Raskin (N-VA) commence son propos par le volet des réformes structurelles. Il n'est pas opposé à la sensibilisation aux avantages du shift modal. Néanmoins, il estime que la liberté de choix de l'individu est importante et il croit à la technologie et à l'innovation. En d'autres termes, il est contre le fait de forcer les gens à utiliser les transports collectifs ou de les obliger à abandonner leur voiture, pour que les gens abandonnent la possession d'une voiture privée. La référence à la transposition du code de la route est un symbole fort. Afin qu'il ne reste pas un symbole, il faut le faire discrètement. Quel est l'état d'avancement à cet égard.

Dans une dynamique interfédérale, le ministre affirme vouloir soutenir tous les développements comme par exemple les voitures autonomes. Pourtant, le ministre s'est récemment prononcé dans une interview contre

pour l'absence de conditions de concurrence et la possibilité de faire passer la responsabilité de la mobilité de service à la Région flamande, ce qui n'est pas la seule

Er dienen nu nog veel concretere stappen voorwaarts te worden gezet, wil men voluit de kaart van *Mobility-as-a-Service* (MaaS) trekken. Daar ligt de toekomst van de mobiliteit en daartoe dienen de bevoegdheidsniveaus, de overheidsbedrijven en de privébedrijven beter samen te werken.

De minister heeft lof voor de kwaliteitsvolle samenwerking met de gewestministers voor mobiliteit. *Mobility-as-a-Service* zal in eerste instantie worden aangewend om een antwoord te bieden op de mobiliteitsbehoeften van de burgers in plaats van die te laten vastlopen op institutionele grenzen, alsook om multimodaliteit te bevorderen en de *modal shift de facto* te versnellen. In samenhang met de doelstellingen inzake de integratie van het openbaar vervoer binnen MaaS vormt de ontwikkeling van het MaaS-ecosysteem een belangrijke hefboom waarmee de toekomst van de mobiliteit kan worden uitgetekend. Ook daartoe werden de middelen van de FOD Mobiliteit tijdens het afgelopen begrotingsconclaaf versterkt.

Net als vorig jaar eindigt de minister zijn beleidsnota met de dimensie "governance en horizontale beleidsvoering". Dit is de voorwaarde om effectief vooruitgang te boeken, alsook het cement tussen de verschillende projecten die de minister zojuist heeft gepresenteerd.

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Wouter Raskin (N-VA) gaat eerst in op de structurele hervormingen. Hij is niet tegen bewustmaking voor de voordelen van de *modal shift*. Maar voor hem is individuele keuzevrijheid belangrijk en hij gelooft in technologie en innovatie. Met andere woorden, hij is er tegen om mensen te dwingen het openbaar vervoer te gebruiken, hun auto op te geven of af stappen van het bezit van een privéwagen. De omzetting naar de wegcode is een krachtig symbool. Om te voorkomen dat het een symbool blijft, moet het discreet gebeuren. Welke vooruitgang is er op dat vlak geboekt?

In een interfederale dynamiek verklaart de minister dat hij alle ontwikkelingen, zoals zelfrijdende wagens, wil ondersteunen. Maar in een recent interview heeft de minister zich uitgesproken tegen nieuwe proefprojecten

de nouveaux projets pilotes de véhicules autonomes. L'intervenant demande au ministre d'expliciter sa position.

La campagne All for Zero

Il est certainement utile de faire le point sur cette campagne et d'avoir une vision sur les projets à venir, tout comme il est utile de se projeter dans l'avenir.

Le ministre mentionne dans les nouveaux États Généraux de la sécurité routière 2025 la présentation d'une fresque didactique. Que faut-il en imaginer? Quel en est le coût? Et surtout comment la déployer et en quoi profite-t-elle directement à la sécurité routière?

Lutte contre la récidive

Dans les prochaines semaines, un projet de loi sera présenté au gouvernement. Ce projet a pour but de formuler une réponse aux angoisses liées à la récidive. Le mot permis à points a disparu de la note de politique générale, alors qu'il était présent les années précédentes. La législature arrive à son terme et le permis à points ne sera pas mis en place avant. L'intervenant suppose qu'il y a eu certaines réticences au sein du gouvernement. Il se dit curieux de connaître le contenu de ce nouveau projet de loi qui lutte contre la récidive. Il ne suffit pas d'avoir des ambitions pour sauver des vies.

Formations de réintégration

Ce volet n'est qu'un copié-collé de revues de presse. Mais qu'entend le ministre par "formations alternatives de réintégration"? Qui seront les prestataires de ces formations?

Révision de la catégorisation des infractions

L'institut Vias a déjà fait des propositions à ce sujet l'année dernière. Le ministre va-t-il prendre des mesures ou se limiter à l'étude des propositions qui lui ont été soumises?

L'intervenant estime que la révision peut certainement être utile, mais pas béatifique bien sûr.

Néanmoins, il faut aussi appliquer cette législation. Récemment, la commission a débattu sur l'utilisation du smartphone au volant. Le ministre se félicite ensuite de l'augmentation du nombre d'infractions. Mais à quoi servent ces amendes si la police ne peut pas contrôler les infractions? L'intervenant invite le ministre à être plus modeste.

met zelfrijdende voertuigen. De spreker vraagt de minister om zijn standpunt te verduidelijken.

De All for Zero-campagne

Het is zeker nuttig om de balans op te maken van deze campagne en een toekomstvisie te hebben voor de komende projecten.

In de nieuwe Staten-Generaal van de verkeersveiligheid 2025 vermeldt de minister de voorstelling van een didactisch fresco. Wat moeten we ons daarbij voorstellen? Wat kost het? En vooral, hoe kan het worden ingezet en hoe komt het de verkeersveiligheid ten goede?

Strijd tegen recidive

In de komende weken zal een wetsontwerp daarover aan de regering worden voorgelegd. De term "rijbewijs met punten" staat niet in de beleidsnota, in tegenstelling tot de voorgaande jaren. De regeerperiode loopt ten einde en het rijbewijs met punten zal niet eerder worden ingevoerd. De spreker neemt aan dat er terughoudendheid heerste binnen de regering. Hij is benieuwd naar de inhoud van dit nieuwe wetsontwerp om recidive tegen te gaan. Ambities volstaan niet om levens te redden.

Herstelopleidingen

Dit onderdeel omvat louter knip- en plakwerk van persoverzichten. Maar wat bedoelt de minister met "alternatieve herstelopleidingen"? Wie zal die opleidingen aanbieden?

Herziening van de categorisering van de overtredingen

Vias heeft hierover vorig jaar al voorstellen geformuleerd. Zal de minister actie ondernemen of beperkt hij zich tot het bestuderen van de voorstellen die hem zijn voorgelegd?

De spreker meent dat de herziening zeker nuttig kan zijn, maar uiteraard niet zaligmakend.

De wetgeving moet echter ook worden toegepast. Onlangs besprak de commissie het gebruik van smartphones achter het stuur. De minister juicht de toename van het aantal overtredingen toe. Maar wat is het nut van die boetes als de politie de overtredingen niet kan controleren? De spreker nodigt de minister uit meer bescheidenheid aan de dag te leggen.

Sanctions et contrôles

Le ministre souhaite miser sur des amendes exponentielles. Le but principal est d'augmenter les recettes de l'État. L'intervenant est d'avis qu'il faut maintenir les contrôles mais il préfère tabler sur des options comme le permis à points qui permet d'éviter d'infliger des amendes. Et dans quelle mesure les régions et les partenaires de coalition sont-ils d'accord avec cette idée?

Interdiction des avertisseurs de radars

La note de politique générale fait référence à une étude de Vias. La version néerlandaise fait référence à un projet de loi visant à interdire ces systèmes d'avertisseurs de radars. Qu'en est-il de la version francophone? De quoi s'agit-il? Qui en est l'auteur? L'intervenant demande si ce projet de loi verra le jour sous cette législature.

Respect des distances de sécurité

La note de politique générale renvoie à un projet pilote qui utilise des caméras pour faire respecter ces distances. Pour conduire en toute sécurité, il faut aussi tenir compte du comportement des autres conducteurs. Dans quelle mesure le ministre a-t-il l'intention d'imposer des amendes à cet égard?

Code de la route clarifié et réorganisé

La publication du nouveau code de la route est prévue pour la fin de la législature. Néanmoins, en mai 2023, le ministre a affirmé que les textes seraient envoyés au Conseil d'État à la fin de l'année. Le Conseil d'État a-t-il reçu ces textes? L'accord politique est-il en place? Le ministre est-il certain d'arriver au bout ou est-ce une tentative désespérée?

Vélo

Encourager l'utilisation du vélo est évidemment une bonne chose. La combinaison vélo-train reste une bonne idée et chaque arrêt sera équipé d'un parking à vélos sûr et de qualité. Existe-t-il un plan de déploiement concret? D'ici quand ce plan sera-t-il entièrement mis en œuvre?

Ensuite, pour rendre le vélo plus attrayant, le ministre souhaite mettre en place des mesures fiscales. L'intervenant souhaite plus d'informations à ce sujet.

Le ministre souhaite également faire des efforts particuliers pour que les femmes puissent rouler à vélo aussi facilement que les hommes. Cela induirait que le

Sancties en controles

De minister wil inzetten op exponentiële boetes. Het doel is vooral om de ontvangsten van de Staat te verhogen. De spreker is van oordeel dat de controles behouden moeten blijven, maar verkiest opties zoals het rijbewijs met punten, dat het mogelijk maakt om boetes te voorkomen. In hoeverre zijn de gewesten en coalitiepartners het eens met dat voorstel?

Verbod op radarverklippers

De beleidsnota verwijst naar een studie van Vias. De Nederlandse versie verwijst naar een wetsontwerp dat radarverklippers verbiedt. Hoe zit het met de Franse versie? Waarover gaat het precies? Wie is de steller van die tekst? De spreker vraagt of dat wetsontwerp tot stand zal komen tijdens de huidige regeerperiode.

Naleving van de veiligheidsafstanden

De beleidsnota verwijst naar een proefproject waarbij camera's worden gebruikt om die afstanden af te dwingen. Om veilig te rijden, moet men ook rekening houden met het gedrag van de andere bestuurders. In hoeverre is de minister van plan om daarvoor boetes op te leggen?

Een verduidelijkte en geherorganiseerde wegcode

De bekendmaking van de nieuwe Wegcode is gepland voor het einde van de regeerperiode. In mei 2023 heeft de minister echter verklaard dat de teksten tegen het einde van het jaar naar de Raad van State zouden worden gestuurd. Heeft de Raad van State de teksten ontvangen? Is er een politiek akkoord? Is de minister er zeker van dat hij er gaat geraken of gaat het om een wanhoopspoging?

Fietsen

Het stimuleren van het gebruik van de fiets is natuurlijk een goede zaak. De fiets-treincombinatie blijft een goed idee en elke halte zal uitgerust worden met een veilige en kwaliteitsvolle fietsenstalling. Is er een concreet uitvoeringsplan? Wanneer zal dat volledig uitgevoerd zijn?

Om fietsen aantrekkelijker te maken, wil de minister vervolgens fiscale maatregelen invoeren. De spreker vraagt hierover meer informatie.

De minister wil ook er ook specifiek op inzetten dat vrouwen net zo makkelijk kunnen fietsen als mannen. Dat zou impliceren dat vrouwen niet kunnen fietsen. Is

femmes seraient incapables de rouler à vélo. Ne s'agit-il pas de propos sexistes? L'intervenant souhaite avoir des exemples pour être convaincu.

M. Tomas Roggeman (N-VA) estime que cette note de politique générale est détaillée et exhaustive. Il apprend que la crise climatique sera résolue avec un budget de 1,7 milliard d'euros.

Cependant, l'intervenant émet quelques critiques. Le ministre souhaite une expansion de l'offre, mais n'a pas les moyens pour la réaliser. L'année dernière, lorsque les contrats de gestion ont été conclus, il manquait des centaines de millions pour 2023. La note de politique générale précise qu'un tiers de la nouvelle politique dans la révision du dernier budget est consacré au rail, mais il n'y a aucune trace de cette politique dans le tableau du gouvernement. Quel est le montant nominal de la dernière révision?

Le manque à gagner peut être résolu de deux manières:

— Transmettre le projet de loi au prochain gouvernement. Les plans évoluent vers 3,5 milliards pour le rail, mais après les élections.

— Création de la dette. L'année dernière, le bénéfice d'exploitation de la SNCB a été négatif de 400 millions. Vingt millions de déficit ebitda. Quel est le déficit estimé de la SNCB en 2023? Quel est le ratio de recouvrement des coûts du nouveau plan de transport?

Il est pas possible de planifier les finances sur une durée de 10 ans avec cette méthode.

L'autre problème est le manque de personnel. Il manque 700 personnes, dont des centaines de conducteurs de train. Or le ministre souhaite augmenter l'offre de 7 %. Cette demande est insoutenable et il en découle les grèves records de ces dernières années, des retards records et une suppression record de trains.

Le ministre entend améliorer la fiabilité des services ferroviaires en augmentant l'offre de trains, mais c'est une contradiction dans les termes.

Le ministre ne réalise donc pas son ambition car il a promis des trains toutes les demi-heures dans toutes les gares et dans toutes les directions. Dans les grandes gares, un train toutes les 15 minutes dans toutes les directions. À un moment donné, c'est même devenu un train toutes les dix minutes dans chaque direction. Ces grandes déclarations n'ont rien donné. Le prochain gouvernement devra donc nécessairement défaire une

dat niet seksistisch? De spreker zou graag voorbeelden krijgen om hem te overtuigen.

De heer Tomas Roggeman (N-VA) vindt deze beleidsnota gedetailleerd en uitgebreid. Hij leert dat de klimaatcrisis zal worden opgelost met een budget van 1,7 miljard euro.

De spreker heeft echter wel enkele punten van kritiek. De minister wil het aanbod uitbreiden, maar heeft niet de middelen om dit te verwezenlijken. Vorig jaar, toen de beheersovereenkomsten werden gesloten, was er een inkomstenverlies van honderden miljoenen voor 2023. In de beleidsnota staat dat naar aanleiding van de laatste begrotingsherziening de spoorwegen een derde van het nieuwe beleid uitmaken, maar daarvan is niet terug te vinden in de regeringstabel. Wat is het nominale bedrag van die laatste herziening?

Het inkomstenverlies kan op twee manieren worden opgelost:

— Het wetsontwerp doorschuiven naar de volgende regering. De plannen gaan in de richting van 3,5 miljard euro voor de spoorwegen, maar wel na de verkiezingen.

— De creatie van schuld. Vorig jaar liet het bedrijfsresultaat van de NMBS een tekort van 400 miljoen euro optekenen. Het ebitda-tekort bedroeg 20 miljoen euro. Wat is het geraamde tekort van de NMBS in 2023? Wat is de kostendekkingsgraad van het nieuwe transportplan?

Met die methode is het niet mogelijk om de financiën te plannen voor een termijn van 10 jaar.

Het andere probleem is het personeelstekort. Er zijn 700 mensen te weinig, waaronder honderden treinconducteurs. Met 700 werknemers te weinig wil de minister echter het aanbod met 7 % verhogen. Dat is onhoudbaar en heeft geleid tot een recordaantal stakingen in de afgelopen jaren, een recordaantal vertragingen en een recordaantal afgeschafte treinen.

De minister wil de betrouwbaarheid van de treindiensten verbeteren door het treinaanbod te verhogen, maar dit is een contradictio in terminis.

De minister maakt zijn ambitie dus niet waar, want hij heeft om het half uur treinen beloofd in alle stations en in alle richtingen. In alle grote stations gingen om het kwartier treinen zijn voor alle richtingen. Op een bepaald moment ging er zelfs voor elke richting een trein zijn om de tien minuten. Die grote verklaringen zijn niet bewaarheid geworden. De volgende regering zal dus een groot deel van het gedane werk ongedaan moeten

grande partie du travail déjà effectué. Et ce sera une bonne affaire pour les voyageurs. Il faut s'orienter vers une politique ferroviaire qui promet moins et réalise plus.

Accessibilité des gares

Aujourd'hui, 88 gares sont considérées comme accessibles. Lors de sa prise de fonction, le ministre avait promis de rendre 250 gares accessibles avant la fin de la législature. Cette promesse n'est pas tenue. Au lieu de 170 gares supplémentaires d'ici 2024, 88 gares supplémentaires d'ici 2033. L'ambition a été considérablement revue à la baisse.

Sécurité

La note de politique générale stipule que les gares deviennent des espaces fonctionnels et bien entretenus qui répondent aux besoins des usagers. L'intervenant demande comment cela est possible? Il n'y a jamais eu autant de controverses dans les gares. Surtout à Bruxelles. La gare du Nord est une plaque tournante pour les sans-abri et les trafiquants de drogue, grâce à des années de politique de tolérance des autorités bruxelloises. La gare de Bruxelles-midi enregistre des incidents de sécurité. Mais il est quand même possible d'acheter un chou-fleur dans 14 gares. Le ministre prévoit pour la sécurité le recrutement de 50 agents de sécurité supplémentaires. Il s'agit d'un rattrapage après la réduction des effectifs l'année dernière. Les compétences de Securail ne seront pas élargies et il n'y aura pas de nouveaux équipements. Un nouveau cadre juridique est nécessaire, l'agent de sécurité dans les transports publics n'est pas un videur de discothèque.

Agenda européen

Le règlement sur les travaux d'infrastructure prioritaires est intéressant mais il instaure une hiérarchie dans certaines parties du réseau entre trois niveaux. Il s'agit d'une excellente initiative qui est également nécessaire. Chaque ligne de chemins de fer indépendamment de l'intensité répondant aux mêmes exigences, cela n'a pas de sens. Une classification des chemins de fer en fonction de l'intensité d'utilisation est nécessaire pour guider la priorisation des investissements.

En ce qui concerne la stratégie européenne en faveur du vélo: cela n'a pas de sens de réglementer la vente et la réparation de vélos au niveau de l'UE. Il faut appliquer le principe de subsidiarité. La dernière chose que les magasins de vélos et les fabricants attendent, c'est davantage de réglementation. Il existe de très grandes différences géographiques dans l'utilisation de la bicyclette. La Flandre compte 20 % de navetteurs à vélo alors que la Wallonie n'en compte que 3 % seulement.

En dit zal voor de reizigers nog een goede zaak zijn. Het spoorwega beleid moet de richting inslaan van minder beloften en meer verwezenlijkingen.

Toegankelijkheid van de stations

Vandaag worden 88 stations als toegankelijk bestempeld. Bij zijn aantreden had de minister beloofd om 250 stations toegankelijk te maken vóór het einde van de regeerperiode. Die belofte is niet nagekomen. In plaats van 170 extra stations tegen 2024 zullen er 88 extra stations zijn tegen 2033. De ambitie is aanzienlijk teruggeschoefd.

Veiligheid

In de beleidsnota staat dat stations functionele en goed onderhouden ruimtes moeten worden die voldoen aan de behoeften van de gebruikers. De spreker vraagt zich af hoe dit mogelijk is. Er is nog nooit zoveel ophef over stations geweest. Vooral in Brussel. Dankzij het jarenlange gedoogbeleid van de Brusselse overheden is het Noordstation een knooppunt voor daklozen en drugshandelaars. In het station van Brussel-Zuid zijn er veiligheidsproblemen. Toch kan er nog een bloemkool worden gekocht in 14 stations. Voor de veiligheid in stations voorziet de minister in de aanwerving van 50 bijkomende veiligheidsbeambten. Dit is een inhaalbeweging na de inkrimping van de personeelssterkte vorig jaar. De bevoegdheden van Securail worden niet uitgebreid en er zal geen nieuwe uitrusting worden aangeschaft. Een nieuw juridisch kader is nodig. Een veiligheidsbeambte voor het openbaar vervoer is geen buitenwipper aan een discotheek.

Europese agenda

De verordening inzake prioritaire infrastructuurwerken is interessant, maar hanteert een hiërarchie van drie niveaus in bepaalde delen van het spoornet. Dit is een uitmuntend initiatief dat ook nodig is. Het heeft geen zin om elke spoorlijn aan dezelfde eisen te laten voldoen, zonder rekening te houden met de intensiteit van het gebruik. Er is een classificatie van spoorwegen volgens gebruiksintensiteit nodig om te bepalen aan welke investeringen prioriteit moet worden verleend.

Wat de Europese fietsstrategie betreft, heeft het geen zin om de verkoop en herstelling van fietsen op EU-niveau te reguleren. Het subsidiariteitsbeginsel moet worden toegepast. Het laatste waar fietsenwinkels en fabrikanten op wachten is meer regelgeving. Er zijn enorme geografische verschillen in het gebruik van fietsen. In Vlaanderen pendelt 20 % van de bevolking met de fiets, terwijl dat in Wallonië slechts 3 % is.

Émissions et climat

Infrabel a déjà mis en place certaines initiatives et l'intervenant souhaite avoir des données chiffrées à ce sujet. Quelle est la réduction de glyphosate qui a pu être réalisée ces dernières années par Infrabel.

La note de politique générale ne mentionne pas les trains diesel. Le texte parle souvent de mobilité sans carbone, de réduction du CO₂. Pourtant cinq lignes continuent d'utiliser des trains diesel. Le train n'est dans ce cas pas un instrument de transition mais génère des émissions directes de CO₂ très concrètes. Sous la précédente législature, un plan avait pour ambition l'extinction en 2025. Le ministre a repoussé l'échéance à 2030 puis à 2034, soit neuf ans de retard, tout en bas de la liste des priorités.

En augmentant la fréquence sur ces lignes, le ministre met en place une politique d'augmentation des émissions de CO₂.

Si l'on compare les émissions moyennes par kilomètre de transport, le train doit transporter au moins 80 passagers avant d'être plus bénéfique pour le climat que la voiture. Il y a de très nombreux trajets pour lesquels ce n'est pas le cas, et la politique du ministre les a rendus encore plus difficiles.

Politique du personnel

La note de politique générale mentionne une modernisation de la politique du personnel, à juste titre. L'année dernière, il était question de réviser la loi de 1991, aujourd'hui la formulation est vague. La révision de la loi est-elle exclue?

Ouverture du marché d'ici 2032

Il s'agit de la plus grande réforme ferroviaire depuis 1929 et elle est extrêmement difficile. Les représentants de la Commission avaient affirmé que le timing était serré. Le ministre n'a pris aucune initiative. La présente note de politique générale mentionne que les projets pilotes promis, convenus dans l'accord de coalition, ne verront pas le jour. La recherche a été lancée. Ils seront lancés en 2024, probablement après les élections. Le seul point libéral de toute la politique ferroviaire a donc disparu.

L'intervenant conclut que la politique ferroviaire a pris une mauvaise direction. La SNCB et Infrabel sont soumises à une très forte pression, qui sera plus intense l'année prochaine.

Uitstoot en klimaat

Infrabel heeft al een aantal initiatieven genomen en de spreker wil hierover cijfergegevens krijgen. Hoeveel glyfosaat heeft Infrabel de voorbije jaren minder gebruikt?

In de beleidsnota staat niets over dieseltreinen. De tekst heeft het vaak over mobiliteit zonder koolstof of de vermindering van de CO₂-uitstoot. Nochtans worden nog steeds dieseltreinen ingezet op vijf spoorlijnen. In dit geval is de trein geen instrument voor de klimaattransitie, maar een zeer concrete bron van rechtstreekse CO₂-uitstoot. Tijdens de vorige regeerperiode had een plan de ambitie om de CO₂-uitstoot van treinen in 2025 tot nul te herleiden. De minister verschoof de deadline naar 2030 en vervolgens naar 2034, 9 jaar te laat, tot helemaal onderaan de prioriteitenlijst.

Door de frequentie op die spoorweglijnen te verhogen, voert de minister een beleid dat de CO₂-uitstoot verhoogt.

Als de gemiddelde uitstoot per kilometer wordt vergeleken, moet de trein minstens 80 passagiers vervoeren voordat hij beter is voor het klimaat dan de auto. Er zijn veel treintrajecten waarvoor dit niet het geval is, en het beleid van de minister heeft het voor die trajecten nog moeilijker gemaakt.

Personeelsbeleid

De beleidsnota vermeldt terecht de modernisering van het personeelsbeleid. Vorig jaar was er sprake van om de wet van 1991 te herzien; vandaag is de formulering vaag. Is een herziening van de wet uitgesloten?

Opening van de markt tegen 2032

Het gaat om de grootste hervorming van de spoorwegen sinds 1929. Een uiterst heikele aangelegenheid. De vertegenwoordigers van de Commissie hadden verklaard dat de timing strak is. De minister heeft echter geen enkel initiatief genomen. De voorliggende beleidsnota vermeldt dat de beloofde proefprojecten die zijn overeengekomen in het coalitieakkoord, niet zullen doorgaan. Het onderzoek is opgestart. Ze zullen van wal steken in 2024, waarschijnlijk na de verkiezingen. Het enige liberale punt in heel het spoorbeleid is dus verdwenen.

De spreker besluit dat het spoorbeleid een foute afslag heeft genomen. De NMBS en Infrabel staan onder sterke druk, die volgend jaar zal toenemen.

Plus d'argent dépensé que jamais, mais tout cela pour des dépenses à court terme, l'occasion de réformer a été manquée. Le prochain gouvernement devra rectifier beaucoup de choses.

Selon *Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen)*, les émissions produites par le secteur des transports ont augmenté de 24 % entre la période 1990-2019, ce qui entrave la réalisation des objectifs climatiques. Cette hausse des émissions entraîne par ailleurs une mauvaise qualité de l'air et la congestion du réseau routier n'a jamais été aussi importante (les avis de trafic particulièrement dense aux heures de pointe matinales se multiplient).

Le transfert modal est la réponse à cette problématique; il faut davantage encourager le transport ferroviaire de passagers ou de marchandises ainsi que la pratique du vélo et diminuer les vols courts. Des étapes importantes ont été franchies à cet effet par ce gouvernement.

La membre évoque le Plan de transport 2023, qui prévoit clairement les grands objectifs: plus de trains ainsi que plus de trains tardifs. Mais dans la pratique, les choses ne se passent pas encore du tout comme elles le devraient. Groen refuse de se plier à cette situation et attend d'Infrabel et de la SNCB qu'elles mettent tout en œuvre pour faire rouler les trains (on dispose des moyens financiers et d'un cadre, il appartient désormais aux entreprises de concrétiser ces objectifs). Quelles mesures supplémentaires seront-elles prises pour améliorer la ponctualité dramatique? De quelle façon entend-t-on rendre le train abordable, plus particulièrement pour les jeunes et les personnes âgées? S'attelle-t-on encore à l'intégration tarifaire en vue de faciliter l'utilisation de l'ensemble du réseau de transports en commun?

Il convient par ailleurs de garantir la sécurité à bord des trains tant pour les voyageurs que pour les travailleurs ferroviaires. Le ministre a élaboré un plan d'action pour la gare de Bruxelles-Midi. Avant l'été, l'intervenante avait déjà interrogé la ministre Verlinden à propos de la situation des gares bruxelloises et avait plaidé à l'époque pour une collaboration. Dans le cadre de ce plan, la question de la gare et de son environnement est abordée sous plusieurs angles: la propreté de la gare sera améliorée, les caméras de surveillance des différents services seront mieux alignées et des lieux d'accueil pour les mineurs non accompagnés seront prévus, de même qu'une interdiction de consommer de l'alcool. C'est important. Tout le monde est conscient qu'il s'agit d'un problème sociétal qui, outre le déploiement de policiers supplémentaires, nécessite aussi d'autres mesures. Le ministre peut-il indiquer où en est le déploiement du plan d'action? Faire des gares des lieux de vie animés peut également contribuer à la sécurité à l'intérieur de

Er is meer geld dan ooit tevoren uitgegeven, maar enkel voor uitgaven op korte termijn. De kans om te hervormen is gemist. De volgende regering zal veel zaken moeten rechtzetten.

Volgens *mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen)* is de uitstoot van de vervoerssector met 24 % gestegen tussen 1990-2019. Dit zorgt ervoor dat de klimaatdoelen niet kunnen worden gehaald. Dit zorgt voor ongezonde lucht en het fileel is groter dan ooit (geregeld berichten van uitzonderlijk zware ochtendspits).

Modal shift is daar het antwoord op; meer mensen en goederen vervoeren per trein, meer mensen op de fiets, minder korte vluchten. Daartoe zijn belangrijke stappen genomen met deze regering.

Het lid verwijst naar het Vervoersplan 2023, waarin de grote doelstellingen duidelijk zijn: meer treinen en ook meer late treinen. Maar in de praktijk loopt het nog helemaal niet zoals het zou moeten. Groen weigert zich neer te leggen bij die situatie en verwacht van Infrabel en de NMBS dat ze er alles aan doen om de treinen te laten rijden (geld is er, het raamwerk is er, nu is het aan de bedrijven om dat alles in praktijk om te zetten). Welke maatregelen zullen nog genomen worden om de dramatische stiptheid op te krikken? Op welke manier zal ervoor gezorgd worden dat de trein ook betaalbaar is – zeker voor jongeren en ouderen? Wordt er nog gewerkt aan tariefintegratie, zodat het nemen van het volledig openbaar-vervoersnet ook makkelijker wordt?

Treinen moeten ook veilig zijn, zowel voor de reizigers als de werknemers. De minister heeft een actieplan uitgewerkt voor de situatie aan het Zuidstation. De spreekster ondervroeg minister Verlinden al voor de zomer over de situatie aan de Brusselse stations en vroeg toen om samen te werken. Met het actieplan moeten het station en de omgeving ook grondig in verschillende facetten aangepakt worden. Zo wordt het station properder gehouden, worden veiligheidscamera's van verschillende diensten beter op elkaar afgestemd, komen er opvangplaatsen voor niet-begeleide minderjarigen, net als een alcoholverbod. Dat is belangrijk. Iedereen beseft dat dit een maatschappelijk probleem is waarbij meer nodig is dan enkel extra politie. Heeft de minister een zicht op de uitrol van de het actieplan? Ook levendige stations kunnen een buffer zijn om de veiligheid beter te waarborgen. Welke initiatieven worden er verder genomen?

celles-ci. Quelles initiatives supplémentaires sont-elles prises dans ce cadre?

Le train devrait en outre constituer une bonne alternative pour les voyages en train jusqu'à 1.000 kilomètres. De nombreuses initiatives sont annoncées, ce qui est positif. Cela montre que le contexte pour les voyages ferroviaires internationaux est favorable. De quelle façon le ministre va-t-il encore davantage mettre ce dossier en exergue au cours de la présidence belge de l'Union européenne l'année prochaine?

Une diminution des vols présente des avantages, tant sur le plan des émissions que sur le plan de la santé des riverains. C'est pourquoi il convient de prévoir une loi aérienne équilibrée. C'est ce qui a été écrit dans l'accord de gouvernement. L'intervenante lit dans la note de politique générale qu'à l'automne 2023, un projet de loi en la matière sera présenté au gouvernement. Il s'agit d'un dossier complexe, qui doit faire l'objet d'une collaboration et d'une concertation; vis-à-vis des riverains, on se doit d'obtenir des résultats dans ce dossier.

Il est évident que le gouvernement flamand doit aussi faire son travail. Avec l'évaluation du permis d'urbanisme introduit par Zaventem, la ministre flamande de la Justice et du Contrôle, de l'Environnement, de l'Énergie et du Tourisme a la possibilité de réduire enfin les nuisances pour tous les riverains, car c'est finalement l'objectif visé. Il faut en effet réduire toutes les nuisances générées par l'aéroport en faisant voler des avions moins bruyants, en dissuadant les voyageurs d'effectuer des vols courts et en supprimant les vols de nuit. Or la ministre flamande aime à faire de l'environnement un petit jeu communautaire qui ne permettra à aucun habitant de mieux dormir, mais elle semble oublier qu'elle tient un levier important entre les mains. En matière de réduction de la circulation aérienne, des décisions importantes peuvent aussi être prises au niveau européen. De quelle façon le ministre entend-t-il mettre l'accent sur ce point au cours de la présidence?

Outre son bienfait sur la santé, la pratique du vélo rend aussi plus heureux. Malgré le fait que de nombreux leviers visant à encourager la pratique du vélo soient entre les mains des Régions, il est positif que ce gouvernement fédéral ait aussi joué pleinement la carte du vélo, comme en témoignent la lutte contre le vol de vélos, le plan *Be Cyclist* et les efforts supplémentaires fournis pour encourager l'intermodalité vélo et train. Le ministre partage-t-il le point de vue du groupe de l'intervenante selon lequel il serait opportun de poursuivre cette politique fédérale en matière de vélo au cours d'une prochaine législature et qu'il convient dès lors de l'ancrer dans la loi?

De trein zou ook een goed alternatief moeten zijn voor treinreizen tot 1.000 km. Heel wat initiatieven worden aangekondigd en dat is goed nieuws. Een en ander geeft aan dat het kader voor internationale treinreizen gunstig is. Op welke manier gaat de minister hier tijdens de Belgische voorzitterschap van de Europese commissie volgende jaar nog meer werk van maken?

Minder vliegen heeft voordelen, zowel qua uitstoot als qua gezondheid van de omwonenden. Daarvoor is de uitwerking van een evenwichtige vliegwet nodig. Dat staat zo in het regeerakkoord. De spreekster leest in de beleidsnota dat er in het najaar van 2023 een wetsontwerp daartoe op de tafel van de regering zal liggen. Dit is een complex dossier, dat nood heeft aan samenwerking en overleg; men is het verplicht aan de omwonenden om met resultaten naar buiten te komen.

Natuurlijk zal ook de Vlaamse regering haar job moeten doen. Bij de beoordeling van de omgevingsvergunning die Zaventem aanvraagt, heeft de Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme de kans om eindelijk de hinder voor alle omwonenden te verminderen, want dat moet het einddoel zijn. De totale hinder van de luchthaven verminderen door minder luidruchtige vliegtuigen, minder korte vluchten en de afschaffing van nachtvluchten. Nu maakt de Vlaamse minister van leefmilieu er graag een communautair spelletje van waar geen enkele inwoner beter door zal slapen, maar ze lijkt te vergeten dat zij een belangrijke hefboom in handen heeft. Ook op Europees vlak kunnen belangrijke beslissingen genomen worden tot vermindering van het vliegverkeer. Op welke manier zal de minister daarop wegen tijdens het voorzitterschap?

Meer fietsen is niet alleen gezonder, het maakt ook gelukkiger. Ondanks het feit dat heel wat hefboomen om fietsen aantrekkelijker te maken op regionaal niveau liggen, is het goed dat deze federale regering ook volop de kaart van de fiets trok. De strijd tegen fietsdiefstal, het BE-cyclist plan, en meer werk maken van de gouden combinatie fiets en trein. Is de minister het met fractie van de spreekster eens dat dit federaal fietsbeleid best voortgang vindt in een volgende legislatuur en dat dit dus wettelijk verankerd moet worden?

Tant que les investissements dans *De Lijn* ou dans de meilleurs aménagements cyclables seront insuffisants, l'usage de la voiture demeurera une nécessité pour certains citoyens. Il importe par ailleurs de pérenniser ce secteur et de faire disparaître progressivement les véhicules à moteur thermique de la circulation. Mais nous savons tous le coût que cela suppose aujourd'hui. L'intervenante s'est elle-même rendue chez Lormauto, une petite entreprise établie en Normandie qui transforme des petites Twingo en voitures à moteur électrique, une technique appelée "*retrofit*". Le ministre a prévu une réglementation permettant d'en faire de même en Belgique, ce qui est une bonne chose. Chaque mode de transport doit avoir sa place sur la voie publique; le code de la route a été élaboré à cette fin. La question de la révision approfondie de celui-ci ne date pas d'hier. Quel en est l'État d'avancement?

Les routes ne sont pas sûres, c'est ce que révèlent les chiffres année après année. Il convient de traiter la question de la sécurité routière avec tous les moyens disponibles. Le mémorandum publié par Vias fait mention des mesures qui peuvent y contribuer. Groen souscrit dès lors à la demande de Vias de collaborer avec les décideurs politiques, qui sont invités à prendre leurs responsabilités.

L'outil par excellence à cette fin est le permis à points. Mme Buyst ne comprend pas l'opposition persistante des autres groupes à l'égard de ce permis. Ou prenons, par exemple, la tolérance zéro dans la circulation routière. La membre a proposé au ministre de la Justice d'inscrire les formations de réintégration dans le règlement judiciaire des infractions routières. Elle se réjouit de pouvoir constater que cela va à présent être le cas. Quelles mesures supplémentaires seront-elles prises dans le cadre du renforcement de la sécurité routière?

Selon M. Olivier Vajda (*Ecolo-Groen*), la présente note de politique générale allie ambition, réalisme et pragmatisme. L'intervenant souligne également la double vision du ministre concernant le rail:

1. faire du rail la colonne vertébrale de notre mobilité;
2. mettre en place une politique du rail (SNCB, Infrabel, HR rail) qui dépasse la législation.

Avec les contrats pluriannuels conclus avec la SNCB et Infrabel, le ministre a accompli, avec son cabinet, un travail très peu visible aux yeux du public, mais qui constitue vraiment la base nécessaire et indispensable à toutes les améliorations concrètes.

Zolang er nog onvoldoende geïnvesteerd wordt in bijvoorbeeld De Lijn of betere fietsinfrastructuur, zal het gebruik van de auto voor sommigen onder ons een noodzaak blijven. Belangrijk is dat we ook die sector verduurzamen en dat wagens met een verbrandingsmotor stilaan uit het straatbeeld verdwijnen. Alleen weten we allemaal dat dit vandaag nog een kostelijke zaak is. De spreekster ging zelf op bezoek bij Lormauto, een klein bedrijf in Normandië, waar men kleine Twingo's ombouwt naar wagen met een elektrische motor, de zogenaamde *retrofit*. De minister zorgde voor wetgeving dat dit ook mogelijk maakt in België, en dat is een goede zaak. Elke vervoermodus moet ook zijn plaats krijgen op de openbare weg, daartoe werd de wegcode uitgewerkt. Het is al langer bekend dat die aan een grondige update toe is. Hoever staat het daarmee?

De wegen zijn niet veilig, dat tonen de cijfers jaar op jaar aan. Verkeersveiligheid moeten we met alle mogelijke middelen aanpakken. In het memorandum dat Vias uitbracht staan maatregelen die daartoe moeten bijdragen. Groen onderschrijft dan ook hun vraag om als beleidsmaker samen te werken en verantwoordelijkheid te nemen.

Het instrument bij uitstek is daarvoor het puntenrijbewijs. Mevrouw Buyst snapt niet dat andere fracties hier continu op de rem blijven staan. Of neem nu nul-tolerantie in het verkeer. Het lid heeft de minister van Justitie voorgesteld om herstelopleidingen standaard mee op te nemen in de rechterlijke afhandeling van verkeersinbreuken. Het stemt tot tevredenheid te kunnen vaststellen dat dat nu ingevoerd zal worden. Welke andere stappen zullen er nog gezet worden in het kader van de strijd voor meer verkeersveiligheid?

De heer Olivier Vajda (*Ecolo-Groen*) vindt dat deze beleidsnota ambitie, realisme en pragmatisme combineert. Hij legt eveneens nadruk op de tweeledige visie van de minister op het spoor:

1. van het spoor de ruggengraat van onze mobiliteit maken;
2. een spoorbeleid invoeren (NMBS, Infrabel, HR Rail) dat verder reikt dan de regeerperiode.

Via de meerjarenovereenkomsten die de minister met de NMBS en Infrabel heeft gesloten, heeft de minister samen met zijn kabinet zijn schouders gezet onder werk dat voor het publiek weliswaar weinig zichtbaar is, maar dat in wezen de noodzakelijke basis vormt voor alle concrete verbeteringen.

La présidence belge de l'UE constitue un moment important. Il suppose un travail colossal pour la Belgique en général et en termes de mobilité en particulier, parce que si notre pays est petit par la taille de son territoire, il peut faire preuve de grandeur sur le plan politique, notamment dans l'organisation de ce transfert modal.

En ce qui concerne la politique cyclable, le ministre a brièvement rappelé la lutte contre les vols de vélos, vols dont plusieurs membres de cette commission ont été victimes. Il faut lutter contre ce phénomène, de même qu'il faut encourager la modalité train – vélo: parking, places suffisantes, aménagement des gares.

La page 10 de la note de politique générale porte sur le développement du fret ferroviaire et mentionne ce qui suit: "L'aboutissement du trilogue avec le Parlement européen sur la révision du règlement du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) constituera un dossier prioritaire pour la présidence belge du Conseil. Ce règlement détermine les réseaux d'infrastructures prioritaires à travers l'UE, et définit des exigences techniques sur une série d'axes de transports multimodaux. Ces exigences techniques doivent assurer des transports performants et sans contraintes, tout en répondant aux défis techniques, logistiques et environnementaux actuels. Ce règlement révisé définit trois horizons temporels de réalisation de ces exigences en fonction de leurs caractéristiques: le réseau central (finalisation pour 2030), le réseau central étendu (finalisation pour 2040) et le réseau global (finalisation pour 2050). (...) Grâce à ce règlement, nos trains longs et ceux transportant les conteneurs volumineux au départ de nos ports maritimes pourront circuler à travers toute l'Europe, ce qui n'est pas nécessairement le cas aujourd'hui."

Comment sont définis les axes prioritaires? Quelles sont les conséquences pour ceux qui ne le sont pas? L'enjeu est de mettre en avant l'axe Athus-Meuse, qui passe par le Terminal Container d'Athus, qui permet de descendre du port d'Anvers vers la France, ensuite l'Italie.

À la page 17 de la note de politique générale on peut lire ceci: "Ensemble, nous nous mobiliserons pour attirer de nouveaux travailleurs dans le secteur ferroviaire et répondre à la difficulté de recruter actuellement rencontrée par la SNCB et Infrabel."

Comment, concrètement? La pénurie date d'il y a longtemps et il est difficile d'y remédier. Quelles sont

Het Belgische voorzitterschap van de Raad van de EU vormt een momentum. Er is enorm veel werk mee gemoeid voor België in het algemeen, maar specifiek ook voor de mobiliteit. Ons land mag dan misschien wel klein zijn qua oppervlakte, vanuit beleidsoogpunt en zeker in het organiseren van die *modal shift* kan het een grote rol spelen.

Aangaande het fietsbeleid heeft de minister het kort over de strijd tegen fietsdiefstallen gehad. Dat is een groot probleem, afgaande op het grote aantal commissieleden dat er reeds het slachtoffer van werd. Er dient tegen dat verschijnsel te worden opgetreden, waarbij tezelfdertijd voldoende aandacht moet gaan naar het gecombineerde gebruik van trein en fiets, fietsparkings, voldoende parkeerplaatsen en de inrichting van de stations.

Op bladzijde 12 van de beleidsnota, die onder andere over de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor gaat, staat te lezen: "Het resultaat van de trilog met het Europees Parlement over de herziening van de verordening inzake het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-V) zal een prioritair dossier zijn voor het Belgische voorzitterschap van de Raad. Deze verordening bepaalt de prioritaire infrastructuurnetwerken in de EU en definieert de technische voorschriften voor een reeks multimodale vervoersassen. Deze technische voorschriften moeten een efficiënt vervoer zonder beperkingen garanderen terwijl er tegelijk tegemoet wordt gekomen aan de huidige technische, logistieke en milieu-uitdagingen. Deze herziene verordening definieert drie termijnen voor het verwezenlijken van deze voorschriften op basis van hun kenmerken: het kernnetwerk (voltooiing tegen 2030), het uitgebreide kernnetwerk (voltooiing tegen 2040) en het uitgebreide netwerk (voltooiing tegen 2050). (...) Dankzij deze verordening zullen onze lange treinen en treinen die grote containers vanuit onze zeehavens vervoeren, door heel Europa kunnen rijden, wat vandaag de dag niet noodzakelijkerwijs het geval is."

Hoe worden de prioritaire vervoersassen bepaald? Welke gevolgen heeft dat voor de vervoersassen die niet als prioritair zijn aangemerkt? Er dient prioritair werk te worden gemaakt van de Athus-Maas-as, die de containerterminal van Athus aandoet en die meer algemeen de haven van Antwerpen verbindt met Frankrijk en vervolgens Italië.

Op bladzijde 19 van de beleidsnota staat te lezen: "Samen zullen we ons inspannen om nieuwe werknemers aan te trekken in de spoorwegsector en een antwoord te bieden op de aanwervingsmoeilijkheden die de NMBS en Infrabel momenteel ondervinden."

Hoe gaat men dat *in concreto* doen? Het tekort aan personeel dateert al van vroeger en is moeilijk op te

les autres mesures envisagées? Quels sont les obstacles à l'embauche? Y a-t-il aussi un travail à faire sur les départs? Ainsi que sur les conditions de travail? Ce thème a été évoqué début novembre lors de la première grève de 48h; les difficultés rencontrées évoluent-elles dans un sens favorable.

Concernant les contrats de performance et de service public, la note de politique générale indique que: "En 2024, le premier tour du dialogue de performance et d'analyse des indicateurs de performance contenus dans les contrats (KPI's) se tiendra entre les sociétés et l'administration. Un rapport public reprenant les résultats des indicateurs de performance et des indicateurs d'information sera disponible au second semestre. Ce sont des outils nouveaux dans notre relation aux entreprises publiques pour veiller à la bonne utilisation des budgets octroyés." Que se passe-t-il si les KPI (Key Performance Indicators) ne sont pas atteints?

Aux pages 22-23 de la note de politique générale, on peut lire ceci: "la ministre des Télécommunications veille, à ma demande expresse, à améliorer la couverture par les opérateurs téléphoniques le long des lignes, et notamment pour couvrir les zones blanches, avec une priorité mise sur 15 grandes lignes très fréquentées par les voyageurs." Quelles sont ces 15 lignes prioritaires?

La note de politique générale indique ce qui suit à la page 27: "Securail a connu au cours du premier trimestre 2023 une augmentation de cadre de 50 personnes pour renforcer la lutte contre la fraude et les agressions." Ce cadre est-il rempli? Si oui, quels en ont été les effets observés?

Mme Laurence Zanchetta (PS) estime que la réalisation d'une note de politique générale, à moins de huit mois des élections, est un exercice particulier – à plus forte raison lorsque la Belgique occupe la présidence du Conseil européen durant cette même période et que les élections fédérales, régionales et européennes se tiennent le même jour. Il est clair qu'il reste beaucoup de travail à faire d'ici là mais beaucoup de choses devaient être mises en place sur la durée pour répondre des enjeux de Mobilité. Ces enjeux sont de grande ampleur – à la fois climatiques, sociaux, économiques... Et si y répondre nécessite des mesures individuelles ambitieuses, seuls des efforts réalisés sur le long terme, à l'échelle de plusieurs années, voire d'une ou de plusieurs décennies dans certains cas, pourraient mener à des solutions adaptées. En somme, il fallait mettre en place des cadres de telle sorte que la tendance positive en matière de mobilité durable et de sécurité routière puisse perdurer au-delà de juin 2024 et nous l'espérons, être prolongée et renforcée par les prochains gouvernements.

lossen. Wat kan men nog meer doen? Welke factoren remmen de aanwervingen af? Dient eveneens te worden gewerkt aan het voorkomen van personeelsuitstroom? Of aan de werkvoorwaarden? Dat thema werd in november, naar aanleiding van de eerste 48-urenstaking aangekaart. Evolueren de ervaren moeilijkheden in gunstige zin?

Wat de performantie- en openbardienstencontracten betreft, stelt de beleidsnota: "In 2024 houden de bedrijven en de administratie de eerste dialoogronde over de prestaties en de analyse van de prestatie-indicatoren in de contracten (KPI's). Een openbaar verslag met de resultaten van de prestatie- en informatie-indicatoren zal in de tweede helft van het jaar beschikbaar zijn. Dit zijn nieuwe instrumenten in onze relatie met overheidsbedrijven om ervoor te zorgen dat de toegekende budgetten goed worden gebruikt." Wat gebeurt er indien de KPI's (= Key Performance Indicators) niet worden bereikt?

Op bladzijde 25 van de beleidsnota staat te lezen: "Ten tweede werk ik samen met de minister van Telecommunicatie aan een betere dekking door telefoonoperatoren langs de lijnen, en in het bijzonder aan de dekking van "witte zones", waarbij prioriteit wordt gegeven aan 15 drukke spoorlijnen die zeer intensief gebruikt worden door de reizigers." Welke zijn die 15 prioritaire spoorlijnen?

Op bladzijde 30 van de beleidsnota staat te lezen: "In het eerste kwartaal van 2023 breidde Securail zijn personeelsbestand uit met 50 personen om de strijd tegen fraude en agressie te versterken." Zijn die 50 mensen ondertussen aangeworven? Indien wel, welke effecten hebben die extra aanwervingen?

Mevrouw Laurence Zanchetta (PS) is van oordeel dat minder dan acht maanden voor de verkiezingen een beleidsnota opstellen een bijzondere oefening is – temeer daar België in de eerste helft van 2024 voorzitter is van de Europese Raad en de federale, regionale en Europese verkiezingen op dezelfde dag begin juni plaatsvinden. Tegen dan moet wel nog heel wat werk worden verzet, maar veel zaken moesten met het oog op de lange termijn worden opgezet om de uitdagingen inzake mobiliteit het hoofd te bieden. Die uitdagingen zijn enorm: klimatologisch, sociaal, economisch... Er zijn ambitieuze individuele maatregelen nodig om die aan te pakken, maar alleen inspanningen op lange termijn, over meerdere jaren of in sommige gevallen zelfs over meerdere decennia, zullen tot passende oplossingen leiden. Kortom, er moesten raamwerken tot stand worden gebracht opdat de positieve trend inzake duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid zich na juni 2024 kan doorzetten en – hopelijk – door de volgende regering wordt uitgebreid en versterkt.

Et le gouvernement, sous cette législature, a mis en place de tels cadres, à commencer par la vision rail 2040, qui fixe les objectifs que devront suivre la SNCB et Infrabel sur cette période. Il était plus que nécessaire de combler le sous-investissement et la vision “courtermiste” dont pâtissait le rail ces dernières années. Sans cela, nous n’aurions pu espérer que le train puisse, à l’avenir, devenir plus attractif pour nos concitoyens et, ce faisant, apporter des réponses aux défis climatiques et environnementaux du pays. Un autre exemple doit être mis en avant, en ce qui concerne la sécurité routière cette fois: la vision *All for zero*. Ici aussi, des objectifs communs en termes de réduction de victimes sur les routes ont été fixés à l’horizon 2030 et 2050, et des plans concertés ont été mis en place. La sécurité routière est une thématique multifactorielle, impliquant de nombreux niveaux de pouvoirs, une action concertée devait être engagée pour pallier les mauvais chiffres du pays en matière de sécurité routière.

Et ces projets se poursuivront bien au-delà de 2024: les ambitions du rail ont été coulées dans les contrats de gestion que la SNCB et Infrabel se devront de respecter d’ici 2032 – à commencer par le Plan de transport 2023-2026. Dès janvier 2024, la conférence interministérielle Sécurité routière tirera le bilan des progrès réalisés, et notamment ceux du premier plan interfédéral pour la sécurité routière entre fédéral et régions en 2021. Après quoi, les engagements des prochaines années seront discutés, avec la perspective de nouveaux États généraux de la sécurité routière en 2025 et, la réalisation d’un nouveau plan interfédéral.

Enfin, lors de cette législature, le gouvernement s’est engagé en faveur de la mobilité durable et sécurisée à l’échelle européenne. La Belgique pourra influencer la feuille de route de la prochaine Commission européenne dans le cadre de sa présidence du Conseil, une opportunité à saisir.

Tout ceci, les objectifs long terme et les plans pour y parvenir, il faut les souligner. Ils constituent des éléments centraux de la note en ceci qu’à moins de huit mois de la dissolution de la Chambre, ils posent les bases de futures politiques ambitieuses.

Ainsi, les objectifs sont fixés, les plans sont tracés. Mais cela ne veut pas dire que tout est fait pour autant. Beaucoup de choses devront être décidées d’ici 2040 et 2050, qui feront que ces buts seront atteints, ou non, ou en partie. Il faudra répondre de nombreux enjeux et difficultés, et notamment dans les mois à venir.

Tijdens deze regeerperiode heeft de regering dergelijke raamwerken tot stand gebracht, te beginnen met de Spoorvisie 2040, die de doelstellingen bepaalt die de NMBS en Infrabel in die periode zullen moeten nastreven. De onderinvestering en de kortetermijnvisie die het spoor de afgelopen jaren deden wegkwijnen, moesten dringend worden gekeerd. Anders diende men geen hoop meer te koesteren dat de trein ooit een aantrekkelijk vervoersalternatief zou worden en aldus oplossingen zou aanreiken voor de Belgische klimaat- en milieuproblemen. Een ander treffend voorbeeld betreft de gedeelde visie op verkeersveiligheid *All For Zero*. Ook hier werden gemeenschappelijke doelen bepaald om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen tegen 2030 en tegen 2050, en werden gezamenlijke plannen opgesteld. Verkeersveiligheid is een thema met tal van beïnvloedende factoren, waarbij veel bestuursniveaus betrokken zijn, en dus moest gezamenlijk actie worden ondernomen om de slechte Belgische verkeersveiligheidscijfers te verbeteren.

Die projecten zullen tot ver na 2024 doorlopen: de ambities van het spoor werden vastgelegd in de beheerscontracten die de NMBS en Infrabel tussen nu en 2032 zullen moeten naleven – te beginnen met het Vervoersplan 2023-2026. In januari 2024 zal de interministeriële conferentie Verkeersveiligheid de balans opmaken van de geboekte vooruitgang, met name van het eerste interfederaal verkeersveiligheidsplan (tussen het federale niveau en de gewesten) uit 2021. Daarna zullen de verbintenissen voor de komende jaren worden besproken, met het vooruitzicht van een nieuwe Staten-Generaal van de verkeersveiligheid in 2025 en de opmaak van een nieuw interfederaal plan.

Tot slot heeft de regering zich tijdens deze regeerperiode ingezet voor duurzame en veilige mobiliteit op Europese schaal. In het raam van zijn voorzitterschap van de Raad zal België invloed kunnen uitoefenen op het stappenplan van de volgende Europese Commissie.

Al die zaken, de langetermijndoelstellingen en de plannen om die doelen te bereiken, moeten worden benadrukt. Zij staan centraal in de beleidsnota omdat ze, minder dan acht maanden voordat de Kamer wordt ontbonden, de basis leggen voor ambitieus toekomstig beleid.

Aldus werden de doelen gesteld en de plannen uitgestippeld. Dat betekent echter niet dat daarmee alles klaar is. Tussen nu en 2040-2050 zal er nog veel moeten worden beslist en die beslissingen zullen bepalen of de gestelde doelen al dan niet of deels worden bereikt. Er wachten nog veel uitdagingen en moeilijkheden, vooral in de komende maanden.

L'intervenante a commencé son propos par évoquer les contrats de gestion, qui donnent un clair espoir de voir les choses s'améliorer sur le rail belge. Les choses se mettent en place petit à petit: le nouveau matériel roulant est annoncé, les investissements dans l'infrastructure, l'engagement de nouveaux membres du personnel. La Belgique est dans une période de transition, mais les conditions de voyage ne sont toujours pas optimales, et les certains des problèmes évoqués l'année dernière ne montrent toujours pas des signes d'amélioration, voire empire. Le premier indicateur à en témoigner est le taux de ponctualité. En 2022, ce chiffre était historiquement bas. Sur les chiffres mensuels, seul octobre 2023 a fait mieux qu'en 2022: 85,49 % contre 85,24 % – ce qui reste un taux très faible. Au cours des neuf premiers mois, le nombre de trains en retard était systématiquement plus élevé. Aux heures de pointe, on est parfois à 1 train sur 3 en retard, et ce n'est qu'une moyenne. Si certains matin ou soir tout va bien, il faut imaginer que des navetteurs peuvent faire face certains jours à la moitié des trains en retard. Et ces chiffres ne tiennent pas compte des suppressions. Les choses avancent mais les voyageurs font vraiment face à des conditions de voyages vraiment pas évidentes.

Ce sujet est abordé presque chaque mois au sein de cette commission. Environ 35 % des retards sont imputables à la SNCB en moyenne sur les derniers mois. Pour Infrabel, on est sur 20 %, ou un peu moins. En somme, cela veut dire que les entreprises ferroviaires sont responsables de la moitié ou un peu moins de la moitié des retards. Quels sont les principaux facteurs des retards à charge d'Infrabel et de la SNCB ces derniers mois? Ces informations, il est assez important de les connaître. Elles permettraient de voir dans quelle mesure les initiatives annoncées permettraient effectivement d'améliorer la situation. La SNCB a-t-elle fait une analyse de l'impact de l'arrivée de nouveau matériel roulant et de nouveaux membres du personnel sur sa ponctualité? Sur certaines lignes, les chiffres sont particulièrement inquiétants en heure de pointe: l'oratrice fait particulièrement référence aux lignes Charleroi-Bruxelles, Tournai-Bruxelles et Mons Bruxelles. Des mesures spécifiques sont-elles envisagées sur ces lignes?

En ce qui concerne le personnel, il y a un an, le front commun syndical déposait un préavis de grève exceptionnelle de 3 jours. Les représentants dénonçaient la dégradation des conditions de travail des cheminots: manque de personnel, normalisation du travail 7 jours/semaine, report des congés, hausse de la productivité, nombreuses agressions subies par les accompagnateurs. Cette année, les syndicats ont posé 4 journées de grève, du jamais vu. Les mêmes raisons sont évoquées, et

De spreekster heeft het bij het begin van haar betoog gehad over de beheerscontracten, die goede hoop geven dat het beter zal gaan met de Belgische spoorwegen. Geleidelijk vallen alle stukjes op hun plaats: de aankondiging van nieuw rollend materieel, investeringen in de infrastructuur, de indienstneming van nieuwe personeelsleden. België zit in een overgangperiode, maar de reisomstandigheden zijn nog steeds niet optimaal en bij sommige van de problemen die vorig jaar werden aangekaart zijn er nog altijd geen tekenen van beterschap of is de situatie zelfs slechter geworden. De eerste indicator daarvan zijn de stiptheidscijfers. In 2022 lagen die cijfers historisch laag. Qua maandelijkse cijfers liet alleen oktober 2023 een beter resultaat optekenen dan in 2022: 85,49 % in vergelijking met 85,24 %, wat nog steeds erg laag is. In de eerste negen maanden van 2023 lag het aantal treinen met vertraging systematisch hoger. Tijdens de piekuren heeft soms een op drie treinen vertraging, en dat is dan nog maar een gemiddelde. Soms verloopt 's ochtends of 's avonds alles prima, maar op andere dagen krijgen pendelaars te maken met tot de helft van alle treinen die vertraging oplopen. In die cijfers wordt dan nog geen rekening gehouden met de afgeschafte treinen. Er wordt dus vooruitgang geboekt, maar voor de reizigers zijn die reisomstandigheden bijzonder zwaar.

Binnen deze commissie komt het thema nagenoeg maandelijks aan bod. Gemiddeld valt ongeveer 35 % van de vertragingen van de voorbije maanden toe te schrijven aan de NMBS. Voor Infrabel is dat 20 %, of iets minder. Dat betekent kortom dat de spoorwegaansluitingen verantwoordelijk zijn voor de helft of iets minder dan de helft van alle vertragingen. Wat zijn de voornaamste oorzaken van die aan Infrabel en aan de NMBS toe te schrijven vertragingen in de jongste maanden? Dat is heel belangrijke informatie. Op basis daarvan kan immers worden vastgesteld in hoeverre de aangekondigde initiatieven de situatie daadwerkelijk kunnen verbeteren. Heeft de NMBS de weerslag van het nieuw rollend materieel en van de nieuwe personeelsleden op de stiptheid onderzocht? Op bepaalde lijnen zijn de cijfers tijdens de piekuren bijzonder zorgwekkend: de spreekster verwijst naar de lijnen Charleroi-Brussel, Doornik-Brussel en Bergen-Brussel. Zijn er specifieke maatregelen gepland voor die lijnen?

Inzake het personeel heeft het gemeenschappelijk vakbondsfront een jaar geleden een uitzonderlijke staking van drie dagen aangekondigd. De vakbondsvertegenwoordigers stelden de verslechterde arbeidsomstandigheden voor het spoorwegpersoneel aan de kaak: personeelstekorten, de normalisering van de zevendaagse werkweek, uitstel van opname van de vakantiedagen, opgedreven productiviteit, tal van gevallen van agressie jegens treinbegeleiders. Dit jaar hebben de vakbonden opgeroepen

notamment le fait que la hausse de la productivité se fasse au niveau du personnel à bord et ne concerne pas d'autres aspects de l'activité de la SNCB, comme les contrats de consultance. Aujourd'hui, plus d'un cheminot sur dix est en congé maladie, notamment en raison des conditions de travail. Les mesures de renforcement du rail à court terme, et notamment l'élargissement de l'offre de transport, risquent d'aggraver la situation. Dans le même temps, il revient de poursuivre nos ambitions pour le rail. Il faut ici être pragmatique: demander de faire plus à un personnel à bout, ça ne risque certainement pas de solutionner les choses, tant s'en faut. Le dossier est actuellement traité au sein du dialogue social entre les dirigeants des entreprises et les représentants des syndicats. Pouvez-vous faire un État de la situation? Qu'est-il ressorti des discussions avec les deux parties? Outre l'engagement de nouveaux membres du personnel, quels sont les leviers à votre disposition pour améliorer les conditions de travail? Ceci est absolument nécessaire non seulement pour que le développement du rail se poursuive, mais également pour que les conditions de voyage s'améliorent. Faute de quoi, la situation générale ne risque pas de s'améliorer.

En outre, l'intervenante eu l'occasion de rencontrer un certain nombre d'employés de la SNCB au sujet du risque d'agression qu'ils encourent sur leur lieu de travail. Le personnel à bord et en gare, ce sont les visages du rail. Quand les choses ne vont pas, ce sont eux qui font face à la frustration des navetteurs. C'est quotidien et cela pèse. Elle a rencontré plusieurs personnes dont le témoignage était vraiment bouleversant. Des atteintes psychologiques et physiques parfois très graves, et la pression en allant travailler. L'intervenante estime que cet aspect est assez court dans la note de politique générale. Quelles sont les mesures spécifiques mises en place et envisagées par la SNCB face à la hausse des agressions que nous observons depuis au moins 2022? La note de politique indique qu'il encourage les entreprises publiques à solutionner cette problématique. Le ministre a-t-il demandé aux parties prenantes de prendre des initiatives particulières? Outre la question de la visibilité de Sécurail et le rappel des règles sur les quais, d'autres initiatives sont-elles prévues en 2024?

Les contrats de gestion ont fixé le cadre de la politique tarifaire de la SNCB, en ce compris leur indexation et les principes de la nouvelle grille tarifaire. La prochaine indexation des tarifs est prévue pour janvier 2024. Celle de 2023 avait déjà entraîné une augmentation d'environ 10 % du prix des billets et des abonnements. Aujourd'hui, l'on parle d'une nouvelle hausse de 6 %. Ce chiffre est-il confirmé? Le comité consultatif des voyageurs ferroviaires

tot vier dagen staking, wat ongezien is. Dezelfde redenen worden aangehaald, met name dat de opgedreven productiviteit geldt voor het boordpersoneel, maar niet voor andere aspecten van de activiteiten van de NMBS, zoals de consultancyopdrachten. Meer dan één op de tien spoorwegaarbeiders is thans met ziekteverlof vanwege de arbeidsomstandigheden. De maatregelen om het spoor op korte termijn te versterken, zoals de uitbreiding van het vervoersaanbod, dreigen de situatie nog erger te maken. Tegelijkertijd komt het erop aan de ambities inzake het spoor te blijven nastreven. Een pragmatische aanpak is nodig: nog meer verlangen van personeelsleden die volkomen uitgeput zijn, zal een en ander wellicht niet vooruithelpen – integendeel. Het dossier wordt thans besproken in het raam van de sociale dialoog tussen de bedrijfsleiders en de vakbondsvertegenwoordigers. Kan de minister een stand van zaken geven? Wat hebben de gesprekken met beide partijen opgeleverd? Wat kan er naast de indienstneming van extra personeel worden gedaan om de arbeidsomstandigheden te verbeteren? Dat vraagstuk is absoluut essentieel, niet alleen om ervoor te zorgen dat de ontwikkeling van het spoor kan worden voortgezet, maar ook om de reisomstandigheden te verbeteren. Anders zal de algemene situatie wellicht niet verbeteren.

Daarnaast heeft de spreekster het met een aantal NMBS-medewerkers gehad over het risico op agressie op de werkvloer. Het boordpersoneel en het personeel in de stations zijn het gezicht van de spoorwegen. Wanneer er iets fout gaat, zijn zij het die moeten omgaan met de frustratie van de pendelaars. Dat gebeurt elke dag en eist zijn tol. Ze heeft verschillende mensen met echt schokkende verhalen ontmoet. Die gingen over soms zeer ernstige psychische en fysieke schade en de druk zie ze ervaren wanneer ze gaan werken. Ze vindt dat de beleidsnota vrij weinig aandacht besteedt aan dat aspect. Welke specifieke maatregelen heeft de NMBS getroffen of zal ze treffen om het hoofd te bieden aan de toename van het aantal incidenten sinds op zijn minst 2022? De beleidsnota geeft aan dat de overheidsbedrijven moeten worden aangemoedigd om dit probleem aan te pakken. Heeft de minister de stakeholders gevraagd om specifieke initiatieven te nemen? Zijn er, afgezien van de kwestie van de zichtbaarheid van Sécurail en het in herinnering brengen van de regels op de perrons, nog andere initiatieven gepland voor 2024?

De beheerscontracten vormen het kader voor het tariefbeleid van de NMBS, met inbegrip van de indexering ervan en de principes van de nieuwe tariefstructuur. De volgende indexering van de tarieven is gepland voor januari 2024. De indexering van 2023 had al geleid tot een stijging met ongeveer 10 % van de prijzen voor tickets en abonnements. Vandaag heeft men het over een nieuwe stijging met 6 %. Is dat cijfer bevestigd? Het

a réagi à cela, demandant un report au mois d'octobre. Le ministre a-t-il rencontré ces représentants? En outre, quels leviers sont-ils à votre disposition pour contrevenir à cette hausse? Voici une année, vous plaidez pour une TVA à 0 % sur les billets de transports en commun. Cette option est-elle toujours d'actualité?

Pour ce qui est de la nouvelle grille tarifaire, nous revenons dessus à de nombreuses reprises en commission. Les principes de cette réforme sont connus, mais beaucoup de dispositions pratiques doivent encore être décidées. L'intervenante se dit préoccupée par les tarifs pour les personnes âgées, les jeunes et étudiants, ainsi que les personnes vulnérables. Est-il possible de faire le point sur les décisions prises jusqu'à présent dans le cadre de cette réforme? Des informations concrètes peuvent-elles être fournies? Qu'en est-il des montants forfaitaires maximaux? Qu'en est-il des discussions avec les recteurs d'université et les régions au sujet des plus de 26 ans? En outre, il serait utile d'avoir une vue sur le calendrier des décisions et de la mise en place des dispositions.

Sur l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, le contrat de service public de la SNCB prévoit que "la SNCB peut exempter les personnes en situation de handicap du supplément de tarifs à bord sur présentation de la carte *"European Disability Card"*". Cette possibilité est-elle en voie d'aboutir? En avril dernier, nous avons été particulièrement interpellés par les problèmes d'accessibilités aux personnes à mobilité réduite de plusieurs gares de Wallonie picarde. À Tournai, la SNCB avait notamment refusé de prolonger le couloir sous voies pour permettre l'accessibilité PMR aux quais. À Mouscron, le projet de passerelle ne prévoyait pas d'accès aux quais pour les PMR. Est-il possible de faire le point sur ces deux dossiers? Des solutions sont-elles en vue? Enfin, il nous parvient régulièrement des problèmes au sujet de l'application SNCB assist; en cause, l'absence d'assistance en gare, bien que réservée. Le cas le plus récent est survenu à Dinant. Comment expliquer de telles situations et qu'est-il fait pour les prévenir?

Pour conclure la partie de l'intervention dédiée au rail, l'oratrice tient à souligner les différentes initiatives prises et prévues pour renforcer les liaisons internationales. Cela est particulièrement important si l'on souhaite que le train – et notamment le train de nuit – concurrence l'avion. Du chemin reste à parcourir, mais ces initiatives, que nous soutenons, vont dans le bon sens.

L'intervenante le rappelle régulièrement en commission: la situation sur des routes n'est pas bonne: la Belgique

Raadgevend Comité van de Treinreizigers heeft daarop gereageerd en gevraagd om uitstel tot oktober. Heeft de minister die vertegenwoordigers ontmoet? Over welke hefbomen beschikt u om deze stijging tegen te gaan? Een jaar geleden pleitte hij voor 0 % btw op tickets voor openbaar vervoer. Is dat nog steeds aan de orde?

Over de nieuwe tariefstructuur is het in de commissie al vaker gegaan. De principes van die hervorming zijn bekend, maar er moeten nog veel praktische beslissingen worden genomen. De spreker uit haar bezorgdheid over de tarieven voor ouderen, jongeren, studenten en kwetsbare personen. Is het mogelijk om een update te geven van de beslissingen die tot nu toe zijn genomen met het oog op die hervorming? Kan er concrete informatie worden verstrekt? Hoe zit het met de maximale forfaitaire bedragen? Hoeveel staan de besprekingen met de rectoren van de universiteiten en de gewesten over de 26-plussers? Bovendien zou het nuttig zijn om een overzicht te hebben van het tijdschema voor de beslissingen en de uitvoering van de bepalingen.

Wat de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit betreft, stelt het openbaredienstcontract van de NMBS dat de NMBS personen met een handicap kan vrijstellen van de betaling van de tariefsupplementen aan boord, op vertoon van de *European Disability Card*. Wordt die mogelijkheid binnenkort werkelijkheid? In april van dit jaar deden toegankelijkheidsproblemen voor personen met beperkte mobiliteit in een aantal stations in Waals Picardië veel stof opwaaien. In Doornik had de NMBS met name geweigerd om de gang onder de sporen te verlengen om personen met beperkte mobiliteit toegang te geven tot de perrons. In Moeskroen bevatte het project voor een loopbrug voor hen geen toegang tot de perrons. Is het mogelijk om een update te krijgen over deze twee dossiers? Zijn er oplossingen in zicht? Tot slot horen we regelmatig dat er problemen zijn met de *NMBS assist*-app, waarvan de oorzaak te vinden is in het gebrek aan bijstand in het station, ook al is die ingepland. Het meest recente incident deed zich voor in Dinant. Hoe zijn dergelijke situaties te verklaren en wat wordt er gedaan om ze te voorkomen?

Ter afsluiting van het deel van haar betoog over het spoor onderstreept de spreker de verschillende initiatieven die genomen of gepland zijn om de internationale verbindingen te versterken. Dat is zeker belangrijk als men wil dat de trein – en de nachttrein in het bijzonder – kan concurreren met het vliegtuig. De weg is nog lang, maar deze initiatieven, die de fractie van de spreker steunt, vormen een stap in de goede richting.

Zoals de spreker vaak herhaalt in de commissie, is de situatie op onze wegen niet goed: België is de

fait office de mauvais élève à l'échelle européenne. Son groupe est favorable à une série de mesures permettant d'améliorer les choses de manière structurelle. Entre autres:

- mettre en place un coefficient multiplicateur qui fasse dépendre le montant des amendes du niveau de revenu;

- augmenter les contrôles routiers;

- fournir au nouveau parquet pour la sécurité routière les moyens nécessaires à ses missions;

- augmenter les contrôles de l'apologie de la vitesse sur les réseaux sociaux;

- faciliter l'installation de radars fixes par les autorités locales;

- permettre au tribunal de police de décider du retrait préventif du permis de conduire en cas d'infractions graves jusqu'au procès;

- ou encore, développer davantage de peines alternatives à l'attention des contrevenants, et encourager le recours à ces dispositifs auprès des tribunaux de police.

Ici aussi, la situation ne se résoudra pas en un coup de cuillère à pot. C'est d'un plan global dont nous avons besoin. La coopération avec les entités fédérées est primordiale – chose qui a été renforcée sous ce gouvernement, je le saluais dans mon introduction.

Alors, l'intervenante constate que plusieurs dossiers annoncés dans la presse devraient aboutir en 2024. Elle renvoie ici notamment aux projets de loi en matière de récidive, et plus particulièrement l'organisation de formations alternatives de réintégration après une déchéance du permis de conduire. Comme le souligne VIAS, les conducteurs qui ont suivi une formation affichent 41 % de récidive en moins par rapport aux conducteurs condamnés à une peine classique. Il s'agit là du type de mesure qu'elle encourage pleinement. Sachant que ce projet devrait être soumis prochainement aux membres de la commission mobilité.

En outre, l'oratrice suivra avec beaucoup d'attention les projets de réforme de la catégorisation des infractions, de rendre les montants des sanctions plus proportionnelles à la hauteur des excès de vitesse, ou encore en matière de système de détection des radars. L'efficacité de ces projets sera forcément fonction des dispositions précises de leurs mises en œuvre. Aussi, encore une

slechte leerling van de Europese klas. Haar fractie is voorstander van een reeks maatregelen om de zaken structureel aan te pakken. Deze omvatten onder meer:

- de invoering van een vermenigvuldigingsfactor die het bedrag van de boetes afhankelijk maakt van het inkomensniveau;

- het opvoeren van de wegcontroles;

- het toekennen aan het parket voor de verkeersveiligheid van de middelen die het nodig heeft om zijn taken uit te voeren;

- meer controle op de verheerlijking van snelheid op de sociale netwerken;

- het makkelijker maken voor lokale besturen om vaste flitspalen op te stellen;

- de politierechtbank de mogelijkheid geven om bij ernstige overtredingen het rijbewijs preventief in te trekken tot het proces;

- het ontwikkelen van meer alternatieve straffen voor overtredders en het aanmoedigen van de politierechtbanken om die toe te passen.

Ook hier valt het probleem niet in een handomdraai op te lossen. Er is nood aan een alomvattend plan. Samenwerking met de deelstaten is essentieel en die werd onder deze regering versterkt, wat de spreekster in haar inleiding heeft toegejuicht.

Daarop stipt de spreekster aan dat een aantal in de pers aangekondigde projecten rond zouden moeten zijn tegen 2024. Ze verwijst hierbij naar de wetsontwerpen over recidive, en meer in het bijzonder naar de organisatie van alternatieve re-integratietrainingen na een rijverbod. Zoals Vias beklemtoont hebben chauffeurs die een hersteltraining hebben gevolgd 41 % minder kans op recidive ten opzichte van chauffeurs die een conventionele straf opgelegd kregen. Achter dit soort maatregel staat ze ten volle, in de wetenschap dat het wetsontwerp weldra zou moeten worden voorgelegd aan de leden van de commissie voor Mobiliteit.

Bovendien zal de spreekster ook nauwlettend de hervormingsprojecten volgen over de categorisering van overtredingen, over proportionelere boetebedragen voor hardrijders of over de radardetectiesystemen. De doeltreffendheid van die wetsontwerpen zal sterk afhangen van de precieze bepalingen voor de tenuitvoerlegging ervan. Bijgevolg, en opnieuw zonder vooruit te willen lopen op

fois sans anticiper nos futurs échanges, l'intervenante souhaite obtenir de plus amples informations sur le contenu de ces initiatives.

Un dernier point sécurité routière, sur la question de la prévention et de sensibilisation. L'intervenante se souvient qu'il y a plusieurs années, les policiers réalisaient des présentations sur la sécurité routière dans les classes de primaire, ce qui était une très bonne chose. Beaucoup de jeunes ont été marqués par ce qui leur a été appris dans ce cadre, et ont notamment gardé des réflexes jusqu'à l'âge adulte. Cette thématique relève à la fois de régionales, de l'Intérieur, voire de l'exécution des provinces, mais en tant que ministre de la Mobilité, des leviers peuvent être actionnés, ou du moins des contacts pris, pour que de telles formations puissent être remises en place. Ceci est-il envisageable?

Sur les aspects plus climatiques, l'oratrice voudrait revenir sur la question du retrofit, de la conversion d'un moteur thermique en moteur électrique. Effectivement, ce type de pratique est susceptible de présenter des avantages. De plus en plus de personnes envisagent d'opter pour un véhicule électrique, mais ils font face à plusieurs freins. Il y a la question des bornes de rechargement, une question principalement régionale et européenne. Mais il y a aussi la question des prix: les modèles électriques ne sont pas vraiment bon marché – même si les constructeurs européens ont récemment affiché leur volonté de proposer des véhicules abordables à courte échéance. La conversion de leur véhicule thermique peut donc se présenter comme une option, à condition que cela soit efficace et que cela puisse être financièrement avantageux. L'intervenante aurait souhaité connaître le potentiel de déploiement de cette pratique en Belgique? A-t-on un exemple de pays ou de régions où ce procédé s'est véritablement installé?

À l'échelle européenne, il faut mettre en avant la volonté de porter la question de l'exonération fiscale du kérosène à l'échelle européenne, ainsi que celle de l'encadrement des jets privés et des vols courte distance. Ceci est particulièrement problématique si l'on considère que l'aviation a été le secteur européen dont les émissions de GES ont connu la plus forte croissance en Europe sur la dernière décennie. Greenpeace en a appelé non seulement à une nouvelle fiscalité de l'aviation, mais également à la mise en place de "tickets climat": un billet, un abonnement, simple et abordable valable dans l'ensemble des transports publics dans un même pays. Et c'est justement un tel ticket que l'intervenante ainsi que son groupe ont défendu cette année au Parlement. La proposition socialiste de mettre en place un billet intégré, à prix abordable et valable pour les trains, les bus, le métro, le tram, etc. partout en Belgique a été adoptée le 11 mai 2023 (DOC 55 2881). L'oratrice souhaite

de toekomstige gedachteswisselingen, zou de sprekerster meer willen weten over de inhoud van die initiatieven.

Een laatste punt inzake verkeersveiligheid behelst preventie en sensibilisering. De sprekerster herinnert zich dat politieagenten meerdere jaren geleden presentaties over verkeersveiligheid gaven aan klassen in de lagere scholen, wat een heel goede zaak was. De stevige les die veel jongeren in dit verband hebben gekregen, hebben ze tot op volwassen leeftijd onthouden. Dit is een taak van de gewesten, van Binnenlandse Zaken en zelfs van de provincies, maar een minister van Mobiliteit kan hefboomen in werking stellen of op zijn minst contacten leggen opdat dergelijke opleidingen opnieuw kunnen worden ingevoerd. Valt dit te overwegen?

Wat de klimaataspecten betreft, komt de sprekerster terug op retrofit, de conversie van een voertuig met een verbrandingsmotor tot een elektrisch voertuig. Dit biedt inderdaad wel voordelen. Meer en meer mensen overwegen om over te stappen naar een elektrisch voertuig, maar ze botsen op verschillende belemmeringen. Er is het vraagstuk over laadpalen, wat vooral onder de bevoegdheid van de gewesten en Europa valt. Ook de prijs speelt echter een rol: elektrische modellen zijn niet bepaald goedkoop – ook al hebben Europese constructeurs onlangs hun bereidheid te kennen gegeven om op korte termijn betaalbare voertuigen aan te bieden. De conversie van een voertuig met verbrandingsmotor kan dus een te overwegen optie zijn, op voorwaarde dat dit doeltreffend en financieel voordelig is. De sprekerster zou willen weten welk potentieel de invoering van die praktijk in België heeft. Zijn er voorbeelden van landen of regio's waar dit procedé daadwerkelijk een courante praktijk is geworden?

Op Europese schaal moet worden gestreefd naar de opheffing van de fiscale vrijstelling voor kerosine en naar de regulering van het gebruik van privéjets en van korteafstandsvluchten. Het probleem is nijpend, temeer daar de luchtvaart tijdens het voorbije decennium de Europese sector is geweest met de sterkste stijging qua uitstoot van broeikasgassen. Greenpeace heeft niet alleen opgeroepen tot een nieuw fiscaal systeem voor de luchtvaart, maar ook tot de invoering van "klimaattickets": een eenvoudig en betaalbaar ticket of abonnement dat geldig is voor alle openbaar vervoer in hetzelfde land. Net een dergelijk ticket hebben de sprekerster en haar fractie dit jaar verdedigd in het Parlement. Het socialistische voorstel om een geïntegreerd en betaalbaar ticket in te voeren dat overal in België geldig is voor trein, bus, metro, tram enzovoort, werd goedgekeurd op 11 mei 2023 (DOC 55 2881). De sprekerster wil weten welk gevolg is gegeven aan die resolutie. Zijn er vooruitzichten dat een

connaître les suites données à cette résolution. Existe-t-il des perspectives de voir un tel ticket inclure les voyages transfrontaliers, voire être valable dans l'ensemble de l'Union européenne? Le ministre envisage-t-il d'aborder le sujet dans le cadre de la présidence belge?

Enfin, l'oratrice met en avant la proactivité du ministre en matière de politique cyclable. Elle s'attardera sur le projet *MyBike*, un système d'enregistrement des vélos pour prévenir les vols. Des initiatives de ce genre ont déjà été lancées par le passé, en coopération avec les communes notamment. Ce projet-ci semble être d'une plus grande ampleur et impliquer plus avant les différents niveaux de pouvoir, ce qui est une bonne chose. L'implantation de cette initiative à l'échelle locale, et notamment dans les écoles, peut être une très bonne chose.

L'intervenante salue de même les nouvelles infrastructures prévues quant à l'accueil des vélos à bord des trains. Néanmoins, il revient de demander pourquoi monter dans un train avec son vélo est aujourd'hui quelque chose de payant. Si un vélo prend de la place, il n'en reste pas moins que le supplément qu'il faut payer constitue un réel frein à son usage. Le contrat de gestion prévoit que la SNCB propose un supplément vélo à montant attractif. Est-il néanmoins possible d'envisager à terme la gratuité du vélo à bord?

M. Frank Troosters (VB) a attendu cette note de politique générale avec une grande impatience, car il s'agit de la dernière de cette législature. Au début de la législature, le gouvernement s'était lui-même qualifié d'un des gouvernements les plus écologistes jamais vu. Il s'était fixé une série d'objectifs climatiques ambitieux. La mobilité était un levier important à cette fin. Il prévoyait un mode de vie plus respectueux de l'environnement et une réduction des émissions de carbone. La mobilité était un levier pour rendre les déplacements plus écologiques en organisant un transfert modal vers les transports en commun. À sept mois des élections, il est opportun de parcourir une nouvelle fois les notes de politique générales précédentes et surtout la note de formation de la Vivaldi. Dans l'ensemble, on peut dire qu'une série de bonnes choses ont été réalisées. Le groupe VB a souscrit à certaines réalisations positives. D'autres l'ont été moins. Mais surtout, certaines réalisations n'ont jamais vu le jour.

L'actuelle note de politique générale est très détaillée et s'étend longuement sur la présidence belge du Conseil de l'Union européenne, qui débutera en janvier 2024. La partie consacrée à l'aviation est aussi très importante, bien plus que dans les notes précédentes.

dergelijk ticket grensoverschrijdende reizen toelaat of zelfs geldig is in de hele Europese Unie? Is de minister van plan om dit onderwerp aan te kaarten tijdens het Belgische voorzitterschap?

Tot slot brengt de spreker het proactieve fietsbeleid van de minister ter sprake. Ze zal uitweiden over het *mybike*-project, een fietsregistratiesysteem om diefstal te voorkomen. Dergelijke initiatieven zijn in het verleden al gelanceerd, onder andere in samenwerking met de gemeenten. Dit project lijkt grootschaliger te zijn en de verschillende beleidsniveaus nauwer te betrekken, wat een goede zaak is. De uitrol van dit initiatief op lokaal niveau, met name in scholen, kan een zeer goede zaak zijn.

De spreker heeft ook lof voor de geplande nieuwe voorzieningen voor fietsen in treinen. Niettemin vraagt ze opnieuw waarom er extra moet worden betaald om met een fiets op een trein te stappen. Hoewel een fiets ruimte inneemt, blijft die toeslag een heuse rem zetten op het gebruik van de fiets. In het beheerscontract staat dat de NMBS een fietstoeslag tegen een aantrekkelijk bedrag moet voorstellen. Is het niettemin mogelijk om te overwegen om op termijn fietsen gratis toe te laten op een trein?

De heer Frank Troosters (VB) heeft heel erg naar deze beleidsnota uitgekeken en wel omdat het de laatste van deze legislatuur is. Bij de start van deze legislatuur bestempelde de huidige regering zichzelf als een van de groenste regeringen ooit. Ze had een hele hoop ambitieuze doelstellingen inzake klimaat. Mobiliteit was hiertoe een belangrijke hefboom. Mensen moesten klimaatvriendelijker gaan leven en er moest minder koolstof worden uitgestoten. Mobiliteit was hiervoor de hefboom om verplaatsingen op een meer ecologische manier te gaan doen via het realiseren van een "*modal shift*" naar het openbare vervoer. Op zeven maand voor de verkiezingen is het een goed moment om de vorige beleidsnota's en vooral de formatienota van de vivaldiregering nog eens ter hand te nemen. Algemeen kan er worden gezegd dat er een aantal goede dingen zijn gebeurd. Een aantal goede zaken werden door de VB-fractie gesteund. Een aantal zaken waren minder goed. Maar er zijn vooral een aantal zaken niet gebeurd.

De huidige beleidsnota is heel uitgebreid en er bevat een groot stuk over het Belgische voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie (afkorting: EU) vanaf januari 2024. Ook het deel over de luchtvaart is zeer groot, veel groter dan anders.

Le vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, Georges Gilkinet, commence sa note de politique générale en se lançant des fleurs – à juste titre pour ce qui est de l'utilisation du vélo. Mais tout n'est pas aussi rose. La note de politique générale indique par exemple que la sécurité routière s'améliore. Au cours du premier semestre 2023, le nombre d'accidents mortels sur les routes a diminué de 21 %, ce dont il y a lieu de se réjouir. Mais seuls certains chiffres ont été pris en compte. En 2020, lorsque la Vivaldi est entrée en fonction, on dénombrait 499 morts sur nos routes. En 2021, ce nombre est passé à 516 et en 2022, à 540. La législature écoulée n'a dès lors certainement pas marqué le tournant annoncé en matière de sécurité routière.

La note de politique générale indique qu'à l'été 2023, 8 % de voyageurs supplémentaires avait fait le choix du train. Là encore, l'approche du ministre est sélective. Le nombre de voyageurs dans les trains n'est toujours pas revenu au niveau qui était le sien avant la crise du coronavirus.

La note de politique générale indique plus loin que depuis 2020, l'action du gouvernement fédéral vise à rendre la mobilité plus simple, plus accessible, plus sûre, plus efficace et moins polluante. Plusieurs exemples sont cités à cet égard. Pour ce qui est de l'efficacité, la note évoque la diminution, au profit de l'économie, du volume d'embouteillage qui caractérise la Belgique. Une diminution a certes été observée pendant la crise du coronavirus mais aujourd'hui, les embouteillages sont plus importants qu'avant la crise. Les réalisations dans ce domaine ne sont par conséquent pas particulièrement impressionnantes.

Le ministre Gilkinet, qui se présente comme le ministre des voyageurs, affirme être soucieux de trouver des solutions pour améliorer la qualité de vie de ceux qui prennent le train tous les jours. Il reste à espérer que la qualité de vie de ces personnes ne dépende pas du train, car dans ce cas, elle n'est pas très élevée.

La note de politique générale précise également qu'en 2023, le gouvernement n'a pas failli à son devoir lorsqu'il lui a fallu par exemple se mobiliser pour réagir aux agressions dont les accompagnatrices et accompagnateurs de train étaient victimes de façon beaucoup trop fréquente, ou pour améliorer la qualité de l'accueil en gare du Midi. Mais le début de la législature a été marqué par la fermeture des guichets dans 44 gares et la réduction des heures d'ouverture des guichets dans de nombreuses autres. Les services offerts dans les gares se sont tout simplement détériorés. Dans le domaine de la sécurité, le groupe VB a, dès le départ, énormément insisté sur la sécurité des personnes dans les gares, sur les quais et dans les trains. La plupart des autres groupes

De vice-eersteminister en minister van Mobiliteit Georges Gilkinet begint de beleidsnota met een aantal pluimen op zijn hoed te steken. Op het gebied van het fietsgebruik is dit terecht. Maar er staan toch ook andere zaken in. Zo staat er bijvoorbeeld in dat de verkeersveiligheid verbetert. In de eerste helft van 2023 is het aantal verkeersdoden met 21 % gedaald. Wat natuurlijk verheugend is. Maar het is een benadering die cijfermatig werd uitgeselecteerd. In 2020, toen de vivaldiregering aantrad, waren er 499 verkeersdoden, 516 in 2021 en 540 in 2022. De grote ommekeer op het gebied van de verkeersveiligheid is er de voorbije legislatuur zeker niet gekomen.

In de beleidsnota staat dat in de zomer van 2023 8 % meer reizigers voor de trein kozen. Ook dat is weer een selectieve benadering. Het aantal treinreizigers is nog steeds niet op het niveau van voor de coronacrisis.

In de beleidsnota kan met verder lezen dat sinds 2020 de actie van de federale regering er is op gericht de mobiliteit eenvoudiger, toegankelijker, veiliger, efficiënter en minder vervuilend te maken. Hiervoor worden een aantal voorbeelden aangehaald. Voor efficiënter wordt er verwezen naar het verminderen van het aantal verkeersfiles die België kenmerken en dit ten dienste van de economie. Tijdens de coronacrisis is er een daling geweest, maar nu zitten de files op een hoger niveau dan voor de crisis. De verwezenlijkingen op dit gebied zijn niet echt indrukwekkend.

Minister Gilkinet, die zichzelf de minister van de reizigers noemt, ziet het als zijn zorg om oplossingen te vinden om de levenskwaliteit van diegenen die dagelijks de trein nemen te verbeteren. Hopelijk hangt de levenskwaliteit van die mensen niet af van de trein, want dan gaat die niet hoog zijn.

In de beleidsnota staat ook dat er in 2023 niet aan de plicht werd verzaakt om in actie te komen tegen de agressie waarvan treinbegeleiders veel te vaak het slachtoffer werden of om de kwaliteit van het onthaal in het station Brussel Zuid te verbeteren. Maar de legislatuur is begonnen met het sluiten van de loketten in 44 stations en de openingsuren van de loketten in vele andere stations te verminderen. De dienstverlening in de stations is er gewoon op achteruit gegaan. Op het gebied van de veiligheid heeft de VB-fractie van bij de start heel hard geklopt op de nagel van de persoonsgebonden veiligheid in de stations, op de perrons en in de treinen. Dit werd door de meeste andere fracties gevolgd. Telkens er iets was gebeurd klonken er verontwaardiging,

lui ont emboîté le pas. Chaque fois qu'un incident s'est produit, de l'indignation, de la compassion, des excuses à demi-mot se sont fait entendre. Mais en réalité, peu d'actions ont été entreprises. Il a fallu que de graves incidents éclatent à Bruxelles-Midi et que Mme Sophie Dutordoir, *administratrice déléguée et présidente du comité direction de la SNCB*, tire elle-même la sonnette d'alarme pour que le premier ministre Alexander De Croo convoque ses collègues de la Justice, de l'Intérieur et de la Mobilité afin de passer à l'action. Un commissariat de police a été subitement installé à Bruxelles-Midi et toutes sortes de mesures ont été prises. Mais de là à dire que le gouvernement n'a pas failli à son devoir... Il a agi avec beaucoup de retard et, en matière de sécurité, il a fait preuve d'un laxisme exagéré. Des agents Securail sont actuellement recrutés. Une proposition de loi déposée à cet effet par le VB avait tout d'abord été rejetée. Ensuite, une proposition de loi presque identique, quelque peu édulcorée par Groen, a été adoptée à la hâte par le Parlement. Mais la situation reste alarmante. Les agents Securail restent en sous-effectif. Le nombre d'agents recrutés a été communiqué, mais rien n'a été dit sur le nombre de ceux qui ont quitté ce service. L'évolution de la situation au cours de l'année 2023 sera connue dans quelques mois. Il est par ailleurs pour le moins surprenant qu'à l'heure où l'on veut recruter des agents Securail et des accompagnateurs de train, une campagne de sensibilisation soit menée dans les gares au moyen d'affiches illustrant les séquelles physiques d'actes criminels dont ont été victimes des membres du personnel ferroviaire, des accompagnateurs de train et des agents Securail... Ce n'est pas le meilleur moyen pour attirer de nouveaux collaborateurs.

Le plan de transport de la SNCB, qui entrera en vigueur en décembre 2023 et qui prévoit une extension progressive des services au cours des trois prochaines années, s'inscrit dans cette orientation.

Le ministre Gilkinet a déclaré en début de législature qu'il allait mettre davantage de trains en circulation. Il devait y avoir deux trains par heure dans chaque gare le matin, l'après-midi et le soir, et davantage dans les grandes gares. L'ambition était d'augmenter l'offre de trains d'un peu plus de 4 % entre décembre 2020 et décembre 2023. Une première augmentation partielle a eu lieu, alors que la SNCB était loin d'être prête. La ponctualité, qui était de 93,6 %, a alors chuté de façon spectaculaire. En octobre 2022, elle était retombée à 85,5 %. Et ce serait un miracle si la ponctualité moyenne de l'année 2023 atteignait la ponctualité minimale stipulée dans le contrat de performance conclu avec la SNCB, soit 89,1 %. Les chiffres de la ponctualité sont exécrables. Plusieurs groupes, y compris des groupes de la majorité, ont préconisé de ne pas répéter cette erreur et de reporter l'augmentation de l'offre prévue ce

halfbakken excuses, medeleven... Maar eigenlijk werd er weinig actie ondernomen. Na zware incidenten in Brussel Zuid, en nadat mevrouw Sophie Dutordoir, *CEO and Chair of the Executive Committee at NMBS-SNCB*, zelf aan de alarmbel heeft getrokken, heeft eerste minister Alexander De Croo justitie, binnenlandse zaken en mobiliteit samengeroepen om in actie te komen. En kwam er in Brussel-Zuid plots een politiecommissariaat en werden er allerhande maatregelen genomen. Maar om te zeggen dat de regering niet aan zijn plicht heeft verzaakt... Het heeft allemaal veel te lang geduurd en op het gebied van veiligheid was het veel te laks. Er worden nu securailagenten aangeworven. Het wetsvoorstel hierover dat het VB had ingediend werd weggestemd. Later werd een bijna identiek wetsvoorstel, overgoten met een gembersaus van Groen, door het Parlement gejaagd. Maar er is nog altijd geen stil alarm. Het korps securailagenten is nog altijd onderbemand. Er werd wel gezegd hoeveel agenten werden aangeworven, maar zedig gezwezen over de uitstroom. Binnen enkele maanden kan er worden gekeken hoe de balans in 2023 is geëvolueerd. Het is ook straf dat op een moment dat men securailagenten en treinbegeleiders wil aanwerven een sensibiliseringsactie in de stations wordt uitgerold met affiches van treinpersoneel, treinbegeleiders en securailagenten die het slachtoffer waren van criminele feiten en er met een geblutst hoofd op staan... Dit is toch weinig aantrekkelijk om mensen aan te werven.

Het vervoersplan van de NMBS, dat in december 2023 in werking treedt en voorziet in de start van een geleidelijke uitbereiding van de diensten in de komende drie jaar, ligt in de lijn van deze richtsnoer.

Minister Gilkinet heeft bij de aanvang van deze legislatuur gezegd dat hij voor veel meer treinen ging zorgen. 's Morgens, 's middags en 's avonds komen er in elk station twee treinen per uur en in de grotere stations meer. Het was de ambitie het vervoersplan te gaan verhogen met iets meer dan 4 % tussen december 2020 en december 2023. Een eerste gedeeltelijke verhoging is dan gevolgd, op een moment dat de NMBS er allesbehalve klaar voor was. De stiptheid, die 93,6 % was, is toen spectaculair gedaald. In oktober 2022 was die nog slechts 85,5 %. En het zou een mirakel zijn als het stipheidsjaargemiddelde in 2023 de minimumstiptheid die in het performantiecontract met de NMBS staat, 89,1 %, haalt. De stipheidscijfers zijn absoluut slecht. Meerdere fracties, ook van de meerderheid, pleiten ervoor om deze fout niet te herhalen en de voor 11 december geplande uitbereidingen uit te stellen. Vermoedelijk is

11 décembre. Il est probable que la SNCB le souhaite également. La CEO, Mme Sophie Dutordoir, a répété à plusieurs reprises qu'il fallait d'abord diminuer la "tension" sur le réseau ferroviaire. La qualité du matériel roulant est insuffisante, le personnel n'est pas en nombre, la pression sur le personnel est beaucoup trop forte et l'absentéisme est énorme. Il faut d'abord régler les problèmes de base avant de poursuivre le développement. Presque tout le monde reconnaît cette nécessité, y compris les partis de la majorité, la SNCB et les syndicats. Il reste à espérer que le ministre Gilkinet soit du même avis.

La SNCB se porte particulièrement mal. On y observe une agitation sociale, alors qu'une grève d'une ampleur sans précédent vient d'avoir lieu et qu'une autre suivra si aucun accord n'est conclu dans l'intervalle. Beaucoup de jours de repos compensatoire avaient été accumulés. Certains ont été pris entre-temps, d'autres doivent encore l'être ou être compensés financièrement. Et les grandes réalisations seront reportées à la prochaine législature, comme par exemple les deux projets pilotes régionaux concernant la libéralisation des chemins de fer, au sujet desquels une étude est en cours. Ils revêtent pourtant une grande importance et il devient urgent de les mettre en œuvre. La CEO de la SNCB, Mme Sophie Dutordoir, a répondu au Parlement, lorsqu'on lui a demandé le rôle qui doit être celui de la SNCB à cet égard selon elle, qu'elle ne traitait pas ce dossier et qu'elle ne comptait pas scier la branche sur laquelle elle était assise. Ce n'est pas de cette manière que le dossier aboutira. En outre, l'accord de gouvernement indiquait qu'en vue de préparer la future libéralisation, la piste de l'intégration d'une expertise privée au sein de la SNCB serait explorée.

L'extension du Réseau Express Régional (RER) sera pour la prochaine législature. Le collègue Pieter De Spiegeleer (VB) reviendra sur ce point.

De toutes les liaisons ferroviaires transfrontalières qui devaient être mises en service, seule celle vers Paris le sera effectivement. La liaison vers les Pays-Bas, prévue par l'accord de gouvernement, arrivera plus tard, probablement beaucoup plus tard. Plusieurs dossiers sont ainsi reportés à la prochaine législature.

En ce qui concerne le trafic aérien, les collègues Katleen Bury et Joris De Vriendt ont en réalité défendu les intérêts des habitants du Brabant flamand. Le gouvernement rêve d'une taxe sur le kérosène, a introduit une taxe d'embarquement, etc. Il fait croire, sans fondement et en défendant presque un point de vue communautaire, qu'il va être mis fin aux vols de nuit. Les redevances pour les avions à l'aéroport de Zaventem vont être augmentées. Le *Quota Count* (QC) va faire l'objet de quelques modifications. Les aéroports régionaux flamands sont mis sur la sellette. Les Flamands ne cautionnent pas

men hiervoor ook bij de NMBS vragende partij. De CEO, mevrouw Sophie Dutordoir, heeft bij herhaling gezegd dat de stretch van de organisatie af moet. Er is onvoldoende goed rollend materieel, er is onvoldoende personeel, de druk op het personeel is veel te hoog en er is een geweldig absentisme. Eerst moet de basis in orde worden gemaakt, en van daaruit kan er dan verder worden gegroeid. Dit zegt zowat iedereen, ook de partijen van de meerderheid, de NMBS en de vakbonden. Hopelijk gaat ook minister Gilkinet dit zeggen.

De NMBS zit op een absoluut dieptepunt. Er is sociale onrust, er is net een ongeziene grote staking geweest en er volgt er nog een tenzij een tijdig akkoord kan worden gemaakt. Er stonden massa's compensatiedagen open. Een deel daarvan werd weggewerkt, een deel moet nog worden weggewerkt of worden uitbetaald. En de grote dingen die moeten gebeuren worden naar de volgende legislatuur doorgeschoven. De twee regionale proefprojecten in verband met de liberalisering van het spoor die zouden worden uitgerold, en waarvoor de studie loopt, worden naar de volgende legislatuur doorgeschoven. Dit is toch een heel belangrijk iets en de tijd daarvoor wordt kort. Als de CEO van de NMBS, mevrouw Sophie Dutordoir, in het parlement, op de vraag hoe ze de rol van de NMBS hierin ziet antwoordt dat ze hiermee niet bezig is en toch niet zelf haar eigen arm of been gaat afzagen... Op die manier zal men er niet komen. In de formatienota staat ook dat er zal worden gezocht naar externe kennis, om die bij de NMBS binnen te brengen en de liberalisering tijdig voor te breiden.

De uitbreiding van het Gewestelijk Expresnet (afkorting: GEN) zal voor de volgende legislatuur zijn. Hierop zal collega Pieter De Spiegeleer (VB) terugkomen.

Van alle grensoverschrijdende spoorverbindingen die er zouden komen, zal enkel deze naar Parijs er echt komen. Deze naar Nederland, die in het regeerakkoord stond, zal voor later, vermoedelijk heel veel later, zijn. En zo zijn er nog een aantal zaken die naar de volgende legislatuur worden doorgeschoven.

Op het gebied van het luchtverkeer zijn het eigenlijk de collega's Katleen Bury en Joris De Vriendt die de belangen van de Vlaams-Brabanders verdedigen. Er wordt gedroomd van een kerosineheffing, er is een inschepingstaks ingevoerd... Men komt met een niet gedragen bijna communautair gekleurd verhaal dat men de nachtvluchten gaat afschaffen. Heffingen voor vliegtuigen op de luchthaven van Zaventem worden verhoogd. Er wordt aan de *Quota Counts* (QC's) gemorfeld. De Vlaamse regionale luchthavens worden in het vizier genomen. Er is langs Vlaamse zijde geen enkel

cette politique ni les décisions qui vont être prises en la matière. Ces mesures se fondent sur une analyse contestée du bureau d'étude Envisa. Il est positif que les partis flamands, y compris ceux de la majorité, s'y opposent et disent "*no pasaran*". Cette politique n'en est pas une. Il y a eu quelques atermoiements, quelques réunions, quelques concertations, puis des propositions qui étaient en réalité impossibles à mettre en œuvre ont été formulées unilatéralement. Les problèmes qui affectent *skeyes* ne sont pas davantage résolus. Là encore, le contrat de gestion se fait attendre. Il sera également reporté à l'année prochaine ou à une date ultérieure.

En ce qui concerne la sécurité routière, les annonces pour le futur sont nombreuses. Ainsi, une grande conférence interministérielle est annoncée pour la fin du mois de janvier 2024, dans la perspective de l'organisation d'États Généraux de la sécurité routière. Mais ces États Généraux devront eux aussi avoir lieu au cours de la prochaine législature. Les catégories d'infractions de roulage seront modifiées et les fonctionnalités des systèmes qui avertissent de la présence de radars seront restreintes. Le VB voit ces mesures d'un bon œil. Les montants des perceptions immédiates feront l'objet d'une révision. Il reste à voir quels en seront les résultats. La suppression du temps d'attente de 15 minutes lors des contrôles d'alcoolémie est une excellente proposition. La réglementation relative à la conduite sous l'influence de stupéfiants sera modifiée, notamment en fonction des contrevenants étrangers. Tout cela est parfait. Certaines mesures sont très positives, tandis que d'autres se feront attendre et devront faire l'objet d'une évaluation lorsqu'elles seront soumises au Parlement. Mais l'intention est par ailleurs de faire passer le nombre de caméras à 10.000. C'est là que se pose un dilemme entre sécurité routière et opportunisme financier. Il est donc regrettable, ou peut-être est-ce au contraire une bonne chose, que des messages échangés entre la justice et la police concernant les opportunités financières qui en découleraient aient été divulgués. L'adhésion des citoyens à l'utilisation de caméras à des fins de sécurité routière s'en trouve évidemment amoindrie. Même si l'on s'efforce actuellement de rectifier cette communication, il est un fait que de nombreuses localités sont déjà en train de se demander dans quelle mesure la mise en place de caméras et de radars-tronçons répond encore à un objectif d'amélioration de la sécurité routière. Pour d'autres raisons, plus financières, des caméras sont placées à des endroits incompréhensibles. Le VB demande que ces caméras ne soient placées qu'aux endroits adéquats et pour de bonnes raisons. Il convient de trouver un savant équilibre entre le placement de caméras et la sécurité routière.

Il est regrettable que les projets d'installation de caméras permettant de détecter l'utilisation du téléphone

draagvlak voor dit beleid en voor de beslissingen die hier worden genomen. Voor dit beleid wordt gesteund op een gecontesteerde studie van het bureau Envisa. Het is goed dat de Vlaamse partijen, ook die van de meerderheid, hun hakken in het zand zetten en "*no pasaran*" zeggen. Dit is een beleid dat er geen is. Er is wat voort gerommeld, er is wat vergaderd, wat overlegd en er werden dan eenzijdig wat voorstellen geponeerd die eigenlijk onbruikbaar zijn. Ook bij *skeyes* raken de problemen niet opgelost. Ook hier wordt gewacht op de beheersovereenkomst. Deze wordt ook naar volgend jaar of verder in de toekomst doorgeschoven.

Op het gebied van verkeersveiligheid worden er heel wat zaken opgesomd die men wil gaan doen. Zo wordt er eind januari 2024 een grote interministeriële conferentie aangekondigd, die een perspectief op een Staten-Generaal van de verkeersveiligheid moet creëren. Maar ook die Staten-Generaal van de verkeersveiligheid zal voor de volgende legislatuur zijn. Er komt een aanpassing van de categorieën van verkeersovertredingen en waarschuwingssystemen voor flitsers zullen aan banden worden gelegd. Voor het VB klinkt dat goed. De bedragen in verband met de onmiddellijke inning zullen worden herbekeken. Er moet worden afgewacht wat dit zal geven. Een prima voorstel is de afschaffing van de wachttijd van 15 minuten bij alcoholcontroles. De regelgeving voor het rijden onder de invloed van drugs zal worden aangepast, onder andere met het oog op buitenlandse overtredders. Allemaal prima. Er zitten een heel aantal goede zaken in, voor een aantal andere zaken zal moeten worden afgewacht. Deze zullen als ze op tafel liggen op hun merites worden beoordeeld. Maar er is ook het verhaal dat men wenst het aantal camera's te gaan uitbreiden tot 10.000. Hier komt men in het dilemma tussen verkeersveiligheid en financieel opportunisme. Het is dan ook jammer, of misschien juist goed, dat een correspondentie tussen justitie en de politie, over de financiële opportuniteiten die dit biedt, uitlekt. Dit haalt natuurlijk het draagvlak over het inzetten van camera's voor de verkeersveiligheid onderuit. Men tracht nu wel deze communicatie bij te sturen, maar het is gewoon een feit dat er nu al op vele lokale plaatsen wordt gebakkeleid in welke mate het plaatsen van camera's en trajectcontroles nog beantwoord aan het verhogen van de verkeersveiligheid. Om andere, meer financiële redenen worden camera's op bepaalde onbegrijpelijke plaatsen gezet. Het VB vraagt dat dit enkel om de juiste redenen op de juiste plaatsen kan. Er moet een weloverwogen evenwicht zijn tussen plaatsing en verkeersveiligheid.

Het is jammer dat de projecten met camera's voor het vaststellen van gsm-gebruik achter het stuur binnen de

portable au volant soient au point mort au sein du gouvernement. Encore une fois, un objectif qui aurait dû être atteint au cours de cette législature est renvoyé aux calendes grecques.

Aux pages 52 et 53 de la note de politique générale, des remerciements sont adressés à Vias. L'institut Vias mérite d'être apprécié pour le travail qu'il accomplit, que l'on soit d'accord ou pas avec toutes les conclusions et tous les résultats de ses études et de ses rapports. Il est important pour la sécurité routière que cet institut travaille pour les pouvoirs publics. Mais Vias a été traîné dans la boue, dans la presse, et accusé de fausse facturation ou de surfacturation, et accusé d'avoir utilisé des subventions pour des activités commerciales, etc. Il est apparu, à l'issue d'une enquête, que toutes ces accusations n'étaient pas justifiées, mais un demi-million des fonds de fonctionnement qui lui avaient été promis lui ont néanmoins été retirés sans explication. Vias mérite bien plus que de simples remerciements.

On ne trouve plus aucune trace du permis de conduire à points dans le texte de la note de politique générale. On lit à la page 53 de la note politique générale qu'un "nouveau projet de loi sera soumis au gouvernement dans les prochaines semaines, visant à mieux lutter contre la récurrence de comportements dangereux au volant." Plus loin, la note de politique indique que les échanges ont permis de "faire évoluer ce texte" et de "répondre ainsi aux craintes exprimées". S'agit-il d'un nouveau projet de loi? Le permis de conduire à points va-t-il voir le jour? Ou autre chose? Sur quoi y a-t-il un accord? Quel est le calendrier? Quand ce projet de loi sera-t-il soumis au Parlement? Qu'en sera-t-il et qu'advient-il des initiatives législatives des collègues qui ont déjà été discutées en commission?

Dans la note de formation, il est question du développement de l'offre de trains et de l'amélioration de la ponctualité. Or, la ponctualité ne s'est pas améliorée sous l'actuelle législature et ce n'est pas non plus en augmentant le plan de transport que l'on résoudra ce problème. La ponctualité ne va pas s'améliorer sous l'actuelle législature.

Tout l'argent promis pour les chemins de fer est prévu pour la prochaine législature, quelle que soit l'équipe au gouvernement. Pour cette législature, seules des miettes ont été allouées, soit bien trop peu. La dotation fixe de la SNCB a diminué. Pour 2023 et 2024, le ministre Gilkinet avait besoin de 400 millions à deux reprises mais il n'a obtenu que 185 et 50 millions. La mobilité en tant que service (*Mobility-as-a-Service* ou MaaS) est en cours de développement et le sera pour la prochaine législature. La mise en place du RER est également reportée à la prochaine législature. La question du

regering vastgelopen zijn. Zo wordt nog een doelstelling, die binnen deze legislatuur had moeten worden gerealiseerd, op de lange baan geschoven.

Op bladzijde 52 en 53 van de beleidsnota wordt dank uitgesproken tegenover Vias. Zonder met alle bevindingen en resultaten van hun onderzoeken en rapporten akkoord te gaan, verdient Vias wel waardering voor het werk dat ze doen. Het is belangrijk voor de verkeersveiligheid dat een dergelijk instituut voor de overheid werkt. Maar Vias wordt nu in de pers geconfronteerd met een hele hoop bagger en met beschuldigingen van vals gefactureerde of te veel gefactureerde uren, subsidies die zouden worden aangewend voor commerciële activiteiten... Om na een onderzoek te moeten vaststellen dat dit eigenlijk niet allemaal terecht is. Desondanks wordt er zonder duiding een half miljoen van hun beloofde werkmiddelen afgenomen. Vias verdient veel meer dan een simpel bedankje.

Tekstmatig is er in de beleidsnota geen spoor meer van het rijbewijs met punten. "In de komende weken zal een nieuw wetsontwerp aan de regering worden voorgelegd om efficiënter te strijden tegen de recidive van gevaarlijk rijgedrag" staat op bladzijde 53 van de beleidsnota. En verder staat er "dat de tekst heeft kunnen evolueren en zo tegemoetkomt aan de geuite angsten". Wordt hier over een nieuw wetsontwerp gesproken? Komt er nog een rijbewijs met punten? Of komt er iets anders? Waarover is er een akkoord? Wat is de planning? Wanneer komt dit naar het parlement? Wat wordt het en wat gaat er gebeuren met de wetgevende initiatieven van de collega's die al in de commissie werden besproken?

In de formatienota staan een aantal dingen zoals het ontwikkelen van het spooraanbod en het verbeteren van de stiptheid. Maar de stiptheid is in deze legislatuur niet verbeterd. En dat gaat ook niet worden opgelost door het vervoersplan te verhogen. De stiptheid gaat niet verbeteren in deze legislatuur.

Al het geld dat voor de spoorwegen werd beloofd is allemaal voor de volgende legislatuur, welke bestuursploeg er dan ook in de regering moe zit. Voor deze legislatuur werd slechts een habbekrats toegekend, veel te weinig. De vaste dotatie van de NMBS is gedaald. Voor 2023 en 2024 had minister Gilkinet tweemaal 400 miljoen nodig, het is 185 en 50 miljoen geworden. *Mobility-as-a-Service* (afkorting: MaaS) is in ontwikkeling en zal voor de volgende legislatuur zijn. De implementatie van het GEN is ook voor volgende legislatuur. Het goederenvervoer zal door collega Pieter De Spiegeleer

transport de marchandises sera traitée par le collègue Pieter De Spiegeleer (VB), mais l'ambition de doubler la part du rail dans le transport de marchandises d'ici 2030 contraste avec la baisse de 7,5 % du transport ferroviaire de marchandises en 2022. Et Lineas est presque à l'arrêt.

La note de formation indique également qu'il n'est pas question de supprimer les paiements en espèces. Cependant, dans les trains, les paiements en espèces ne sont plus permis.

Le modèle ferroviaire est très important. Une étude sur un modèle de correspondance et de nœud ferroviaire semblable à celui qui existe en Suisse a été reportée à la prochaine législature.

Un point qui ne figure pas dans la note de politique générale mais que quelques partis de la majorité défendent concerne l'établissement d'une liaison entre la banque de données Mercurius et le réseau de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (ANPR). Quelles mesures a-t-on déjà prises à cet égard?

Selon M. Pieter De Spiegeleer (VB), les ambitions du ministre Gilkinet d'augmenter drastiquement l'utilisation du rail pour les passagers et le fret se révèlent irréalisables. L'aspect financier a été évoqué, ainsi que la question du personnel et subséquemment la question de la sécurité du personnel et des passagers. L'infrastructure ne permet tout simplement pas de réaliser les rêves des écologistes. Le ministre Gilkinet veut plus de trains par heure, des trains qui arrivent plus tôt et plus tard, et même des trains qui circulent durant la nuit, ainsi qu'une capacité de fret accrue. Il a été démontré, ces dernières années, que ce n'était pas réaliste. L'État du réseau existant ne le permet pas. Son organisation est un autre problème épineux qui affecte la ponctualité. Une grande partie du trafic de passagers est concentrée sur les axes vers la Région bruxelloise et à l'intérieur de la Région bruxelloise, et dans la jonction Nord-Midi à l'intérieur de la Région bruxelloise. L'organisation du trafic à travers ce goulet d'étranglement a également été conservée par ce gouvernement.

L'augmentation de la fréquence des trains, surtout les plus tardifs, a eu pour effet de limiter les heures de travail du personnel d'Infrabel, déjà très sollicité. Or, la qualité médiocre de l'infrastructure exige que l'on y travaille davantage.

Plusieurs milliards ont déjà été dépensés pour le RER, qui se présente comme une toile d'araignée au centre de laquelle se trouve Bruxelles. Les arrêts de train ont poussé comme des champignons dans la Région bruxelloise

(VB) worden behandeld, maar de ambitie van een verdubbeling tegen 2030 van het aandeel van het spoor in het goederenvervoer staat in contrast met de daling van 7.5 % van het goederenvervoer per trein in 2022. En Lineas ligt bijna op apegapen.

In de formatienota staat ook dat het niet de bedoeling is cashbetalingen af te schaffen. Maar net in de treinen wil men geen cash meer.

Heel belangrijk is het spoormodel. Een studie over een overstap-knooppuntenmodel, zoals in Zwitserland bestaat, werd naar de volgende legislatuur doorgeschoven.

Wat niet in de beleidsnota staat, maar waar wel een paar partijen van de meerderheid voor pleiten, is het koppelen van de Mercurius-databank aan het *automatic number plate recognition* (afkorting: ANPR) netwerk van de politie. Welke stappen werden hierin reeds gezet?

De heer Pieter De Spiegeleer (VB) zegt dat de ambities van minister Gilkinet, voor het drastisch verhogen van het gebruik van het spoor door reizigers en voor goederen, niet realiseerbaar blijken te zijn. Het financiële aspect werd aangekaart, het personeelsvlak werd aangekaart en direct daarmee verbonden ook het aspect van de veiligheid van dat personeel en van de reizigers. De infrastructuur zelf laat gewoon niet toe de groene dromen te realiseren. Meer treinen per uur, vroegere en latere treinen en zelfs 's nachts wil minister Gilkinet treinen laten rijden, met daarbij ook nog een verhoogde goederencapaciteit. De voorbije jaren hebben bewezen dat dit niet realistisch is. De toestand van het bestaande netwerk laat dit niet toe. Ook de organisatie ervan is een heikel punt, dat gevolgen heeft voor de stiptheid. Een groot deel van de reizigerstrafiek gaat naar het Brussels Gewest en is geconcentreerd in het Brussels Gewest, en daarbinnen dan nog eens in de overvolle noord-zuidverbinding. Aan de organisatie van het verkeer door deze flessenhals werd ook door deze regering vastgehouden.

De verhoogde frequentie van treinen, en zeker de latere treinen, hebben ervoor gezorgd dat het Infrabelpersoneel, dat het al niet gemakkelijk heeft, een beperktere werktijd krijgt. De ondermaatse kwaliteit van de infrastructuur vereist juist dat er meer aan wordt gewerkt.

Aan het GEN, die spinnenweb met Brussel als centrum, werden reeds vele miljarden besteed. De treinhalttes in het Brussels Gewest schoten als paddenstoelen uit de grond, dit om het failliete Brussels Hoofdstedelijke

pour soulager la Région de Bruxelles-Capitale en faillite en matière de transport interrégional et pour décharger la STIB en créant des arrêts supplémentaires de la SNCB dans le cadre du RER. En réalité, il s'agit d'un transfert d'argent fédéral vers la Région de Bruxelles-Capitale.

Outre le RER autour de Bruxelles, il existe des réseaux autour de Liège, Charleroi, Gand et Anvers. Le réseau autour de Liège n'est déjà pas mal doté, avec de nouveaux arrêts supplémentaires comme Ougrée, Seraing, Chaudfontaine... L'agglomération liégeoise avait déjà été dotée d'une nouvelle gare mégalomane il n'y a pas si longtemps et, pour ce qui est de son réseau express régional, elle est plutôt bien desservie. Ce n'est probablement pas grâce à un membre de la famille politique du ministre Gilkinet, mais plutôt grâce à un membre de la famille libérale. Le réseau express régional autour de Charleroi est également mentionné dans la note de politique générale mais cette dernière ne mentionne ni Anvers, ni Gand. La problématique anversoise a déjà été évoquée à juste titre dans cette commission par plusieurs collègues. Mais très peu de choses sont prévues pour le réseau express régional autour de Gand.

La note de politique générale indique que le rapport de l'étude d'actualisation des besoins de mobilité dans la zone du RER sera soumis au prochain comité de pilotage du RER fin 2023. Il convient que les membres de la commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales reçoivent ce rapport dès que possible.

L'ambition était aussi de verdir le chemin de fer. Aujourd'hui, Gand est toujours la ville principale des trains diesel MW41. Quatre des cinq lignes ferroviaires non électrifiées se trouvent en Flandre orientale. Trois d'entre elles ont Gand-Saint-Pierre comme point de départ ou d'arrivée. Dans la ville de Gand, où l'on ne peut plus entrer avec une voiture diesel, les trains diesel polluent allègrement. Par le passé, une résolution du VB visant à passer aux trains à hydrogène a été rejetée. Le choix s'est porté sur des trains à batterie, mais la date de mise en service est sans cesse reportée. Elle est aujourd'hui fixée à 2034, ce qui est décevant. Mais est-ce réalisable? Il convient de contredire l'affirmation du député Tomas Roggeman selon laquelle c'est précisément sur ces lignes diesel que l'offre est augmentée. Ces lignes situées en Flandre orientale sont, comme la ligne de Charleroi à Couvin Mariembourg, distinctes du réseau ferroviaire général. En principe, ces lignes pourraient supporter une capacité supplémentaire. C'est le cas pour Ronse-Oudenaarde, Gand-Eeklo, Alost-Burst...

L'ambition assignée au transport de marchandises à l'horizon 2030 est peut-être la moins réaliste des ambitions

Gewest een beetje te ontlasten op het gebied van intergewestelijk vervoer. En om de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer (MIVB) te ontlasten door in het kader van het GEN NMBS-haltes bij te creëren. Eigenlijk is dit een transfert van federaal geld naar het Brussels Hoofdstedelijke Gewest gebleken.

Naast het GEN rond Brussel zijn er ook de netten rond Luik, Charleroi, Gent en Antwerpen. Het net rond Luik is al niet slecht bedeed, met extra nieuwe haltes zoals Ougrée, Seraing, Chaudfontaine... De agglomeratie Luik had nog niet zo lang geleden al een megalomaan nieuw station gekregen, en is op het vlak van een gewestelijk expresnet vrij goed bedeed, waarschijnlijk niet te wijten aan iemand van de politieke familie van minister Gilkinet, maar eerder aan iemand uit blauwe kringen. Ook het gewestelijke expresnet rond Charleroi komt in de beleidsnota ter sprake. Maar van Antwerpen of Gent geen spoor. De Antwerpse problematiek werd in deze commissie reeds door meerdere collega's, terecht, aangehaald. Maar rond het gewestelijke expresnet rond Gent is zeer weinig te doen.

In de beleidsnota staat dat het verslag van de studie voor het actualiseren van de mobiliteitsbehoeften in de GEN-zone eind 2023 aan de volgende GEN-stuurgroep zal worden voorgelegd. Ook de leden van de Commissie Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen dienen dit verslag zo snel als mogelijk te krijgen.

Er was ook een ambitie om het spoor te vergroenen. Gent is vandaag nog altijd de kernstad van de MW41 dieseltreinen. Vier van de vijf niet-geëlektrificeerde spoorlijnen bevinden zich in Oost-Vlaanderen. Drie daarvan hebben Gent Sint-Pieters als uitvalsbasis of als eindstation. In de stad Gent, waar men niet meer binnen kan met een dieselwagen, staan de dieseltreinen vrolijk te tuffen. In het verleden werd een resolutie van het VB, om in ons land over te gaan op waterstofftreinen, weggestemd. Er werd geopteerd voor batterijtreinen, maar de termijn om dit te implementeren schuift steeds verder op. De ontgoochelende deadline is nu 2034. Maar is dat zelfs realiseerbaar? De uitspraak van collega Tomas Roggeman dat net op deze diesellijnen het aanbod wordt verhoogd moet worden tegengesproken. Die Oost-Vlaamse lijnen en zelfs de lijn van Charleroi naar Couvin Mariembourg zijn lijnen die vrij los staan van het algemene spoornet. Deze lijnen kunnen in principe wel een extra capaciteit aan. Dit is zo voor Ronse-Oudenaarde, Gent-Eeklo, Aalst-Burst...

De ambitie voor het goederentransport tegen 2030 is misschien wel de minst realistische ambitie van minister

du ministre Gilkinet. C'est certes l'activité ferroviaire qui était la moins avancée avant cette législature. Il faut cependant reconnaître que le ministre Gilkinet a été le premier ministre à soulever cette question. Des interventions symboliques ont eu lieu. Des contacts symboliques ont été pris avec les autorités portuaires. Mais on peut citer l'ouverture du port de Bruxelles. Certes, il s'agit surtout de mesures symboliques, de discussions symboliques avec des partenaires symboliques, et principalement avec des collègues écologistes à Bruxelles. Mais il est impossible de doubler le transport de marchandises d'ici 2030. Les simulations qui prennent en compte un doublement du transport de marchandises par rail calculent une réduction du nombre de camions sur la route sans tenir compte de l'augmentation globale du transport de marchandises. Cela induit les électeurs et les groupes de pression en erreur en leur laissant entendre que le doublement du transport ferroviaire de marchandises permettrait également de retirer des camions des routes.

La navigation intérieure relève en fait des compétences des régions. La note de politique générale mentionne que la loi sur l'affrètement et le transport par voies navigables a été approuvée par le Conseil des ministres et que cela ouvre la voie à une meilleure activation du secteur. Dans quelle mesure le ministre Paul Van Tigchelt, chargé de la mer du Nord, y a-t-il été associé? Et dans quelle mesure les régions ont-elles été associées?

La question des passages à niveau est un autre fil conducteur de cette législature. Cela reste un exemple de la lourdeur et du manque de transparence d'Infrabel dans sa communication avec les administrations locales et les autorités portuaires. Une grande partie des accidents qui surviennent aux passages à niveau concernent des camions et des trains de marchandises dans les zones portuaires. Quels sont les projets que le ministre Gilkinet souhaite encore voir se réaliser sous l'actuelle législature, notamment en ce qui concerne la communication sur l'optimisation des passages à niveau, la fermeture éventuelle des passages à niveau et l'amélioration de la sécurisation des passages à niveau non gardés dans les zones portuaires?

M. Vincent Scourneau (MR) lit dans la note de politique générale qu'une autre action déterminante est l'étude sur l'horaire intégré qui a été lancée à l'automne 2023 par le SPF Mobilité et dont les résultats sont attendus à la fin du premier trimestre 2025. Cela concerne l'introduction du modèle suisse sur le réseau belge. Pourquoi cette étude durera-t-elle aussi longtemps? Comment optimise-t-on les horaires actuellement?

Gilkinet. Het is wel het aspect van het spoor dat voor deze legislatuur het minst ver stond. Het verdient wel enige lof dat minister Gilkinet de eerste minister is geweest die dit dossier ter sprake heeft gebracht. Er werden enkele symboolingrepen gedaan, er zijn enkele symboolcontacten met havenbesturen... gelegd. Maar er kan verwezen worden naar de ontsluiting van de haven van Brussel. Het zijn toch vooral symboolmaatregelen, symboolgesprekken met symboolpartners, in Brussel vooral met Ecolo-collega's. Maar de verdubbeling van het goederentransport tegen 2030 kan niet worden gerealiseerd. De simulaties die worden gedaan en die rekening houden met een verdubbeling van het goederentransport per spoor, berekenen een vermindering van het aantal vrachtwagens op de weg zonder rekening te houden met de algemene toename van het goederentransport. Zo wordt er naar de kiezers en naar lobbygroepen een fout beeld gegeven, dat een verdubbeling van het goederentransport per spoor ook vrachtwagens van de weg zou halen.

De binnenvaart is eigenlijk een bevoegdheid van de gewesten. De beleidsnota vermeldt dat de wet betreffende de bevrachting en vervoer in de binnenvaart door de Ministerraad werd goedgekeurd. En ook dat dit de weg vrij maakt voor een betere activering van de sector. In hoeverre is minister Paul Van Tigchelt, bevoegd voor de Noordzee, hierbij betrokken? En in hoeverre zijn de gewesten hierbij betrokken?

Een andere rode draad in deze legislatuur is de overwegenproblematiek. Dit blijft een voorbeeld van een Infrabel dat log en weinig transparant is in het communiceren naar lokale besturen en naar havenbesturen. Een groot deel van de ongevallen aan overwegen gebeuren tussen vrachtwagens en goederentreinen in havengebied. Wat wil minister Gilkinet nog tijdens deze legislatuur gerealiseerd zien, vooral inzake de communicatie naar het optimaliseren van overwegen, het al dan niet sluiten van overwegen en het beter beveiligen van onbewaakte overwegen in havengebied?

De heer Vincent Scourneau (MR) leest in de beleidsnota dat een andere doorslaggevende stap de studie over een geïntegreerde dienstregeling is, die de Federale Overheidsdienst Mobiliteit in het najaar van 2023 opstartte, en waarvan de resultaten worden verwacht voor het einde van het eerste trimester van 2025. Het gaat hier over het invoeren van het Zwitserse model op het Belgische net. Hoe komt het dat deze studie zo lang duurt? Wat is de huidige werkwijze voor de optimalisatie van de dienstregeling?

Le nouveau plan de transport vise à attirer davantage de voyageurs ferroviaires, notamment pour les trajets entre le domicile et le travail, et à attirer de nouveaux types d'utilisateurs. Entre 2023 et 2026, une augmentation de l'offre de plus de 7 % est prévue. Les détails figurent à la page 22 de la note de politique générale. C'est très ambitieux. Mais ne s'indiquerait-il pas d'améliorer la qualité des trains avant d'en faire circuler davantage?

La note de politique générale mentionne également une amélioration des connexions internationales. Ces derniers mois, des débats ont déjà eu lieu à propos des connexions entre Bruxelles, Anvers et Amsterdam, entre Liège et Maastricht, et à propos du train des trois pays entre Liège et Aix-la-Chapelle. Mais quand assurera-t-on de meilleures connexions entre le Hainaut et la France, ou entre la province du Luxembourg et les pays voisins? Ces régions frontalières ne sont-elles pas oubliées?

Selon la note de politique générale, page 24, la gestion des gares se concentrera sur trois points d'attention:

- la sûreté, la sécurité et la prévention;
- l'entretien et le renouvellement;
- le nettoyage.

Le ministre Gilkinet peut-il fournir des exemples concrets de réalisations enregistrées dans ces domaines sous l'actuelle législature, singulièrement dans le domaine de la sécurité? Y a-t-il d'autres gares que Bruxelles-Midi qui recevront davantage de moyens, notamment pour l'installation de caméras? Il y a quelques années, une concertation a été organisée avec la police des chemins de fer à propos d'un poste de sécurité dans la gare de Braine-l'Alleud, la gare la plus importante sur la ligne 124 entre Charleroi et Bruxelles. Braine-l'Alleud a sa propre zone de police et un commissariat situé à côté de la gare qui dispose d'un accès direct aux différents quais. Ce poste de sécurité aurait pu être mis gratuitement à disposition. Cela aurait bénéficié à la capacité d'engagement et à la visibilité de la police et aurait renforcé la coopération entre celle-ci et la police des chemins de fer. En raison de changements à la police des chemins de fer, cette option n'est toutefois plus envisageable. Il y a quelques mois, Mme Annelies Verlinden, ministre de l'Intérieur, a été recontactée pour proposer de nouveau une coopération. C'est la plus grande gare entre Charleroi et Bruxelles et la police y est présente. La police de Braine-l'Alleud est souvent appelée en cas de problèmes après le départ d'un train de Bruxelles ou de Charleroi.

Het nieuwe vervoersplan heeft tot doel meer treinreizigers aan te trekken, onder andere voor het woon-werkverkeer, en door het aantrekken van nieuwe typen gebruikers. Er wordt tussen 2023 en 2026 een verhoging van het aanbod met meer dan 7 % gepland. Verdere details staan in de beleidsnota bladzijde 22. Dit is zeer ambitieus. Maar zou het niet te verkiezen zijn eerst de kwaliteit van de treinen te verbeteren alvorens meer treinen in te zetten?

De beleidsnota vermeldt ook een verbetering van de internationale verbindingen. Er is de laatste maanden al gedebatteerd over betere verbindingen tussen Brussel, Antwerpen en Amsterdam, of tussen Luik en Maastricht, of over de drielandentrein tussen Luik en Aken. Maar wanneer komen er betere verbindingen tussen Henegouwen en Frankrijk, of tussen de provincie Luxemburg en de buurlanden? Worden deze grensgebieden niet vergeten?

Volgens de beleidsnota, bladzijde 24, zal het beheer van de stations gebaseerd zijn op drie aandachtspunten:

- beveiliging, veiligheid en preventie;
- onderhoud en vernieuwing;
- schoonmaak.

Kan minister Gilkinet concrete voorbeelden van realisaties op dit gebied, tijdens deze legislatuur, en vooral op het gebied van veiligheid, geven? Zijn er ook andere stations dan Brussel Zuid die nieuwe middelen krijgen, voor onder andere de uitrusting met camera's. Enkele jaren geleden is er overleg geweest met de spoorweggpolitie over een veiligheidspost in het station van Eigenbrakel, het grootste station op lijn 124 tussen Charleroi en Brussel. Eigenbrakel heeft een eigen politiezone, er is een politiekantoor dat uitkijkt over het station en een directe toegang heeft tot de verschillende perrons. Deze veiligheidspost kon gratis ter beschikking worden gesteld. Het was positief voor de inzetbaarheid en de zichtbaarheid van de politie, het was mogelijk om goed samen te werken met de spoorweggpolitie. Maar door wijzigingen bij de spoorweggpolitie is er vandaag geen kans meer om dit nog te bespreken. Enkele maanden geleden werd de minister van Binnenlandse Zaken Annelies Verlinden opnieuw gecontacteerd en er werd opnieuw voorgesteld samen te werken. Het is het grootste station tussen Charleroi en Brussel en de politie is er aanwezig... De politie van Eigenbrakel wordt vaak opgeroepen als er problemen zijn na het vertrek van een trein in Brussel of Charleroi.

L'intervenant lit à la page 23 de la note de politique générale que les dernières sections du réseau S, à savoir celles reliant Nivelles et Charleroi, pourront être finalisées pour 2032 avec les budgets prévus. Pourquoi ces travaux durent-ils si longtemps? On travaille sur ce dossier depuis plus de vingt ans. Dans la commune de Braine-l'Alleud, tout se passe bien et les travaux sont quasiment terminés. En revanche, il n'y a toujours rien à Linkebeek. Et tant qu'il n'y a pas de solution pour Linkebeek, la ligne 124 sera bloquée. L'enquête environnementale n'a même pas été lancée. Aucun permis n'a encore été demandé. Les riverains restent opposés au projet. Tant que le problème de Linkebeek ne sera pas résolu, les milliards investis ne servent à rien.

La gare de Braine-l'Alleud doit être rénovée dans le cadre du RER. Et elle peut être rénovée. Ce dossier n'avance toutefois pas. Il y a par exemple un problème d'accessibilité des quais pour les personnes à mobilité réduite. Seul le quai n° 1 est accessible à ces personnes. Il convient de trouver une solution avec des ascenseurs ou des escalators afin que les personnes à mobilité réduite puissent également prendre le train à Braine-l'Alleud. Si le dossier du RER reste bloqué en raison de la situation à Linkebeek, ne pourrait-on pas libérer ces moyens pour améliorer l'accessibilité de la gare de Braine-l'Alleud?

Le Plan marchandises, évoqué à la page 34 de la note de politique générale, contient 26 actions à entreprendre afin de doubler le volume de marchandises transportées par rail à l'horizon 2030. Des moyens substantiels et des plans d'action concrets sont-ils prévus à cette fin? Quelles initiatives ont été prises pour pouvoir réaliser suffisamment d'investissements dans le réseau à l'horizon 2030, et en particulier en 2024?

Quand les coûts pour les sillons seront-ils déterminés? Le réseau belge ne peut toujours pas bénéficier d'une exonération pour ces coûts. Cela pourra-t-il encore être fait à temps?

Le membre lit à la page 27 de la note de politique générale qu'Infrabel contractera un emprunt d'un milliard d'euros afin d'assurer le financement nécessaire dans le réseau ferroviaire, en ce compris pour le RER et autour des ports. Mais Infrabel sera-t-il un jour capable de rembourser cet emprunt?

En ce qui concerne les tarifs, le ministre entend aboutir à un système tarifaire moderne, incitatif et juste. La SNCB dispose d'un délai de 26 mois après l'approbation du contrat pour atteindre cet objectif. Ce nouveau système tarifaire sera donc introduit en février 2025. Le ministre Gilkinet peut-il déjà fournir des informations plus précises sur ce système tarifaire moderne, incitatif et juste?

Op bladzijde 23 van de beleidsnota staat dat de laatste stukken van het GEN, tussen Nijvel en Charleroi, met de geplande budgetten tegen 2032 kunnen worden afgewerkt. Waarom duurt dit zo lang? Er wordt reeds meer dan 20 jaar op dit dossier gewerkt. In de gemeente Eigenbrakel loopt alles goed en naderen de werken de voltooiing. Maar er is nog altijd niets in Linkebeek. En zo lang er geen oplossingen zijn voor Linkebeek is er niets mogelijk voor de lijn 124. Er is zelfs geen milieu-onderzoek gestart. Er is nog geen enkele vergunning aangevraagd. De buurtbewoners blijven er heel vijandig tegenover het project staan. Zolang Linkebeek niet wordt opgelost blijven de geïnvesteerde miljarden nutteloos.

Het station van Eigenbrakel moet in het kader van het GEN worden gerenoveerd. En het kan worden gerenoveerd. En toch gaat dat niet vooruit. Zo is er een probleem met de toegankelijkheid van de perrons voor personen met een beperkte mobiliteit. Enkel perron één is voor deze mensen toegankelijk. Er is een oplossing nodig met liften of roltrappen zodat mensen met beperkte mobiliteit ook in Eigenbrakel de trein kunnen nemen. Als het dossier van het GEN geblokkeerd blijft door de situatie in Linkebeek, kunnen dan toch de middelen voor het beter toegankelijk maken van het station van Eigenbrakel worden vrijgemaakt?

Het goederenvervoerplan, bladzijde 34 van de beleidsnota, bevat 26 acties die moeten worden ondernomen, zodat het goederenvervoer tegen 2030 kan verdubbelen. Zijn er substantiële middelen en concrete actieplannen om dit te realiseren? Welke initiatieven werden ondernomen om voldoende investeringen in het netwerk te kunnen doen tegen 2030 en in het bijzonder in 2024?

Wanneer worden de kosten voor de rijpaden bepaald? Het Belgische netwerk kan nog altijd niet genieten van een vrijstelling voor deze kosten. Kan dit nog tijdig worden gedaan?

In de beleidsnota, bladzijde 27, staat dat Infrabel een lening van 1 miljard euro zal aangaan voor de verdere investeringen in het spoorwegnet, waaronder het GEN en rond de havens. Maar heeft Infrabel de mogelijkheden deze lening ooit terug te betalen?

Op het gebied van de tarieven wil men tot een modern, stimulerend en eerlijk tariefsysteem komen. De NMBS heeft 26 maanden na de goedkeuring van het contract om dit te implementeren. Dus in februari 2025 zal dit worden geïmplementeerd. Kan er wat meer informatie worden gegeven over dit modern, stimulerend en eerlijk tariefsysteem? Kan minister Gilkinet garanderen dat

Peut-il garantir que les tarifs, après l'indexation de 10 % opérée en février 2023, resteront stables afin que le train demeure financièrement accessible à l'ensemble des Belges? Mme Laurence Zanchetta, collègue de l'intervenant, déplore qu'il soit nécessaire de payer un supplément pour emporter un vélo dans le train. Cette observation est justifiée, mais c'est surtout le prix des parkings de la SNCB qui donne lieu à des plaintes. Cela décourage les citoyens de prendre le train. Souvent, l'employeur intervient pour l'abonnement de train mais pas pour le parking. Le coût du parking doit être supporté par le voyageur lui-même. Le membre reconnaît que des recettes sont nécessaires pour pouvoir rembourser l'investissement consenti en vue de la réalisation de parkings souterrains, qui sont souvent de bonne qualité. Le coût de ces parkings entrave toutefois la croissance du transport de voyageurs sur le rail.

Pour les villes et les communes qui disposent d'une gare en centre-ville, le parking pose problème. C'est également un avantage car la gare contribue à la vie du centre-ville. Mais les nombreux navetteurs qui prennent la voiture pour se rendre à la gare laissent cette voiture toute la journée dans le centre-ville et entravent dès lors l'activité économique du centre. C'est pourquoi, dans le cadre du RER, il a été négocié pour déplacer la gare vers le Parc de l'Alliance et il a été demandé de résoudre le problème des parkings dans le centre-ville. La SNCB a maintenant réalisé de nombreux parkings souterrains représentant au total près de 1.000 places. Le membre s'en félicite mais ce n'est malheureusement pas suffisant. Le problème se posera à nouveau dans quelque temps. Il n'y a pas assez de places et elles coûtent cher. Il convient dès lors de chercher des solutions, parfois avec la SNCB, parfois sans. Les rues sont devenues des rues à sens unique et disposent de places de parking supplémentaires. Mais ce fut parfois l'anarchie. Les transports publics ont été renforcés mais il convient de ne pas oublier le quartier. Il faut veiller à ce que la vie économique du quartier ne soit pas paralysée. Existe-t-il, à une plus large échelle, une politique d'accueil pour les personnes qui doivent se rendre à la gare en voiture et qui ne peuvent pas se permettre de payer les frais de parking pendant leur journée de travail?

Les États généraux de la sécurité routière ont été organisés en 2021. Cela a constitué un moment charnière pour le lancement de nouvelles mesures et d'initiatives pour atteindre l'objectif essentiel fixé par le gouvernement, à savoir aucune victime de la route en 2050. Les prochains États généraux sont prévus en 2025, sous la prochaine législature. La sécurité routière s'améliore. Durant les six premiers mois de 2023, une diminution de 21 % du nombre de tués sur la route a été observée. Globalement, le nombre de blessés diminue également. Il s'agit sans aucun doute d'une belle avancée.

de tarieven, na de indexatie in februari 2023 met 10 %, nu stabiel zullen blijven zodat de trein voor alle Belgen betaalbaar blijft? Collega Laurence Zanchetta vindt het teleurstellend dat er een extra moet worden betaald om een fiets mee te nemen op de trein. Deze bedenking is begrijpelijk, maar het is toch vooral over de prijs van de parkings van de NMBS dat er wordt geklaagd. Dat schrikt mensen af om de trein te nemen. Vaak komt de werkgever voor het treinabonnement tussen, maar niet voor de parking. De kostprijs van de parking moet door de reiziger zelf worden gedragen. Ondergrondse parkings, vaak van hoge kwaliteit, hebben natuurlijk inkomsten nodig om de investering te kunnen terugbetalen. Maar de kostprijs van deze parkings is een rem op de groei van het reizigersvervoer per trein.

Voor steden en gemeenten die een station in het stadscentrum hebben is de parking een probleem. Het is ook een voordeel omdat het station bijdraagt tot het leven in de binnenstad. Maar alle pendelaars die de auto nemen om naar het station te gaan, laten die auto een hele dag in het stadscentrum staan en belemmeren zo de economische activiteit in dit centrum. Daarom werd in het kader van het GEN in Eigenbrakel onderhandeld om het station te verplaatsen naar het Parc de l'Alliance, samen met de vraag het probleem van de parkings in de binnenstad op te lossen. De NMBS stelt nu massaal ondergrondse parkings ter beschikking, ongeveer 1.000 plaatsen. Dit is goed, maar helaas niet voldoende. Het probleem zal zich over een bepaalde tijd opnieuw stellen. Er is onvoldoende plaats en de plaatsen zijn te duur. Er moeten dan oplossingen worden gezocht, soms met de NMBS, soms zonder. Straten werden eenrichtingsstraten met extra parkeerplaatsen. Maar het was ook anarchie. Het openbare vervoer wordt versterkt, maar men mag de buurt niet vergeten. Er moet worden opgepast dat niet het gehele economische leven in de buurt stilvalt. Bestaat er op algemenere schaal een onthaalpolitiek voor de mensen die zich met de wagen naar een station moeten begeven en die zich de parkingkosten tijdens de werkdag niet kunnen veroorloven?

De Staten-Generaal van de verkeersveiligheid had plaats in 2021. Dit was een belangrijk scharniermoment voor het starten van nieuwe maatregelen en initiatieven om de door de regering vastgelegde noodzakelijke objectieven te bereiken, met name geen verkeersdoden in 2050. De volgende Staten-Generaal is gepland voor 2025, tijdens de volgende legislatuur. De verkeersveiligheid verbetert. Tijdens de eerste zes maanden van 2023 was er een daling van het aantal verkeersdoden met 21 %. Meer algemeen daalt ook het aantal letselongevallen. Dit is zeker een mooie verbetering.

En 2023, un appel à projet a été lancé pour des projets locaux et citoyens relatifs à la sécurité routière. Quand les résultats de ces projets seront-ils disponibles? Quelles leçons peut-on en tirer? Un nouvel appel sera-t-il lancé en 2024? Quel est le budget disponible pour les projets choisis?

Pour des raisons écologiques et économiques, l'éclairage public est éteint dans de nombreuses communes wallonnes entre minuit et cinq heures, depuis novembre 2022. Le ministre Gilkinet dispose-t-il de chiffres, un an plus tard, sur l'impact de cette mesure sur la sécurité routière? À Braine-l'Alleud, les seuls accidents qui se sont produits entre minuit et cinq heures durant l'année écoulée ont eu lieu dans des ronds-points éclairés. Les conducteurs sont peut-être plus prudents sur les routes non éclairées. Le ministre Gilkinet dispose-t-il de chiffres plus globaux?

L'intervenant se félicite que le permis à point ne figure pas dans la note de politique générale. Le groupe MR est contre le permis à points, mais il préconise des sanctions plus lourdes pour les récidivistes. Les partis de la majorité se penchent sur une alternative. Le ministre peut-il déjà communiquer à propos de ce projet de loi?

Un nouveau code de la route a été présenté en 2022. Celui-ci fait l'objet d'un consensus croissant et on attend sa publication. La note de politique générale indique qu'un processus institutionnel doit encore être parcouru, avec l'approbation des Régions et du Conseil d'État. Ce processus durera jusqu'à la fin de la législature. Le ministre a-t-il encore l'intention de faire publier ce nouveau code de la route au *Moniteur belge* en 2024?

Le 17 mars 2022, une résolution sur les véhicules autonomes proposée par le groupe MR a été approuvée à l'unanimité en séance plénière. Il s'agit de la "Proposition de résolution visant l'intégration de la définition des véhicules automatisés dans le Code de la route, la poursuite des tests relatifs aux véhicules automatisés en Belgique, l'évaluation des infrastructures routières et autoroutières, ainsi que des effets positifs et/ou négatifs potentiels des véhicules automatisés sur le bilan environnemental du transport routier en Belgique (DOC 55 1848/004)". Les déclarations du ministre Gilkinet dans la presse au sujet des véhicules autonomes n'étaient guère positives. Le MR demande au ministre Gilkinet d'honorer ses engagements et de poursuivre les essais et les projets pilotes relatifs aux véhicules à conduite autonome, afin de pouvoir cartographier le potentiel de ces véhicules et d'identifier les lacunes de l'infrastructure routière. Ces travaux permettront d'autoriser à l'avenir la circulation de ces véhicules en toute sécurité dans le trafic. Les véhicules autonomes sont une réalité que l'on ne peut plus ignorer. Il est absolument inconcevable que ces véhicules autonomes s'arrêtent aux frontières de la

In 2023 werd een projectoproep voor lokale en burgerprojecten rond verkeersveiligheid gelanceerd. Wanneer zijn de resultaten hiervan beschikbaar? Welke lessen worden hieruit getrokken? Komt er een nieuwe oproep in 2024? Welk budget is er voor de gekozen projecten beschikbaar?

Om ecologische en economische redenen werd in vele Waalse gemeenten de openbare verlichting sinds november 2022 tussen middernacht en vijf uur uitgeschakeld. Heeft minister Gilkinet, na een jaar, cijfers over de invloed hiervan op de verkeersveiligheid? In Eigenbrakel zijn de enige ongevallen tussen middernacht en vijf uur het afgelopen jaar gebeurd op verlichte ronde punten. Misschien zijn de mensen voorzichtiger op onverlichte wegen? Heeft minister Gilkinet meer algemene cijfers?

Het is goed dat het rijbewijs met punten niet in de beleidsverklaring staat. De MR-fractie is tegen het rijbewijs met punten, maar wil wel strenge straffen voor recidivisten. Met de meerderheidspartijen wordt gewerkt aan een alternatief. Kan er iets worden gezegd over dit wetsontwerp?

Een nieuwe wegcode werd in 2022 voorgesteld. Hierover is een consensus gegroeid en er wordt gewacht op de publicatie. In de beleidsnota staat dat er eerst nog een institutioneel proces komt, met de goedkeuring van de gewesten en van de Raad van State. Dit zal nog duren tot het einde van deze legislatuur. Heeft de minister dan nog de intentie deze nieuwe wegcode in 2024 in het *Belgisch Staatsblad* te laten publiceren?

Op 17 maart 2022 werd een resolutie over zelfrijdende voertuigen, voorgesteld door de MR-fractie, unaniem goedgekeurd in de plenaire vergadering. Het gaat over het "Voorstel van resolutie met het oog op het opnemen van de definitie van geautomatiseerde voertuigen in de Wegcode, de voortzetting van testritten met geautomatiseerde voertuigen in België, de evaluatie van de weg- en de snelweginfrastructuur alsmede van de mogelijke gunstige dan wel ongunstige gevolgen van geautomatiseerde voertuigen voor de milieubalans van het wegverkeer in België (DOC 55 1848/004)". De verklaringen van minister Gilkinet over zelfrijdende voertuigen in de pers waren niet zo positief. De MR vraagt minister Gilkinet om zijn engagementen na te komen en de testen en de pilootprojecten met zelfrijdende voertuigen verder te zetten, om het potentieel van deze zelfrijdende voertuigen in kaart te kunnen brengen en tekorten van de verkeersinfrastructuur te kunnen bepalen. Dit om toe te laten dat deze zelfrijdende voertuigen de toekomst in alle veiligheid in het verkeer kunnen worden toegelaten. De zelfrijdende voertuigen zijn een realiteit waaraan men niet meer kan voorbijgaan. Het is toch niet denkbaar dat

Belgique... La note de politique générale mentionne à la page 57 que la task-force a produit un document d'analyse en 2023. Ce document peut-il être mis à la disposition de la commission? Le ministre peut-il communiquer sa position officielle sur les véhicules autonomes? Compte-t-il mettre en œuvre la proposition de résolution approuvée à l'unanimité par le Parlement? Et pourquoi ne pas profiter de la réforme prévue du Code de la route pour y ajouter des définitions précises des véhicules autonomes et créer une autorité interfédérale dans le domaine des véhicules autonomes? Un projet pilote sera-t-il lancé, à court ou moyen terme, en coopération avec les Régions, autour des véhicules autonomes?

Le ministre Gilkinet souhaite aider le plus grand nombre de Belges à sortir de leur dépendance à l'automobile ("Éviter-reporter-améliorer", page 51 de la note de politique générale). À la même page, la note précise également que la part modale de la voiture reste prépondérante en Belgique, particulièrement dans les espaces ruraux, là où il y a moins de transports en commun. Mais quelles actions supplémentaires le ministre Gilkinet peut-il entreprendre pour réduire la part de la voiture dans les déplacements dans les zones plus rurales? La voiture reste importante pour beaucoup de Belges. Et ce n'est pas la voie fiscale qui va changer la donne.

La note de politique générale poursuit en page 52: "En juillet 2024 sera par exemple lancée une nouvelle édition de l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail, obligatoire pour tous les employeurs, privés et publics, occupant au moins 100 travailleurs. Cette enquête permettra d'analyser l'évolution de la mobilité domicile-travail, mais aussi d'encourager les employeurs à prendre des mesures favorisant une mobilité plus durable et efficace." Le précédent ministre de la mobilité, François Bellot (MR), a introduit le budget mobilité. Le ministre Gilkinet a-t-il des pistes pour l'améliorer et le mettre à la disposition d'un plus grand nombre de travailleurs?

La note de politique générale accorde une large attention aux projets en matière de sécurité routière. Les chiffres ont déjà été cités, les choses s'améliorent... Chacun s'en félicite. Une révision de certaines sanctions et de la catégorisation de certaines infractions est annoncée, et des formations et réintégrations seront organisées.

En page 7 de la note de politique générale, on peut lire: "Pour réaliser le report modal des modes de transport les plus impactant sur le climat et l'environnement (la voiture et l'avion) vers les plus bénéfiques (le train, les transports en commun urbains et interurbains, les

deze zelfrijdende voertuigen aan de grens van België zouden stoppen... De beleidsnota vermeldt op bladzijde 57 dat de werkgroep in 2023 een analysedocument heeft opgesteld. Kan dit document ter beschikking van de commissie worden gesteld? Kan de minister zijn officiële standpunt over zelfrijdende voertuigen meedelen? Gaat de minister het in het Parlement unaniem goedgekeurde voorstel van resolutie in de praktijk brengen? En waarom niet gebruik maken van de geplande hervorming van de wegcode om er precieze definities van zelfrijdende voertuigen aan toe te voegen en een interfederale autoriteit op het gebied van zelfrijdende voertuigen te creëren? Komt er, op korte of middellange termijn, een proefproject in samenwerking met de gewesten rond zelfrijdende voertuigen?

Minister Gilkinet wenst zo veel mogelijk Belgen af te helpen van hun autoafhankelijkheid ("*Avoid-shift-improve*" bladzijde 51 van de beleidsverklaring). Op dezelfde bladzijde staat ook dat het modale aandeel van de auto overheersend blijft, vooral in landelijke gebieden waar minder openbaar vervoer is. Maar welke acties kan minister Gilkinet nog ondernemen om het aandeel van de auto in de verplaatsingen in de meer landelijke gebieden te verkleinen? De auto blijft belangrijk voor veel Belgen. En het is niet de belastingroute die dit gaat veranderen.

In de beleidsnota staat verder op bladzijde 52: "in juli 2024 zal bijvoorbeeld een nieuwe editie van de federale enquête woon-werkverkeer gelanceerd worden, verplicht voor alle privé en overheidswerkgevers met minstens 100 werknemers. Deze enquête zal het mogelijk maken om de evolutie in de woon-werkmobiliteit te analyseren, maar ook om werkgevers aan te moedigen om maatregelen te nemen om een duurzamere en efficiëntere mobiliteit te bevorderen." De vorige minister van mobiliteit François Bellot (MR) heeft het mobiliteitsbudget ingevoerd. Heeft minister Gilkinet pistes om dit te verbeteren en dit voor meer werknemers beschikbaar te maken?

Er wordt in de beleidsnota veel aandacht besteed aan projecten over verkeersveiligheid. De cijfers werden reeds geciteerd, de zaken verbeteren... Dat verheugt iedereen. Er wordt een herziening van bepaalde sancties en van de categorisatie van bepaalde overtredingen aangekondigd en er zal vorming en re-integratie worden georganiseerd.

Op bladzijde 7 van de beleidsnota staat: "Om de *modal shift* te bewerkstelligen van de vervoerswijzen die de grootste impact hebben op het klimaat en het milieu (de auto en het vliegtuig) naar de meest gunstige (de trein, stedelijk en interstedelijk openbaar vervoer,

mobilités actives) nous devons proposer une offre crédible et efficace. De nouvelles rames de train, des cyclostrades, de nouveaux services de train de nuit, la possibilité de mobiliser facilement son Budget Mobilité plutôt que de bénéficier d'une voiture-salaire, des installations performantes pour la logistique ferroviaire, une tarification attractive pour les billets de train... voilà autant de vecteurs pour accélérer la transformation de notre mobilité." Il faudrait tout de même rappeler au ministre que la suppression des voitures de société n'est pas inscrite au programme de ce gouvernement. Qui plus est, les véhicules de société sont souvent les voitures les plus écologiques qui empruntent les routes belges. Dans l'arsenal des moyens dont disposent les employeurs pour attirer des travailleurs, la voiture de société est un élément important. En 2018, le gouvernement a déjà tenté de réduire la part de voitures de société avec le projet "*cash for car*", qui a été annulé deux ans plus tard par la Cour constitutionnelle. L'employeur pouvait donner au travailleur une somme équivalente exonérée d'impôt. Pratiquement personne n'en a profité. Le ministre Gilkinet prendra-t-il encore des mesures contre les voitures de société avant la fin de cette législature?

Le ministre Gilkinet prendra-t-il d'autres mesures que *MyBike* pour réduire les vols de vélos? Aujourd'hui, la cybercriminalité et les vols de vélos se distinguent particulièrement dans les rapports de police. Il n'y a bien sûr aucun lien entre les deux. Le ministre Gilkinet envisage-t-il de prendre des initiatives pour compléter celles des communes et des provinces? La SNCB a-t-elle l'intention de mettre en place des parkings à vélos plus sécurisés? Dans certaines villes, des parkings pour voitures sont transformés en parkings pour vélos. C'est relativement facile. Le ministre Gilkinet peut-il mettre en place un incitant en ce sens?

L'aviation est un sujet auquel le Brabant wallon attache une grande importance. Le trafic aérien au-dessus de Bruxelles et au-dessus du Brabant wallon est un dossier que l'on essaie d'éluder au maximum depuis des années, mais le ministre Gilkinet a promis de le résoudre. Pour l'heure, rien de concret n'est sur la table, et il ne reste que six mois pour trouver une solution structurelle globale. Le groupe MR a toujours été favorable à un accord équilibré entre les intérêts des riverains et le développement harmonieux de l'aéroport. L'exercice est complexe. Des débats similaires ont eu lieu dans le passé autour de l'aéroport de Liège. L'accord de gouvernement prévoit la préparation d'une nouvelle loi-cadre équilibrée pour l'aviation. Un projet de loi instaurant un cadre légal et démocratique robuste a été mis sur la table du gouvernement à l'automne 2023. Est-il possible d'obtenir un peu plus d'informations sur ce texte? Qu'en est-il des routes aériennes? Une concertation a-t-elle été organisée avec la Direction générale Transport aérien (DGTA),

actieve vervoersmodi), moeten we een geloofwaardig en doeltreffend aanbod bieden. Nieuwe treinstellen, fietssnelwegen, nieuwe nachttreindiensten, de mogelijkheid om gemakkelijk je mobiliteitsbudget in te zetten in plaats van gebruik te maken van een salariswagen, efficiënte faciliteiten voor spoorlogistiek, aantrekkelijke tarieven voor treintickets... het zijn allemaal vectoren om de transformatie van onze Mobiliteit te versnellen." Er moet de minister toch aan worden herinnerd dat het afschaffen van de bedrijfswagens niet op de agenda van deze regering staat. Bovendien zijn bedrijfswagens vaak de groenste wagens op de Belgische wegen. In het arsenaal van middelen dat werkgevers ter beschikking hebben om werknemers aan te trekken is de bedrijfswagen belangrijk. In 2018 is reeds geprobeerd met *cash for car*, dat twee jaar later door het Grondwettelijke Hof werd geannuleerd, om bedrijfswagens tegen te werken. De werkgever kon een equivalente som belastingvrij aan de werknemer geven. Zo goed als niemand heeft hiervan gebruik gemaakt. Gaat minister Gilkinet voor het einde van deze legislatuur nog maatregelen nemen tegen de bedrijfswagens?

Gaat minister Gilkinet nog andere maatregelen dan *MyBike* nemen voor het verminderen van de fietsdiefstal- len? De dag van vandaag zijn vooral cybercriminaliteit en fietsdiefstallen opvallend in de politierapporten. Er is natuurlijk geen verband tussen beiden. Komen er van minister Gilkinet nog initiatieven als aanvulling op deze van de gemeenten en de provincies? Heeft de NMBS de intentie om meer beveiligde fietsparkings aan te leggen? In bepaalde steden worden autoparkings omgevormd naar fietsparkings. Dit is betrekkelijk eenvoudig. Kan minister Gilkinet een stimulans hiervoor geven?

De luchtvaart is een onderwerp dat in Waals-Brabant na aan het hart ligt. Er is het vliegverkeer over Brussel en over Waals-Brabant. Het is een dossier dat men al jaren probeert zoveel mogelijk te ontwijken. Maar minister Gilkinet heeft beloofd dit op te lossen. Momenteel ligt er niets concreets op tafel. En er blijven slechts zes maanden over om een omvattende structurele oplossing te vinden. De MR-fractie is altijd voorstander van een evenwichtig akkoord tussen de belangen van de omwonenden en de harmonieuze ontwikkeling van de luchthaven geweest. Het is een gecompliceerde oefening. In het verleden zijn er dezelfde debatten geweest rond de luchthaven van Luik. Het regeerakkoord zegt dat de regering zal werken aan een nieuwe en evenwichtige kaderwet voor de luchtvaart. In het najaar van 2023 werd een wetsontwerp, dat een robuust wettelijk en democratisch kader vastlegt, op de tafel van de regering gelegd. Kan er wat meer informatie worden gegeven over dit wetsvoorstel? Wat met de vliegroutes? Is er overleg met het Directoraat-Generaal

avec les associations de riverains, etc.? L'aéroport en est-il tenu informé?

L'arrêté ministériel QC (un système qui a été créé dans le secteur aérien afin d'attribuer à chaque avion une valeur numérique représentant la charge sonore générée dans une configuration de motorisation et commerciale précise, voir note de politique générale, page 45) offre une certaine marge de manœuvre. Pourquoi cet arrêté ministériel tarde-t-il autant? Interviendra-t-il au cours de cette législature?

Depuis le 1^{er} avril 2023, des redevances variables ont été introduites pour les avions desservant Bruxelles National. Les redevances sont plus élevées pour les avions plus bruyants et plus polluants. Peut-on déjà constater des gains écologiques quelques mois après l'introduction de ces redevances?

Un projet d'arrêté royal confirmant le "*Preferential Runway System*" (PRS) est en cours de préparation. Cette législature a débuté il y a quatre ans et les normes de vent sont toujours en cours d'élaboration? Où en est-on concrètement? Le respect de ces normes est essentiel. Cinq communes du Brabant wallon se sont regroupées en une association sans but lucratif (asbl) et préparent une procédure juridique.

La note de politique générale annonce la création d'un organe indépendant de contrôle des nuisances sonores engendrées par l'aéroport de Bruxelles, ajoutant que cette mesure est indissociable de la clarification des procédures aériennes. Or cet organisme de contrôle est une obligation européenne. Quand cet organisme verra-t-il enfin le jour? Qui fera partie de cette autorité pour que l'indépendance soit garantie? Et quelles seront ses compétences exactes? Sera-t-il créé dans le cadre de la future loi sur l'aviation? Quel sera le rôle du médiateur de l'aéroport au sein de cet organisme?

Combien de réunions officielles de la Conférence interministérielle de la Mobilité (CIM), des ministres de la Mobilité, y a-t-il eu en 2023 et combien sont prévues en 2024? Y aura-t-il une déclaration commune?

M. Jef Van den Bergh (cd&v) remarque que la note de politique générale énumère les différentes résolutions qui ont été examinées à la Chambre. Les résolutions votées en affaires courantes et la résolution sur les voitures autonomes ont été oubliées. Toutes ces résolutions méritent d'être suivies. Et à l'occasion de la discussion des notes de politique générale, on peut s'attendre à ce que ces résolutions obtiennent une réponse.

Luchtvaart (afkorting: DGLV), met de verenigingen van de omwonenden...? Is de luchthaven op de hoogte?

Het ministerieel besluit QC's (dit is een systeem dat in de luchtvaartsector werd gecreëerd om aan elk vliegtuig een numerieke waarde toe te kennen die de geluidsbelasting weergeeft die in een specifieke motor- en commerciële configuratie wordt gegenereerd, zie beleidsnota bladzijde 45) geeft een bepaalde speelruimte. Hoe komt het dan dat dit ministerieel besluit zo lang op zich laat wachten? Komt dit ministerieel besluit er nog tijdens deze legislatuur?

Sinds 1 april 2023 werden variabele heffingen voor vliegtuigen die op Brussel Nationaal vliegen ingevoerd. De heffingen zijn hoger voor lawaaigere en vervuilen-dere vliegtuigen. Zijn er al ecologische winsten te zien, enkele maanden na de invoering van deze heffingen?

Er wordt gewerkt aan een ontwerp van koninklijk besluit dat het *Preferential Runway System* (PRS) bevestigt. Deze legislatuur loopt reeds vier jaar en er wordt nog altijd aan de windnormen gewerkt? Waar staat dit concreet? Het naleven van deze normen is essentieel. Vijf Waals-Brabantse gemeenten hebben zich verenigd in een vereniging zonder winst oogmerk (afkorting: vzw) en breiden een gerechtelijke procedure voor.

Er wordt de oprichting van een onafhankelijk organisme voor de controle op de geluidshinder, veroorzaakt op de luchthaven van Brussel-Nationaal, aangekondigd. En er wordt bij gezegd dat dit onlosmakelijk is verbonden met de verduidelijking van de luchtvaartprocedures. Maar dit controleorganisme is een Europese verplichting. Wanneer gaat dat organisme er eindelijk komen? Wie zal er deel uitmaken van deze autoriteit, zodat de onafhankelijkheid is gewaarborgd? En wat zal de exacte bevoegdheid van dit organisme zijn? Wordt dit organisme opgericht vanuit de toekomstige luchtvaartwet? Hoe wordt de rol van de ombudsman van de luchthaven in dit organisme gezien?

Hoeveel officiële vergaderingen van de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit (ICM), van de ministers van mobiliteit, zijn er in 2023 geweest en hoeveel zijn er gepland in 2024? Komt er een gemeenschappelijke verklaring?

De heer Jef Van den Bergh (cd&v) heeft gezien dat in de beleidsnota de verschillende resoluties die in de kamer werden behandeld zijn opgesomd. De resoluties die in lopende zaken werden gestemd en de resolutie over zelfrijdende wagens zijn vergeten. Al deze resoluties verdienen opvolging. En bij de bespreking van beleidsnota's kan worden verwacht dat deze resoluties een antwoord krijgen.

Il est heureux que la note de politique générale offre une perspective positive sur les voitures autonomes. Cela contraste avec les informations relayées par les médias qui ont précédemment créé une atmosphère négative autour de ces véhicules, en pointant d'éventuels problèmes de sécurité. Une attention suffisante devra être accordée à leur sécurité, mais une approche volontariste de cette évolution reste nécessaire. Aujourd'hui déjà, des taxis commerciaux de deux sociétés différentes circulent sans chauffeur dans San Francisco, au milieu du trafic habituel. Il s'agit d'une évolution rapide à laquelle il faut bien se préparer. Elle offre également des opportunités. Il suffit de penser aux zones rurales, où les transports publics sont parfois à la peine.

Il est intéressant que la note de politique générale consacre un chapitre distinct à la mobilité servicielle. C'est une bonne chose qu'il y ait maintenant une base sur laquelle travailler avec les Régions.

L'initiative visant à ce que le SPF Mobilité prépare un mémorandum pour soutenir les discussions en vue de la formation d'un nouveau gouvernement après les élections est également intéressante. Et il pourrait être opportun d'organiser une présentation de ce mémorandum au sein de cette commission.

Dans les notes de politique générale du ministre Gilkinet, le thème de la sécurité routière est toujours un peu noyé dans l'ensemble. Or, dans un pays où l'on dénombre chaque année 46.000 victimes de la route, dont 3.400 blessés graves et 540 tués, la sécurité routière devrait être la priorité absolue de toute politique de mobilité et de tout ministre de la Mobilité. La sécurité routière relève de la compétence de nombreux ministres, dont les ministres de la Justice, de l'Intérieur, des Finances, ainsi que certains ministres régionaux... Les pouvoirs locaux et la société civile ont également leur rôle à jouer en la matière.

Il y a encore beaucoup à faire pour améliorer la sécurité routière. Plusieurs initiatives ont certes déjà été prises. Ainsi, une étude sur l'impact potentiel du permis de conduire à points a été réalisée. Un projet de loi permettant d'élargir la possibilité de prévoir des cours ou des mesures d'apprentissage au lieu de se contenter de sanctions financières est également en cours d'élaboration. C'est une bonne chose. Un projet de loi visant à mieux enregistrer et à mieux appréhender la récidive a également été annoncé. Autant de mesures qui faciliteront le passage au permis de conduire à points, ou qui, prises ensemble, constitueront un permis de conduire à points. Mais d'aucuns refusent cette appellation. Compte tenu de la situation de la sécurité routière en Belgique, il est regrettable que le permis de conduire à points ne puisse pas être instauré.

Het is goed dat de beleidsnota een positieve insteek geeft over de zelfrijdende wagens. Dit in tegenstelling tot de verschenen mediaberichten waarin eerder een negatieve sfeer rond deze voertuigen werd gecreëerd, als iets wat onveilig zou zijn. Er zal voldoende aandacht voor de veiligheid ervan nodig zijn, maar er moet toch voluntaristisch worden omgegaan met deze evolutie. Er rijden vandaag in San Francisco al commerciële taxi's van twee verschillende maatschappijen zonder bestuurder rond, tussen het gewone verkeer. Dit is een evolutie die snel gaat en waar men zich goed op moet voorbereiden. Het biedt ook opportuniteiten. Denk maar aan de rurale gebieden, waar het openbaar vervoer het soms moeilijk heeft.

Het is interessant dat in de beleidsnota een apart hoofdstuk aan MaaS wordt besteed. Het is goed dat er nu een basis ligt, waarop met de gewesten kan worden verder gewerkt.

Ook het initiatief om de FOD Mobiliteit een memorandum te laten opstellen ter ondersteuning van de besprekingen voor de vorming van een nieuwe regering na de verkiezingen is interessant. En het kan interessant zijn een presentatie van dit memorandum in deze commissie te organiseren.

Bij de beleidsnota's van minister Gilkinet staat verkeersveiligheid altijd een beetje verstopt in het geheel. In een land waar elk jaar 46.000 verkeersslachtoffers zijn, met 3.400 zwaargewonden en 540 doden, moet verkeersveiligheid de enige absolute prioriteit van elk mobiliteitsbeleid en van elke minister van Mobiliteit zijn. Verkeersveiligheid is een werk van vele ministers, ook van de minister van Justitie, de minister van Binnenlandse Zaken, de minister van Financiën, ook regionale ministers... Ook lokale besturen en het middenveld hebben hun rol te spelen.

Om de verkeersveiligheid te verbeteren is er nog een hele weg af te leggen. Een aantal initiatieven werden genomen. Zo is er een studie gerealiseerd over de mogelijke effecten van het rijbewijs met punten. Er komt een wetsontwerp dat een cursus of leermaatregelen ruimer mogelijk maakt, dit in plaats van louter financiële straffen. Dat is een goede zaak. Er komt ook een wetsontwerp om recidive beter te registreren en er een beter overzicht van te krijgen. Dit zijn allemaal stappen die de overgang naar een rijbewijs met punten gemakkelijker maken, of die als alles wordt samengelegd een rijbewijs met punten vormen. Alleen mag het voor sommigen niet zo worden genoemd. Het is jammer dat, gezien de situatie van de verkeersveiligheid in België, een rijbewijs met punten niet mogelijk is.

Les statistiques de la sécurité routière ont apparemment connu une évolution positive en 2023. Mais cette évolution est insuffisante pour atteindre l'objectif de réduire de moitié le nombre de victimes de la route d'ici 2030. Il faut prendre des mesures supplémentaires. Vias a encore déclaré la semaine dernière que dans le domaine de la sécurité routière, les bonnes intentions sont nombreuses, mais que les mesures prises sont limitées. Cette déclaration concerne différents domaines politiques et différentes législatures, mais elle montre qu'il faut aller plus loin, qu'il faut prendre davantage de mesures.

Un nouveau Code de la route est annoncé. En 2005-2006, le ministre de la Mobilité de l'époque, M. Renaat Landuyt, avait déjà souligné la nécessité de moderniser et de renouveler d'urgence le Code de la route. Près de 20 ans et plusieurs ministres plus tard, cela n'a toujours pas eu lieu. L'intervenant attend avec intérêt le nouveau Code de la route annoncé pour 2024.

Une nouvelle catégorisation des infractions routières est prévue. Il faudra mener à cet égard une concertation préalable suffisante avec le Parlement. Cette catégorisation aura lieu par arrêté royal, mais ces arrêtés royaux devront être confirmés par une loi. Il conviendra donc de discuter en temps utile avec la commission afin de parvenir à une approbation de la nouvelle catégorisation.

En ce qui concerne la présidence belge de l'UE, l'intervenant souligne que la directive sur le permis de conduire joue un rôle important. Le ministre Gilkinet a indiqué par le passé que cette directive ne doit pas contenir de discrimination fondée sur l'âge. Ce n'est qu'en fonction de ses capacités qu'une personne peut être autorisée à conduire un véhicule sur la route. Quel est l'État actuel des débats européens à ce sujet? Et quand les travaux seront-ils finalisés? Le membre évoque ensuite les technologies des véhicules. La mise en œuvre de nouvelles technologies joue un rôle capital et peut grandement améliorer la sécurité routière. L'Europe est un acteur important en la matière.

La note de politique générale indique que les applications de détection ou les applications intégrées aux appareils de navigation qui permettent de contourner les contrôles de vitesse et d'alcoolémie devraient être interdites. Cette interdiction est également inscrite de manière quelque peu nuancée dans l'accord de gouvernement. Comment compte-t-on procéder à cet égard? L'instauration d'une interdiction pure et simple ne semble pas opportune. Cela ne ferait qu'ouvrir la porte aux applications illégales. Comment pourrait-on s'assurer par exemple que l'emplacement exact ne sera pas révélé, mais qu'on sera informé que des contrôles ont lieu à

De cijfers van de verkeersveiligheidsstatistieken evolueren in 2023 blijkbaar goed. Maar om de doelstelling van 2030, een halvering van het aantal verkeersslachtoffers, te halen is het onvoldoende. Bijkomende maatregelen zijn nodig. Vias heeft vorige week nog gezegd dat er op het vlak van de verkeersveiligheid veel goede intenties zijn maar slechts beperkte maatregelen worden genomen. Dit gaat over verschillende beleidsdomeinen en verschillende legislaturen heen, maar het geeft wel aan dat er meer nodig is, dat er meer stappen te zetten zijn.

Er komt een nieuwe wegcode. In de periode 2005-2006 had de toenmalige minister van Mobiliteit Renaat Landuyt reeds aangekondigd dat de wegcode dringend gemoderniseerd en vernieuwd diende te worden. Bijna 20 jaar en verschillende ministers later moet het nog altijd gebeuren. Er wordt uitgekeken naar een nieuwe wegcode in 2024.

Er wordt een nieuwe categorisatie van de verkeers-overtredingen aangekondigd. Het is belangrijk hiervoor voldoende voorafgaand overleg met het Parlement te plegen. Deze categorisatie gebeurt bij koninklijk besluit, maar deze koninklijke besluiten moeten bij wet worden bekrachtigd. Een tijdige dialoog met deze commissie is nuttig om nog tot een goedkeuring te kunnen komen.

Op het gebied van het Belgische EU-voorzitterschap is de rijbewijsrichtlijn belangrijk. Minister Gilkinet heeft in het verleden reeds aangegeven dat de richtlijn geen leeftijdsdiscriminatie zou mogen inhouden. Enkel op basis van capaciteiten kan worden toegelaten of iemand met een voertuig op de weg mag. Wat is momenteel de stand van zaken in de Europese debatten hierrond? En wanneer zal dit definitief worden vastgelegd? Een ander element heeft betrekking op voertuigtechnieken. De implementatie van nieuwe technologie speelt een belangrijke rol en kan de verkeersveiligheid sterk verhogen. Europa speelt hierin een belangrijke rol.

Verklikkingsapps of toepassingen binnen navigatie-toestellen om snelheids- en alcoholcontroles te omzeilen zouden volgens de beleidsnota moeten worden verboden. Het staat ook in een wat genuanceerde omschrijving in het regeerakkoord. Hoe gaat dit worden gedaan? Zomaar zwart-wit verbieden lijkt niet de juiste aanpak. Dat zet enkel de deur open voor illegale toepassingen. Hoe kan er bijvoorbeeld voor worden gezorgd dat niet de precieze locatie, maar wel dat er binnen een bepaalde zone wordt gecontroleerd, wordt aangegeven? De techniek die hiervoor wordt gebruikt geeft ook een aantal opportuniteiten. Zo gaat men in Nederland de

l'intérieur d'une zone déterminée? La technologie utilisée à cet effet offre également certaines opportunités. Ainsi, aux Pays-Bas, il est prévu d'imposer aux fournisseurs de services de navigation l'envoi d'un signal lorsque le véhicule se trouve à proximité d'une école.

On dénonce parfois l'augmentation considérable des contrôles de vitesse, souvent effectués à l'aide de caméras ANPR. Mais Vias a encore déclaré le 21 novembre dans *Het Laatste Nieuws* que ces contrôles ont un effet spectaculaire sur la sécurité routière. Ainsi, sur l'E40, on constate une baisse de 55 % des accidents impliquant des blessés sur les tronçons soumis à des contrôles de trajet. Sur les voies d'accès situées autour de Malines, le nombre d'incidents a été divisé par deux. Ce sont les deux exemples étudiés par Vias.

En ce qui concerne les contrôles d'alcoolémie, un certain nombre d'améliorations techniques ont permis d'éviter les 15 minutes d'attente. Des gains d'efficacité sont encore possibles au niveau des contrôles de drogue, mais il faut tout d'abord veiller à effectuer suffisamment de tests.

Il pourrait être intéressant d'utiliser des caméras ANPR pour faire respecter la distance obligatoire entre les véhicules. Ces caméras pourraient également servir à contrôler le respect de l'interdiction de dépassement, voire l'utilisation du gsm au volant. Bien entendu, tout cela devra être encadré par une réglementation conforme à la protection de la vie privée. Il est regrettable que le projet pilote de contrôle de l'utilisation du gsm au volant ait été mis au placard. Il n'y aura pas d'impact sur la vie privée si l'on combine la constatation avec une identification via la plaque d'immatriculation et non via la reconnaissance faciale. Il faut associer une constatation objective de l'infraction à l'identification par la plaque d'immatriculation.

Le membre estime qu'une attention insuffisante a été accordée à l'émoi suscité autour de Vias. Il faudrait par ailleurs réfléchir à l'organisation des connaissances en matière de sécurité routière, qui sont aujourd'hui trop fragmentées.

L'intervenant constate ensuite que le ministre Gilkinet a évoqué une action lancée par des riverains à laquelle il apporte son soutien. Le ministre a littéralement déclaré qu'il s'agissait d'une action visant à réduire les activités de l'aéroport. Le ministre soutient donc la réduction des activités de l'aéroport. C'est ignorer l'importance socio-économique de celui-ci. L'emploi de milliers de familles est directement lié à cet aéroport et à tout l'écosystème qui l'entoure. Pour certains secteurs, comme la pharmacie, cet aéroport revêt un intérêt crucial. Lors de la crise du

navigatieleveranciers opleggen een signaal te geven als men een schoolomgeving nadert.

Er wordt soms wat meewarig gedaan over de enorme groei van snelheidscontroles, vaak met ANPR's. Maar Vias heeft op 21 november in *Het Laatste Nieuws* nog gepubliceerd dat deze controles een spectaculair effect hebben op de verkeersveiligheid. Zo zijn er op de E40, op de delen met trajectcontrole, 55 % minder ongevallen met gewonden. Op de invalswegen rond Mechelen is het aantal incidenten gehalveerd. Dit zijn de twee voorbeelden die Vias heeft bestudeerd.

Voor de alcoholcontroles zijn een aantal technische verbeteringen gebeurd, waardoor het kwartier wachttijd kan worden vermeden. Rond drugscontroles zijn er nog efficiëntieverhogingen mogelijk, maar de eerste voorwaarde is genoeg testen.

Het zou een interessante piste kunnen zijn om de ANPR-camera's te gaan gebruiken voor het handhaven van de verplichte afstand tussen voertuigen. Ook het verbod op inhalen zou er mee kunnen worden gecontroleerd. En zelfs het gsm-gebruik achter het stuur zou ermee kunnen worden gecontroleerd. Maar natuurlijk moet het dan allemaal worden ingekapseld binnen een privacy-bestendige regelgeving. Het is jammer dat het proefproject voor het controleren van het gsm-gebruik achter het stuur zomaar in de kast is gelegd. Het hoeft ook geen impact te hebben op de privacy als men de vaststelling combineert met een identificatie via de nummerplaat en niet via gezichtsherkenning, door een objectieve vaststelling van de overtreding te koppelen aan een identificatie via de nummerplaat.

Er is te weinig stilgestaan bij de opschudding rond Vias. En er is ook nog wel wat denkwerk nodig rond de organisatie van de kennis over verkeersveiligheid, die vandaag te versnipperd is.

Minister Gilkinet verwees naar een actie van de bewoners die hij ondersteunt en hij zei letterlijk dat het ging om een actie om de activiteiten op de luchthaven te verminderen. De minister steunt dus een vermindering van de activiteiten op de luchthaven. Op die manier wordt er wel voorbijgegaan aan het socio-economische belang van de luchthaven. Werk voor duizenden gezinnen is rechtstreeks aan deze luchthaven, en het hele ecosysteem errond, gelinkt. Voor bepaalde sectoren, zoals de farma, is deze luchthaven van cruciaal belang.

COVID-19. il est apparu clairement qu'il est important de disposer d'un aéroport qui fonctionne bien si l'on veut que les médicaments puissent être transportés en temps utile. Cela ne signifie pas bien entendu que tout doit être permis. Il faut étudier les moyens de réduire les nuisances sonores. Et cela implique bien plus qu'une simple réduction des activités. Un règlement européen propose à ce sujet plusieurs piliers pour une approche équilibrée de la réduction des nuisances. L'arrêt progressif des activités n'est que le quatrième pilier, à n'utiliser que si les trois premiers ne fonctionnent pas. D'autres mesures pourraient certainement être prises pour diminuer les nuisances pour les riverains avant de songer à supprimer des activités. La réduction des nuisances est bien entendu nécessaire.

Les chemins de fer se portent mal. Ils doivent faire face à de nombreux problèmes. Les voyageurs sont confrontés presque quotidiennement à des trains ayant trop peu de wagons et à des suppressions de trains... Ils sont déçus par la SNCB – et c'est un euphémisme. On peut citer les suppressions de trains, les correspondances manquées et le manque criant de places, qui se fait surtout ressentir aux heures de pointe... Le nombre de passagers aux heures de pointe a de nouveau augmenté ces derniers mois, mais la capacité des trains n'a pas suivi. La cause de tous ces problèmes est le manque de matériel roulant et le manque de personnel. Une deuxième grève de 48 heures a en outre été annoncée. Il y a un an, la ceo de la SNCB, Mme Sophie Dutordoir, avait déjà déclaré que la SNCB était au maximum de ses possibilités. Et la situation ne semble pas s'être améliorée. Non seulement la SNCB est au maximum de ses possibilités en tant qu'entreprise, mais son personnel et ses passagers sont à bout. Dans de telles circonstances, l'élargissement de l'offre prévu à partir du 10 décembre aggravera les difficultés. Les problèmes ne feront qu'augmenter à partir du 11 décembre, avec une amélioration pendant les vacances de Noël et une nouvelle dégradation dès janvier 2024. Il est préférable de retarder ce projet. On sait que le ministre Gilkinet voudrait développer l'offre ferroviaire d'ici juin 2024. Il a déployé beaucoup d'efforts dans le cadre de la politique ferroviaire. Beaucoup de plans ambitieux et bien étayés misant sur une vision à long terme ont été élaborés. Mais aujourd'hui, la SNCB n'est pas prête à réaliser cette expansion.

Le plan du 10 décembre ne porte pas uniquement sur l'extension des services de la SNCB. De nombreux trains vont être supprimés et il va y avoir des modifications d'horaires. Le *Dampoort Express* en est un exemple bien connu. Le train P entre Zottegem et Audenarde sera purement et simplement supprimé. Il y aura moins de trains entre Hasselt et Genk. L'histoire du train S32 est également connue.

In de covidcrisis was het toch wel duidelijk dat een goed functionerende luchthaven belangrijk is voor het tijdige transport van medicijnen. Dit wil natuurlijk niet zeggen dat alles mogelijk moet zijn. Natuurlijk moet er onderzocht worden hoe het lawaai kan worden verminderd. En dat behelst veel meer dan enkel het afbouwen van activiteiten. Er bestaat een Europese Verordening over die voor een evenwichtige aanpak van de vermindering van de overlast verschillende pijlers naar voor schuift. Een afbouw van de activiteiten is slechts de vierde pijler, enkel te gebruiken als de eerste drie pijlers niet werken. Er kunnen zeker andere stappen worden gezet om de hinder voor de omwonenden te verminderen, alvorens in de activiteiten te gaan snijden. Een beperking van de hinder is natuurlijk nodig.

Het gaat vandaag niet goed met de trein. Er is ook op het spoor veel ellende. Bijna alle dagen worden treinreizigers geconfronteerd met te korte treinen en treinen die worden afgeschaft... Mensen zijn ontgoocheld in de NMBS en ontgoocheld is hier een eufemisme. Afgeschafte treinen, gemiste overstappen en veel te weinig ruimte op de treinen, zeker tijdens de spits... Het aantal reizigers tijdens de spits is de laatste maanden weer gestegen, maar de capaciteit van de treinen is niet gevolgd. De achterliggende reden van al deze ellende is te weinig rollend materiaal en te weinig personeel. En er is ook nog een tweede 48-urenstaking op komst. Een jaar geleden zei de CEO van de NMBS, mevrouw Sophie Dutordoir, al dat de NMBS in een stretch zat. En dat lijkt nog niet te zijn verbeterd. Niet alleen de NMBS als bedrijf maar ook het personeel en de reizigers zitten in een stretch. In een dergelijke situatie het aanbod vanaf 10 december uitbreiden is een stap om zichzelf verder in moeilijkheden te brengen. Er zullen vanaf 11 december alleen maar meer problemen optreden, met een verbetering in de kerstvakantie om vanaf januari 2024 terug te verslechteren. Het is beter om dit even uit te stellen. Het is bekend dat minister Gilkinet graag voor juni 2024 het treinaanbod wil uitbreiden. De minister heeft veel stenen verlegd met betrekking tot het spoorbeleid. Er werden heel wat ambitieuze goed onderbouwde plannen met een visie op lange termijn opgemaakt. Maar vandaag is de NMBS niet klaar om deze uitbreiding te doen.

Het plan van 10 december van de NMBS gaat niet enkel over een uitbreiding van de dienstverlening. Er worden heel wat treinen geschrapt of verschoven. De *Dampoort Express* is een bekend voorbeeld. De P-trein tussen Zottegem en Oudenaarde verdwijnt gewoon. Tussen Hasselt en Genk gaan minder treinen rijden. De S32-trein is ondertussen goed gekend.

Les écrans d'annonce pour la communication dans les gares SNCB ont un nouveau design, qui est certes esthétique, mais les lettres sont vraiment très petites. Cela peut poser problème pour les malvoyants. L'application va être remaniée. C'est une bonne chose que des efforts supplémentaires soient déployés pour promouvoir une communication moderne. Mais la communication de crise reste problématique. La communication laisse à désirer lorsque les trains ont du retard et que les voyageurs doivent se réorganiser parce qu'une correspondance n'est pas assurée ou lorsqu'un train est supprimé ou arrêté entre deux gares.

Les droits des passagers feront l'objet d'une attention particulière pendant la présidence européenne. L'intervenant s'en félicite, mais il faudrait également veiller à développer au sein de la SNCB une culture de la convivialité et songer à prévoir des compensations pour les clients. Que doivent faire les détenteurs d'un abonnement délivré pour une année scolaire pour la ligne Audenaarde-Zottegem maintenant que le train de pointe ne circulera plus? Ces clients ne devraient-ils pas avoir droit à une compensation?

Le problème de l'accessibilité des quais et des gares a déjà été soulevé par d'autres intervenants. Il y a bien entendu les investissements à long terme, mais il y a aussi à court terme le rôle de SNCB Assist, qui se charge d'aider les personnes handicapées à monter dans le train. Il serait question de supprimer progressivement SNCB Assist. Le ministre fait signe que ce ne sera pas le cas, mais il s'indiquerait de faire taire cette rumeur à l'aide de chiffres.

En matière de sécurité, certains aspects ont déjà été évoqués. L'accident du mardi 14 novembre 2023 impliquant un camion à un passage à niveau à Ardooie, soit le deuxième accident à cet endroit en un an, soulève néanmoins la question de savoir s'il ne vaudrait pas mieux opter pour des barrières qui fermeraient toute la route.

Le dispositif de sécurité *European Train Control System* (ETCS) devrait en principe être installé sur tous les véhicules de la SNCB d'ici fin 2023. Or, on sait que cette échéance ne sera pas respectée, notamment en raison de problèmes de livraison du côté des constructeurs. Infrabel devrait en équiper 100 % du réseau d'ici 2025. Où en est-on aujourd'hui? Les opérateurs de fret doivent encore équiper leurs trains de ce dispositif. Il s'agit là aussi d'un défi majeur.

Le doublement du fret ferroviaire d'ici à 2030 suscite un grand enthousiasme. Il s'agit là d'une ambition importante. Le comité des usagers est désormais en place. Mais voilà que vacille maintenant Lineas, le principal acteur en Belgique, ou du moins que des informations

De aankondigingsschermen voor de communicatie in de NMBS-stations hebben een nieuwe lay-out gekregen. Het ziet er mooi uit, maar de letters zijn wel heel klein. Het ziet er mooi uit, maar de letters zijn wel heel klein. Voor slechtzienden kan dit een probleem zijn. De app zal worden vernieuwd. Het is goed dat er verder wordt ingezet op een moderne communicatie. Maar de crisiscommunicatie blijft problematisch. Op een moment dat treinen vertraging hebben, dat mensen zich moeten gaan herorganiseren omdat een overstap niet wordt gehaald, een trein wordt geschrapt of een trein stil staat tussen twee stations laat de communicatie te wensen over.

Passagiersrechten worden een belangrijk aandachtspunt tijdens het Europese voorzitterschap. Het is goed dat daar aandacht voor is, maar een cultuur van klantvriendelijkheid en tegemoetkoming van de klant zou binnen de NMBS ook meer aandacht moeten krijgen. Wat moeten mensen met een abonnement voor een schooljaar voor de lijn Oudenaarde-Zottegem doen nu de piekurtrein er niet meer gaat rijden? Moeten dergelijke klanten geen recht hebben op een bepaalde tegemoetkoming?

De toegankelijkheid van perrons en stations werd reeds aangehaald door collega's. Er zijn de investeringen op lange termijn, maar er is op korte termijn ook de rol van NMBS Assist, de hulp voor mindervaliden om op de trein te raken. Er wordt gezegd dat NMBS Assist zou worden afgebouwd. De minister knikt nee, maar het zou best zijn dat dit gerucht met cijfers wordt tegengesproken.

Op het vlak van veiligheid werd reeds verwezen naar een aantal aspecten. Het ongeval van dinsdag 14 november 2023 met een vrachtwagen op een overweg in Ardooie, het tweede ongeval op deze overweg in een jaar tijd, doet toch de vraag rijzen of er niet beter wordt overgegaan op slagbomen die de volledige weg afsluiten.

Het veiligheidssysteem *European Train Control System* (ETCS) zou in principe eind 2023 op elk voertuig van de NMBS moeten zijn geïnstalleerd. Het is bekend dat dit niet lukt, onder meer door problemen met de leveringen van de constructeurs. Infrabel zou 100 % van het netwerk tegen 2025 hiermee hebben uitgerust. Wat is de stand van zaken vandaag? De goederenoperatoren moeten hun treinen nog uitrusten met ETCS. Dit is ook een belangrijke uitdaging.

Er is veel enthousiasme over de verdubbeling van het goederenvervoer per trein tegen 2030. Het is een belangrijke ambitie. Het comité van de gebruikers is ondertussen in werking. Maar nu wankelt wel Lineas, de belangrijkste speler in België, of zijn er minstens

inquiétantes circulent à son sujet. Quelle est la situation au sein de la société Lineas?

La capacité et la fiabilité du réseau sont essentielles pour le fret, mais aussi pour les trains internationaux. L'annonce a déjà fuité qu'un nouveau train international relierait Amsterdam et Paris et qu'il serait peut-être déjà opérationnel à partir de mai 2024. Les villes d'Amsterdam et de Paris sont déjà reliées par le Thalys, devenu entre-temps eurostar, et plusieurs compagnies de transport ont également des projets pour cette ligne. Arriva, Qbuzz, les Chemins de fer néerlandais (NS), Eurotrein et go Volta sont autant de compagnies ferroviaires qui prévoient de mettre en place des trains entre Amsterdam et Paris, ce qui semble être une bonne chose pour le trafic international de passagers. Mais quelles seront les répercussions sur le réseau ferroviaire belge? La ligne Anvers-Bruxelles est déjà bien saturée aujourd'hui. Il convient également de mentionner l'Amsterdammer, le train Benelux, qui est actuellement exploité par les Chemins de fer néerlandais en collaboration avec la SNCB. Cette offre ferroviaire serait réorganisée pour doubler le nombre de trains, dont la moitié s'arrêterait toujours aux arrêts actuels sur le territoire belge. Ce train ne viendrait pas d'Amsterdam mais de Rotterdam et de La Haye. Il ferait un arrêt à la gare de Noorderkempen et desservirait Bruxelles via l'aéroport. Les autres trains en provenance d'Amsterdam sauteraient certaines gares belges, ne passeraient pas par l'aéroport et circuleraient donc beaucoup plus rapidement d'Amsterdam à Bruxelles. Il n'y aura donc plus de liaison directe entre l'aéroport de Zaventem et Schiphol. Cette décision n'a guère de sens à l'heure où l'accord de gouvernement préconise davantage de lignes ferroviaires reliant l'aéroport de Zaventem, de sorte qu'il y ait plus d'alternatives aux vols de courte distance via les trains internationaux s'arrêtant à Zaventem.

La résolution relative aux trains transfrontaliers a été adoptée. Par le passé, des résolutions ont également été adoptées concernant les liaisons ferroviaires Gand-Terneuzen et Hamont-Weert. La note de politique générale n'en fait pas mention. Ces projets nécessitent bien entendu aussi l'aval du gouvernement néerlandais.

North Sea Port et Infrabel auraient reçu une subvention de 3,37 millions d'euros dans le cadre du programme *Connecting Europe Facility* (CEF) pour la ligne ferroviaire Gand-Terneuzen. À quoi servira cette subvention? Cette ligne est-elle destinée à des trains de marchandises ou également à des trains de passagers?

Infrabel doit relever de nombreux défis, notamment mettre à niveau la capacité du réseau ferroviaire. Le gouvernement fédéral a donné à Infrabel la possibilité

verontrustende berichten over. Wat is de situatie bij Lineas?

De capaciteit en de betrouwbaarheid van het net is belangrijk voor het goederenvervoer, maar ook voor de internationale treinen. Er is alweer een nieuw bericht dat er nog een nieuwe internationale trein tussen Amsterdam en Parijs, mogelijk vanaf mei 2024, zou worden ingelegd. Tussen Amsterdam en Parijs is er nu de Thalys, wat Eurostar is geworden, en maken verschillende vervoersmaatschappijen plannen. Arriva, Qbuzz, de Nederlandse Spoorwegen (NS) zelf, Eurotrein en go Volta zijn allemaal verschillende treinmaatschappijen die treinen willen gaan inleggen tussen Amsterdam en Parijs. Dat lijkt een positieve zaak voor het internationale reizigersverkeer. Maar wat zal de impact zijn op het Belgische spoorwegnet? Het traject Antwerpen Brussel is vandaag al behoorlijk verzadigd. Er is ook nog de Amsterdammer, de Benelux trein, die vandaag door de NS in samenwerking met de NMBS wordt georganiseerd. Deze zou herschikt worden naar een verdubbeling van het aantal treinen, waarvan de helft nog zal stoppen in de huidige stopplaatsen op Belgisch grondgebied. Deze trein zou niet van Amsterdam maar van Rotterdam en Den Haag komen. Deze trein zou stoppen in station Noorderkempen en via de luchthaven naar Brussel rijden. De andere treinen van Amsterdam zouden een aantal Belgische stations overslaan, niet langs de luchthaven rijden en zo veel sneller van Amsterdam naar Brussel rijden. Zo zal er geen rechtstreekse verbinding meer zijn tussen de luchthaven in Zaventem en Schiphol. Op een moment dat het regeerakkoord pleit voor meer treinverbindingen met de luchthaven van Zaventem, zodat er voor de vluchten op korte afstand meer alternatieven worden aangeboden via internationale treinen die stoppen in Zaventem, is dit toch een foute beslissing.

De resolutie rond grensoverschrijdende treinen werd gestemd. Er werden in het verleden ook resoluties gestemd rond de treinverbindingen Gent-Terneuzen en Hamont-Weert. In de beleidsnota wordt hierover niet gesproken. Hiervoor is men natuurlijk ook afhankelijk van de Nederlandse regering.

North Sea Port en Infrabel zouden een subsidie van 3,37 miljoen hebben gekregen vanuit het *Connecting Europe Facility* (CEF) programma voor het spoor Gent-Terneuzen. Waarvoor zullen deze middelen worden ingezet? Is dit voor goederentreinen of ook voor reizigerstreinen?

Infrabel heeft vele uitdagingen. De capaciteit moet op niveau worden gebracht. Er werd de mogelijkheid gecreëerd voor Infrabel om 1 miljard euro te lenen om

d'emprunter un milliard d'euros pour amorcer le rattrapage nécessaire. Ce montant sera-t-il effectivement emprunté?

D'ici fin 2023, le SPF Mobilité entamera une étude sur le projet d'horaire intégré, INTEGRATO. Quand les résultats de cette étude seront-ils disponibles et quelles seront les prochaines étapes?

En février 2025, le nouveau plan tarifaire de la SNCB devrait être lancé. Quand ce nouveau système tarifaire sera-t-il annoncé? Peut-on dissiper les inquiétudes à ce sujet? Une concertation peut-elle être menée avec la société civile pour aboutir à un bon système?

Des questions orales ont déjà été posées concernant Lineas et la participation de la SNCB à l'élaboration d'un programme d'atténuation des nuisances, baptisé "*Minder Hinder*", dans le cadre des travaux à Anvers. Le pont de Merksem sur le ring d'Anvers sera démoli l'année prochaine, ce qui aura des répercussions énormes sur la mobilité autour d'Anvers. Des alternatives, y compris ferroviaires, devront être mises en place. Dans quelle mesure la SNCB a-t-elle des projets en la matière?

De belles avancées ont été réalisées au cours de la précédente législature. La généralisation de l'indemnité vélo contribue à encourager les déplacements à vélo entre le domicile et le lieu de travail. Ce phénomène est particulièrement visible en Flandre. Les déplacements à vélo représentent ainsi plus de 20 % des déplacements en Flandre et ce pourcentage devrait encore augmenter, surtout si l'on considère la part des travailleurs qui habitent dans un rayon de 15 kilomètres de leur lieu de travail.

En ce qui concerne les voitures de société, une étape importante a été franchie en faveur du verdissement du parc automobile. Des mesures importantes sont ainsi prises en ce qui concerne l'électrification du parc automobile. Il convient toutefois d'examiner plus avant la manière dont ce système pourrait être réformé, de même que le budget mobilité. À l'avenir, une voiture de société ne devrait plus être possible que dans le cadre d'un budget mobilité.

Des avancées ont également été réalisées dans le secteur du transport ferroviaire. Parmi ces avancées, il convient de citer les plans décennaux ainsi que le financement ambitieux qui devra encore être confirmé par le prochain gouvernement, mais les jalons ont été posés. Un plan d'investissement offrant des garanties à dix ans était plus que nécessaire pour la SNCB et Infrabel. La SNCB ne se porte malheureusement pas très bien aujourd'hui, mais les bases sont là pour aller de l'avant.

de noodzakelijke inhaalbeweging te gaan realiseren. Zal dit effectief worden opgenomen?

De FOD Mobiliteit zal eind 2023 een studie over INTEGRATO, een geïntegreerde dienstregeling, beginnen opmaken. Wanneer zal hiervan resultaat beschikbaar zijn en wat zijn de volgende stappen?

In februari 2025 zou het nieuwe tariefplan van de NMBS worden gelanceerd. Wanneer zal het nieuwe tariefsysteem bekend worden gemaakt? Kan de onrust daarover worden weggenomen? En kan er goed met het middenveld worden overlegd om zo tot een goed systeem te komen?

Er werden reeds mondelinge vragen gesteld met betrekking tot Lineas en met betrekking tot de betrokkenheid van de NMBS bij de opmaak van een minder hinder programma naar aanleiding van de werken in Antwerpen. De brug van Merksem op de Antwerpse ring zal volgend jaar worden afgebroken. Dit zal een enorme impact hebben op de mobiliteit rond Antwerpen. Er moeten alternatieven komen, ook via het spoor. In hoeverre heeft de NMBS daar plannen voor?

Er zijn de voorbije legislatuur grote stappen vooruitgezet. De veralgemening van de fietsvergoeding zorgt er mee voor dat het woon-werk verkeer in toenemende mate met de fiets wordt gerealiseerd. Dit is vooral in Vlaanderen te zien. Het bedraagt nu meer dan 20 % en moet verder kunnen stijgen, zeker als gekeken wordt naar het deel van de werknemers dat binnen een straal van 15 kilometer van hun werkplaats wonen.

Voor de bedrijfswagens is er een belangrijke stap gezet op het gebied van de vergroening. Er worden daarmee op het vlak van de elektrificatie van het wagenpark grote stappen vooruitgezet. Er moet wel verder onderzocht worden hoe dit systeem, samen met het mobiliteitsbudget, verder kan worden hervormd. In de toekomst zou een bedrijfswagen enkel nog mogelijk mogen zijn in het kader van een mobiliteitsbudget.

Er zijn ook stappen vooruitgezet op het vlak van het spoor, met de tienjarenplannen en de ambitieuze financiering die nog door een volgende regering moet worden bevestigd, maar de basis daarvoor werd gelegd. Een investeringsplan met tien jaar zekerheid voor de NMBS en voor Infrabel was broodnodig. Vandaag gaat het helaas niet zo goed met de NMBS, maar er is een basis voor beter.

Pour ce qui est de la sécurité routière, les chiffres ne semblent pas trop mauvais. Des mesures ont également été prises dans la bonne direction, mais elles ne sont pas suffisantes pour réduire le nombre de victimes de la route et atteindre l'objectif à l'horizon 2030.

L'intervenant se réjouit que l'action du ministre Gilkinet soit toujours en adéquation avec la démarche STOP (S pour *Stappers*, c'est-à-dire les piétons, T pour *Trappers*, c'est-à-dire les cyclistes, O pour *Openbaar vervoer*, c'est-à-dire les transports en commun et P pour *Privé vervoer*, c'est-à-dire les voitures individuelles).

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) fait observer que la note de politique générale s'ouvre sur la phrase: "Pas à pas, et parfois à grandes enjambées, notre mobilité se transforme." Mais ces pas en avant ne sont guère nombreux dans les faits. Durant l'été 2023, la SCNB a enregistré 8 % de voyageurs en train en plus par rapport à l'été précédent. Or, ce n'est qu'une goutte d'eau car, en chiffres absolus, la SNCB a perdu 26 millions de voyageurs par an en comparaison avec 2019. La croissance continue des déplacements à vélo est en revanche une très bonne chose, mais la voiture reste toujours le moyen de transport le plus populaire pour se rendre au travail. Les transports en commun perdent du terrain, ce qui est normal dès lors que les travailleurs ne peuvent pas compter dessus. Lorsque les voyageurs font face à de nombreux retards ou à de nombreux trains supprimés, que la prestation de services laisse à désirer et, de surcroît, que les tarifs sont plus élevés, il est normal qu'ils se tournent vers des alternatives comme la voiture.

Le transport routier de marchandises continue lui aussi à augmenter. À politique inchangée, le Bureau fédéral du Plan prévoit une augmentation permanente de cette catégorie de transport. Les embouteillages sur nos routes sont plus longs que jamais et les émissions diminuent trop lentement en Belgique. Les objectifs climatiques ne seront pas atteints. Cela sonne comme un échec pour les quatre ministres de la Mobilité en Belgique.

Trois raisons majeures expliquent l'augmentation des embouteillages sur nos routes:

- Le transport routier de marchandises reste toujours l'option la moins chère.
- Les voitures "salaires" et la promotion des voitures électriques augmentent le trafic individuel.
- Les mauvais résultats des transports en commun, conséquence de leur sous-financement structurel, poussent les usagers à délaisser le train.

Voor de verkeersveiligheid lijken de cijfers mee te vallen, er zijn stappen in de goede richting gezet, maar er zijn te weinig stappen vooruitgezet om het aantal verkeersslachtoffers naar beneden te krijgen en de doelstelling 2030 te halen.

Het is goed dat het STOP-principe (S voor *Stappers*, dat wil zeggen voetgangers, T voor *Trappers*, dat wil zeggen fietsers, O voor *Openbaar vervoer*, P voor *Personenwagens*) nog altijd een leidraad is voor minister Gilkinet.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) ziet dat de beleidsnota begint met "stap voor stap en soms met grote stappen verandert onze mobiliteit". Maar zoveel stappen vooruit zijn er toch niet te zien. In de zomer van 2023 zijn er 8 % meer treinreizigers dan in de zomer van 2022. Dat is een heel klein lichtpuntje want in absolute cijfers is de NMBS in vergelijking met 2019 wel 26 miljoen reizigers per jaar verloren. Het fietsgebruik dat blijft groeien is een heel goede zaak, maar de auto blijft nog altijd het populairste vervoermiddel voor het woon-werk verkeer. Het openbaar vervoer verliest terrein. En dat is normaal als wie werkt niet kan rekenen op dat openbaar vervoer. Als er veel vertragingen zijn, veel afgeschafte treinen en een ondermaatse dienstverlening, en dat tegen een hogere prijs, dan kijkt men uit naar alternatieven zoals de auto.

Het vrachtvervoer op de weg blijft ook toenemen. Bij ongewijzigd beleid voorspelt het planbureau een permanente toename van dit vrachtvervoer over de weg. De files zijn langer dan ooit en de uitstoot in België daalt te traag. De klimaatdoelstellingen worden niet gehaald. Het is een nederlaag voor de vier ministers van mobiliteit in België.

Er zijn drie belangrijke redenen voor de toename van de files:

- Het vrachtvervoer over de weg is nog altijd de goedkoopste optie.
- De salariswagens en de promotie van elektrische wagens zorgt ervoor dat er meer individueel verkeer is.
- De slechte prestatie van het openbaar vervoer, een gevolg van de structurele onderfinanciering ervan, duwt de reizigers weg van de trein.

Ces trois facteurs créent à nouveau des embouteillages records et ce sont le climat et l'économie qui en paient les frais.

La SNCB, colonne vertébrale de la mobilité en Belgique, traverse une période de crise. Si l'on se penche sur le projet de budget et les politiques actuelles, les choses vont de mal en pis. La Belgique a besoin d'un plan d'investissement solide pour tourner ses transports en commun vers l'avenir. Des moyens supplémentaires sont dès à présent nécessaires; il ne faut pas attendre la fin de cette législature. Il faut garantir la ponctualité des trains et proposer une offre qui attire beaucoup plus de voyageurs. Une décision pourrait être prise dès aujourd'hui pour rendre les déplacements en train gratuits entre le domicile et le lieu de travail. Cette gratuité enverrait un bien meilleur signal à la société qu'une nouvelle augmentation tarifaire. Payer de plus en plus cher pour un service dont la qualité ne cesse de se dégrader n'est pas un bon calcul. Le Comité consultatif des voyageurs ferroviaires (CCVF en abrégé) appelle également la SNCB à ne pas indexer ses tarifs.

Le nouveau contrat de gestion conclu entre la SNCB et l'autorité fédérale prévoit que les tarifs pourront dorénavant être indexés deux fois par an au lieu d'une.

Le conseil d'administration de la SNCB se penchera prochainement sur une éventuelle augmentation de 5 à 6 % des tarifs, qui interviendrait au début de l'année prochaine. Le CCVF recommande d'ores et déjà le report de cette hausse des prix, notamment au vu de la détérioration du service. C'est ce qu'a déclaré le président de ce comité, le professeur Dirk Lauwers. Le CCVF est composé représentants des syndicats, des employeurs, des organisations de voyageurs et de protection de l'environnement, des cyclistes, des jeunes et des personnes âgées. Le ministre Gilkinet pense-t-il lui aussi que les services prestés se sont détériorés? Souscrit-il, comme le CCVF, à la demande de report des hausses de prix annoncées? Est-on en droit de demander plus d'argent pour utiliser les services de la SNCB lorsque ces services se détériorent? Quel serait l'impact d'une hausse des prix sur le nombre de voyageurs? Et sur le nombre d'agressions envers le personnel de bord? La SNCB tiendra-t-elle compte de l'avis du CCVF? Et le ministre Gilkinet peut-il garantir que les tarifs de la SNCB n'augmenteront pas une nouvelle fois au début de l'année 2024?

L'année 2022 avait été une année record en termes de trains supprimés, et on risque bien de battre ce record en 2023. La note de politique générale est pourtant muette à ce sujet.

Deze drie elementen zorgen ervoor dat er weer recordfiles worden bereikt, met alle kosten van dien voor het klimaat en de economie.

De NMBS, de ruggengraat van de Belgische mobiliteit, verkeert in crisis. Met de in uitzicht gestelde begroting en het huidige beleid gaat het van kwaad naar erger. Er is een sterk investeringsplan voor een openbaar vervoer van de toekomst nodig. Er zijn nu meer middelen nodig, niet na deze legislatuur. Er zijn treinen nodig die op tijd rijden, met een dienstverlening die veel meer mensen aantrekt. Er kan vandaag al beslist worden om het woonwerk verkeer per trein gratis te maken. Dit zou een veel beter signaal voor de samenleving zijn dan de prijzen nog eens te verhogen. Steeds meer betalen voor steeds minder service is een slecht idee. Ook het Raadgevend Comité van de Treinreizigers (afkorting: RGCT) roept de NMBS op om tarieven niet te indexeren.

In het nieuwe beheerscontract dat de NMBS met de federale overheid sloot, is opgenomen dat de tarieven voortaan twee keer per jaar kunnen worden geïndexeerd in plaats van één keer.

De raad van bestuur van spoorwegmaatschappij NMBS buigt zich binnenkort over een mogelijke tariefverhoging van vijf tot zes procent begin volgend jaar. Het RGCT adviseert alvast om de prijsindexering uit te stellen, voornamelijk omdat de dienstverlening is verslechterd. Dat heeft de voorzitter van het comité, professor Dirk Lauwers, gezegd. In het comité zetelen vertegenwoordigers van onder meer vakbonden, werkgevers, reizigers- en milieuorganisaties, fietsers, jongeren en senioren. Gaat minister Gilkinet akkoord met het adviescomité dat stelt dat de dienstverlening is verslechterd? Sluit hij zich aan bij dat advies om de nakende prijsstijgingen alvast uit te stellen? Kan er meer geld worden gevraagd voor de diensten van de NMBS wanneer die dienstverlening achteruitgaat? Welke invloed zou een prijsverhoging hebben op het aantal treinreizigers? En op het aantal agressiegevallen tegenover het treinpersoneel? Zal de NMBS rekening houden met de mening van het adviescomité van treinreizigers? En kan minister Gilkinet garanderen dat de prijzen van de NMBS begin 2024 niet opnieuw zullen stijgen?

2022 was een recordjaar op het gebied van afgeschafte treinen en 2023 dreigt dat record te breken. Maar géén woord daarover in de beleidsnota.

Le samedi 18 novembre paraissait dans le *Belang van Limburg* un article intitulé: “Les Limbourgeois expriment leurs frustrations face à des trains trop en retard, trop pleins et trop délabrés: c’est devenu une catastrophe. Sur les rails, tout ne va pas comme sur des roulettes, surtout dans le Limbourg” (*traduction*). Chaque jour, un journal publie un article de ce genre. Ces problèmes préoccupent les gens et devraient également préoccuper le ministre.

Un train sur trente est supprimé et la ponctualité de la SNCB est en chute libre. Un train sur dix arrive avec plus de six minutes de retard. Les voyageurs sont à bout et ce gouvernement ne fait rien pour améliorer la situation.

Mme Sophie Dutordoir, CEO de la SNCB, a déjà indiqué qu’il manquait 1,4 milliard pour faire ce qui devrait être fait. Des dizaines de guichets seront fermés et les chemins de fer devraient encore se passer de 2.000 collaborateurs supplémentaires. La SNCB veut encore réduire le personnel de gare de 250 unités. Et le ministre Gilkinet laisse faire. Le ministre dit qu’il aime les chemins de fer et qu’il y réalise des investissements historiques, mais en réalité, ce gouvernement pousse les gens à se détourner des transports publics, qui devraient pourtant offrir une véritable alternative à la voiture.

Le Luxembourg a d’abord doublé les investissements dans le rail, puis l’a rendu gratuit. La Suisse, où les trains sont à l’heure, a trois fois plus de gares que la Belgique. Pourquoi n’est-ce pas possible chez nous?

Le groupe PVDA-PTB soutient pleinement les revendications syndicales en faveur d’un meilleur financement des chemins de fer, d’une revalorisation de la profession, de recrutements supplémentaires et de la fin de la logique productiviste qui pèse sur le personnel opérationnel.

Une nouvelle grève du rail de 48 heures est prévue début décembre. Des efforts sont-ils encore consentis afin de rétablir la paix sociale? Va-t-on écouter le personnel et ses revendications? Combien de réunions de conciliation ont-elles eu lieu?

Le nouveau plan de transport de la SNCB entre en vigueur le 10 décembre 2023, quelques jours après la grève de 48 heures du personnel de la SNCB. La charge de travail beaucoup trop élevée, que l’on veut encore accroître, est à l’origine de cette grève. Le ministre Gilkinet reconnaît-il qu’il y a trop de managers à la SNCB? On a appris dernièrement dans la presse qu’il y avait plus de 700 managers à la SNCB. Alors que l’on demande des gains de productivité au personnel ordinaire, on double le nombre de managers au sommet de l’entreprise. La SNCB et Infrabel ne pourraient-elles pas être soumises à un audit par leurs propres services de tutelle?

In het *Belang van Limburg* van zaterdag 18 november staat een artikel met als titel: “Limburgers ventileren hun frustraties over treinen die te laat, te vol en te krakkemikig zijn: Het is een ramp geworden. Op de rails loopt het niet allemaal op wieltjes, zeker niet in Limburg.” Elke dag staat er wel een dergelijk artikel in een krant. Daar zijn de mensen mee bezig en daar moet de minister mee bezig zijn.

Eén trein op dertig wordt geschrapt en de stiptheid van de NMBS is ingestort. Eén trein op tien komt meer dan zes minuten te laat. Reizigers zijn ten einde raad en daar brengt deze regering geen verandering in.

Mevrouw Sophie Dutordoir, CEO van de NMBS, gaf al aan dat ze 1,4 miljard tekortkomt om te doen wat moet. Tientallen loketten worden gesloten en de spoorwegen zouden het met nog eens 2.000 werknemers minder moeten doen. De NMBS wil nu nogmaals 250 personeelsleden uit de stations halen. En minister Gilkinet gaat daarmee akkoord. De minister zegt dat hij het spoor een warm hart toedraagt en historische investeringen doet, maar in realiteit duwt deze regering mensen weg van het openbaar vervoer, dat een echt alternatief voor de auto zou moeten bieden.

Luxemburg heeft eerst de investeringen in het spoor verdubbeld, om het daarna gratis te maken. Zwitserland, waar treinen wel stipt rijden, telt drie keer zoveel stations als België. Waarom is dat in België niet mogelijk?

De PVDA-PTB steunt volop de eisen van de vakbonden voor een betere financiering van het spoor, een herwaardering van het beroep, extra aanwervingen en het stoppen van de logica om naar productiviteitswinsten bij het operationele personeel te zoeken.

Begin december is er een nieuwe 48-urenstaking bij het spoor. Is er nog een inspanning gedaan voor het herstellen van de sociale vrede? Gaat er naar het personeel en hun eisen worden geluisterd? Hoeveel verzoeningsvergaderingen hebben er plaats gevonden?

Het nieuwe vervoersplan NMBS gaat in op 10 december 2023, een paar dagen na de 48-urenstaking van het NMBS-personeel. De veel te hoge werkdruk, die men nog wil verhogen, is de reden voor deze staking. Is minister Gilkinet akkoord dat er te veel managers bij de NMBS zijn? In de krant stond dat er meer dan 700 managers zijn bij de NMBS. Terwijl er meer productiviteit wordt gevraagd van het gewone personeel, is er een verdubbeling van het aantal managers aan de top van het bedrijf. Kan er bij de NMBS en Infrabel geen audit worden uitgevoerd door de eigen overheidsdiensten?

Le personnel se plaint amèrement de l'augmentation de la charge de travail, mais le ministre détourne le regard et annonce des trains supplémentaires, défend le service minimum et continue à considérer les hausses de productivité du personnel comme normales. Il n'est pas normal que des gains de productivité soient toujours demandés au personnel opérationnel alors que le nombre de managers à la tête de SNCB explose littéralement.

La solution aux problèmes des trains supprimés n'est pas de mettre plus de trains sur les voies mais de recruter suffisamment de personnel, d'assurer un climat de travail positif, de valoriser justement le personnel et d'écouter les syndicats qui le représentent. Ce n'est qu'alors que l'on pourra songer à faire rouler des trains supplémentaires. Mais cela ne se fera pas sans personnel supplémentaire. Ce que fait la SNCB, c'est prévoir des trains supplémentaires, en supprimer d'autres et faire travailler davantage le personnel existant. Cela n'était jamais arrivé avant l'arrivée du ministre Gilkinet, mais on s'aperçoit qu'aujourd'hui, des cheminots statutaires quittent la SNCB et Infrabel. Ils n'en peuvent plus et cherchent du travail ailleurs. Ils quittent le secteur ferroviaire la mort dans l'âme. Cela fait déjà trois ans que travailleurs n'ont plus pu prendre un seul jour de congé pendant les congés d'été pour partir en vacances avec leurs enfants. Il est incompréhensible que dans un marché du travail tendu, les travailleurs ne soient pas mieux soignés.

Plus personne ne croit au journal des bonnes nouvelles du ministre Gilkinet. C'est ce que pensent les syndicalistes, le personnel de bord, les organisations de la société civile et les voyageurs. Il n'y a même plus beaucoup de mandataires Ecolo et Groen qui y croient. Tout le monde est déçu de la politique menée. Même les partenaires de la coalition critiquent cette "politique verte" qui consiste à faire circuler plus de trains avec moins de moyens et de personnel pour un prix plus élevé.

Là où on applaudit la politique ferroviaire actuelle, c'est dans le secteur privé, qui s'est déjà bien implanté dans les structures de la SNCB et d'Infrabel. Ces consultants travaillent-ils pour l'intérêt général? Non, ils s'emploient à démanteler les entreprises publiques de l'intérieur pour pouvoir ensuite les privatiser morceau par morceau.

Il aurait été courageux de fusionner la SNCB et Infrabel. Il y aurait suffisamment de personnel, et des économies pourraient être réalisées au sommet de la hiérarchie. On fait comme si cette scission était imposée par l'Europe, mais il n'en est rien.

Qu'en est-il du programme "gares vivantes"? Y a-t-il encore des gares vivantes en Belgique en dehors des

Het personeel klaagt steen en been over de stijgende werkdruk, maar de minister kijkt naar de andere kant en kondigt extra treinen aan, verdedigt de minimale dienstverlening op het spoor en blijft de productiviteitsverhogingen voor het personeel als normaal beschouwen. Het is niet normaal dat de productiviteitswinsten steeds bij het operationeel personeel worden gezocht terwijl het waterhoofd bij de NMBS op ontploffen staat.

De oplossing voor de afgeschafte treinen is niet nog meer treinen op de borden zetten maar wel voldoende personeel aanwerven, zorgen voor een positief werkklimaat, personeel naar waarde schatten en luisteren naar de vakbonden die het personeel vertegenwoordigen. En daarna extra treinen laten rijden. Dat gaat niet zonder extra personeel. Wat de NMBS doet is extra treinen op de borden zetten, andere treinen afschaffen en het personeel dat er al is harder laten werken. Het was voor minister Gilkinet kwam nog nooit gebeurd, maar vandaag verlaat statutair spoorpersoneel de NMBS en Infrabel. Ze kunnen niet meer en zoeken ander werk. Ze verlaten de spoorsector met pijn in het hart. Er zijn mensen die al drie zomervakanties geen enkele dag verlof hebben kunnen nemen om met hun kinderen op vakantie te gaan. Het is onbegrijpelijk dat in een krappe arbeidsmarkt de werknemers niet beter worden gesoigneerd.

Niemand gelooft de goednieuwsshow van minister Gilkinet nog. Dat is wat er leeft bij syndicalisten, treinpersoneel, middenveldorganisaties en reizigers. Zelfs vele Groen- en Ecolomandatarissen niet meer. Iedereen is teleurgesteld in het gevoerde beleid. Ook de coalitiepartners staan kritisch tegenover het groene beleid van méér treinen, beperkte middelen en minder personeel voor een hogere prijs.

Wie wel applaudisseert voor het huidige spoorbeleid is de private sector, die zich al goed genesteld heeft in de structuren van de NMBS en Infrabel. Of werken die consultants voor het algemeen belang? Nee, die werken aan het van binnenuit ontmantelen van de overheidsbedrijven om ze nadien stukje per stukje te kunnen privatiseren.

Het zou moedig geweest zijn de NMBS en Infrabel terug te laten samensmelten. Er zou personeel genoeg zijn en aan de top kan worden bespaard. Er wordt gedaan alsof deze splitsing moet van Europa, maar dat klopt niet.

Hoe staat het met het programma rond de levendige stations? Zijn er in België nog levendige stations naast

grandes villes? Il y a beaucoup de plaintes à ce sujet. Les administrations locales se plaignent de gares fantômes délabrées, sans personnel, qui attirent la criminalité. Dernièrement, la gare de Termonde s'est retrouvée complètement sous eau suite à de fortes pluies. Les gens devaient traverser une pataugeoire pour accéder au quai. Des personnes handicapées ont dû être portées. Où est le personnel qui aide les voyageurs, organise les bus de remplacement, aide les personnes handicapées, déblaie les quais enneigés, jette un coup d'œil au parking à vélos, assure les correspondances, ouvre et ferme la salle d'attente, etc.? On a fait "l'économie" de ce personnel. Et ceux qui restent vont devoir partir aussi. Une nouvelle vague d'austérité est sur le point de déferler. Nos gares vont encore se vider de 250 travailleurs supplémentaires; même dans des gares de taille moyenne comme celle d'Alost, qui deviendra une véritable gare fantôme. Il y a déjà tant de gares aussi animées qu'un arrêt de bus le dimanche à Poperinge! Le personnel de gare semble n'être qu'un coût pour le ministre Gilkinet et pour la SNCB. Le voyageur ne doit en réalité rien attendre de plus qu'un service minimum, et ce, tous les jours de l'année.

Plusieurs commandes d'équipement ferroviaire sont en cours. Pourquoi les problèmes de livraison ne se résolvent-ils pas? Le coronavirus nous a pourtant quitté depuis belle lurette, où était-ce un prétexte? Les ouvriers de l'usine Bombardier à Bruges, d'où sortent les M7, disent que la qualité des nouvelles voitures est insuffisante: maladies de jeunesse, problèmes de livraison, pièces de mauvaise qualité, etc. Le ministre Gilkinet est-il au courant du malaise qui règne chez le constructeur Alstom? Alstom-Bombardier a annoncé sa volonté de supprimer 1.500 emplois. L'entreprise veut réduire sa dette colossale de 2 milliards d'euros et envisage de se concentrer sur les pièces d'avion plutôt que sur les trains. Il est donc possible qu'elle se désengage complètement ou qu'elle arrête ou vende ses activités ferroviaires. Or, c'est l'entreprise dont la SNCB dépend entièrement pour la fourniture de nouveaux équipements ferroviaires. Peut-on garantir qu'Alstom fournira toutes les voitures M7 prévues à la SNCB? Quel serait l'impact sur l'approvisionnement de la SNCB si Alstom devait licencier 1.500 personnes? La SNCB sera-t-elle indemnisée en cas de retard ou d'absence de livraison des M7? Qui était responsable des contrats M7 entre la SNCB et Alstom? Qui en assure le suivi aujourd'hui? Que se passerait-il en cas d'arrêt pur et simple de la fabrication de matériel roulant? Y a-t-il un plan B? Qui assurera la maintenance des M7 si Alstom met fin à ses activités dans ce secteur? Entre-temps, la SNCB a considérablement réduit la voilure de ses propres ateliers. Est-elle prête à faire face à un tel scénario?

de grootsteden? Er wordt veel over geklaagd. Lokale besturen klagen over verloederde spookstations zonder personeel die criminaliteit aantrekken. Onlangs stond het station Dendermonde door de hevige regenval volledig onder water, mensen moesten door een bad stappen om tot op het perron te raken. Mensen met een beperking moesten worden gedragen. Waar is het personeel dat de reizigers helpt, vervangbussen regelt, mensen met een beperking helpt, ondergesneeuwde perrons vrijmaakt, eens langs de fietsenstalling loopt, aansluitingen verzekert, de wachtzaal opent en sluit... Deze mensen zijn wegbespaard. En diegene die er vandaag nog zijn moeten ook weg. Er staat al een nieuwe besparingsronde klaar. Er gaan opnieuw 250 mensen uit de stations verdwijnen. Ook in de middelgrote stations zoals Aalst, dat een echt spookstation zal worden. Er zijn al zoveel stations waar het even levendig is als in een bushalte in Poperinge op een zondag. Het stationspersoneel lijkt enkel een kostenpost voor minister Gilkinet en voor de NMBS. De reiziger moet niets meer verwachten dan een minimale dienstverlening, elke dag van het jaar.

Er lopen verschillende bestellingen van nieuw treinmateriaal. Waarom raken de vertragingen in de leveringen ervan maar niet opgelost? Corona is toch al lang voorbij of was dat een drogreden? Arbeiders uit de Bombardier fabriek in Brugge, waar de M7's worden gebouwd, zeggen dat de kwaliteit van die nieuwe M7's ondermaats is. Ze hebben te kampen met kinderziekten, leverproblemen en onderdelen van slechte kwaliteit. Is minister Gilkinet op de hoogte van de malaise bij treinbouwer Alstom? Alstom-Bombardier heeft bekendgemaakt 1.500 arbeidsplaatsen te willen schrappen. Het bedrijf wil zijn schuldenberg van 2 miljard euro afbouwen en zich mogelijk concentreren op vliegtuigonderdelen in plaats van treinen. Mogelijks gaat het dus zijn treinactiviteiten volledig afstoten, stopzetten of verkopen... Dat is het bedrijf waarvan de NMBS voor de levering van nieuw treinmateriaal volledig afhankelijk is. Kan er worden gegarandeerd dat Alstom alle M7 treinen gaat leveren aan de NMBS? Wat zullen de gevolgen zijn voor de leveringen aan de NMBS wanneer Alstom 1.500 personeelsleden zou ontslaan? Krijgt de NMBS schadevergoedingen wanneer de M7's te laat of niet worden geleverd? Wie was er verantwoordelijk voor de M7-contracten tussen NMBS en Alstom? Wie volgt ze vandaag op? Wat als hun productie van treinen gewoon stopt? Is er een plan B? Wie zal de M7's onderhouden als Alstom ermee stopt? De eigen werkplaatsen van de NMBS werden fors afgebouwd. Is de NMBS er klaar voor?

Il y aurait apparemment très longtemps qu'un gouvernement belge n'a pas investi autant dans les chemins de fer. Depuis combien de temps exactement? Et cette affirmation tient-elle compte des investissements prévus au cours des prochaines législatures et des emprunts supplémentaires que doit encore contracter Infrabel?

Les emprunts devront être remboursés. Comment le gestionnaire Infrabel va-t-il s'y prendre? Augmentera-t-on les tarifs des sillons mis à la disposition de la SNCB ou de Lineas? Il est question d'un financement européen supplémentaire pour le rail. L'Europe va-t-elle allouer des fonds supplémentaires aux chemins de fer belges? Que compte exactement faire le ministre Gilkinet pour y parvenir?

Infrabel a reçu une subvention européenne en vue de réaliser des travaux d'infrastructures destinés à faciliter les transports militaires importants, notamment dans le port d'Anvers. On a le sentiment qu'une très grande part de toutes les subventions prévues pour notre chemins de fer est allouée au port d'Anvers. Quel pourcentage des subventions est alloué aux ports flamands? Quelle est la position du ministre Gilkinet à l'égard des subventions ferroviaires pour des applications militaires, alors que les moyens alloués au transport de voyageurs et de marchandises sont insuffisants? Quels sont les transports militaires qui empruntent déjà par les infrastructures ferroviaires belges?

La sécurité du personnel ferroviaire et des voyageurs doit être une priorité absolue. Comment cette sécurité sera-t-elle assurée si les effectifs présents dans les gares sont réduits?

Infrabel prévoit qu'il aura équipé 63 % des lignes principales avec le système de sécurité ETCS d'ici fin 2023. Infrabel parviendra-t-il à équiper 100 % du réseau belge avec le système ETCS pour l'échéance fixée à fin 2025? Infrabel est-il dans les temps?

Il est positif que la note de politique générale accorde également de l'attention à la sécurité des personnes travaillant sur les voies ou dans les infrastructures ferroviaires. Aucune concession ne peut être accordée dans ce domaine, certainement en ce qui concerne le travail sur les voies. De graves accidents sont malheureusement survenus par le passé. Il est également fait de plus en plus appel à des sous-traitants. Ces sous-traitants respectent-ils les normes et les règles de sécurité?

Le PVDA-PTB est très critique à l'égard de la libéralisation du secteur du transport de marchandises. Cette libéralisation est une catastrophe pour l'économie, le climat et la mobilité. Le ministre Gilkinet partage

Er wordt gezegd dat het bijzonder lang geleden is dat een Belgische regering zoveel investeerde in de spoorwegen. Hoe lang is dat dan precies geleden en worden daar ook de investeringen van de volgende legislatures bij geteld? Worden de extra leningen voor Infrabel, die nog niet afgesloten zijn, erbij geteld?

Lening moeten worden terugbetaald. Hoe zal Infrabel dat doen? Gaat Infrabel de tarieven voor de rijpaden aan de NMBS of Lineas verhogen? Er wordt gesproken over bijkomende Europese financiering voor het spoor. Dit wordt als een uitdaging gezien. Gaat Europa de Belgische spoorwegen extra financieren? Wat gaat minister Gilkinet precies doen om dat rond te krijgen?

Infrabel kreeg een Europese subsidie voor infrastructuurwerken om grote militaire transporten te vergemakkelijken, in het bijzonder in de haven van Antwerpen. De indruk bestaat dat een heel groot deel van alle subsidies voor onze spoorwegen naar de haven van Antwerpen gaat. Welk percentage subsidies gaat er naar de Vlaamse havens? Hoe staat minister Gilkinet tegenover spoorsubsidies voor militaire toepassingen op een moment dat er te weinig middelen zijn voor het reizigers- en het goederenvervoer? Welke militaire transporten verlopen nu al via de Belgische spoorweginfrastructuur?

De veiligheid van het spoorpersoneel en de reizigers moet een topprioriteit zijn. Hoe zal dat worden gedaan met minder personeel in de stations?

Infrabel verwacht om tegen eind 2023 63 % van de hoofdsporen met het ETCS-veiligheidssysteem uitgerust te hebben. Gaat Infrabel de deadline van eind 2025 voor 100 % ETCS in België halen? Zitten Infrabel daarvoor op schema?

Het is goed dat er in de beleidsnota ook aandacht is voor de veiligheid van wie op en rond de sporen werkt. Op dat gebied mogen er geen compromissen worden gemaakt, zeker niet bij werken aan het spoor. Helaas zijn er in het verleden enkele zware ongelukken geweest. Er wordt ook meer en meer een beroep gedaan op onderaannemers. Voldoen deze onderaannemers aan de normen en de veiligheidsvoorschriften?

De PVDA-PTB staat zeer kritisch tegenover de liberalisering van de sector van het goederenvervoer. Die liberalisering is een ramp voor de economie, het klimaat en de mobiliteit. *Off the record* zal minister Gilkinet dit

officieusement cet avis, mais en sa qualité de ministre, il continue à défendre cette libéralisation.

La bosse de triage du port d'Anvers-Nord était exploitée par Infrabel, une entreprise publique, et est désormais offerte à Lineas, qui obtient ainsi un monopole sur son exploitation. Lineas peut désormais fixer les tarifs, trier ses propres wagons et obtenir des subventions européennes à cet effet, du moins si l'Europe accepte cette forme d'aide d'État. Qu'en est-il de cette aide d'État accordée pour cette bosse de triage? Quand une décision de la Commission européenne est-elle attendue? Le ministre examine-t-il également si d'autres installations de triage en Belgique peuvent être subventionnées? Lesquelles exactement et par qui sont-elles actuellement exploitées?

La Belgique reprendra prochainement la présidence de l'Union européenne. Le ministre Gilkinet affiche de grandes ambitions à cet égard, mais il est permis de douter que la Belgique soit vraiment l'exemple européen en matière de transport public et de coopération. Songeons à la "culture du morcellement" de la Belgique. *De Lijn*, le Transport En Commun (TEC), la STIB, les aéroports régionaux subventionnés... Très peu de concertations sont menées en Belgique. Il n'existe pas de hiérarchie entre les structures de l'État, ce qui pose un problème majeur. On ne parvient même pas à introduire un billet unique valable pour l'ensemble des transports publics en Belgique, un petit pays européen. Et le ministre Gilkinet entend montrer la voie aux autres pays européens.

Le ministre Gilkinet entend activer les leviers au niveau européen pour faciliter le passage des trains de marchandises entre les pays européens. Il souhaite faire de même pour le transport des voyageurs. Mais de quels leviers s'agit-il exactement? Quels sont ces leviers?

La libéralisation du transport européen de voyageurs sera-t-elle mise sur la table? Fera-t-elle enfin l'objet d'une évaluation? Une coopération plus étroite entre les compagnies ferroviaires nationales sera-t-elle préconisée? Par exemple, le transport international de voyageurs peut-il être considéré comme un service public?

Le ministre Gilkinet souhaite identifier les mesures d'aide les plus efficaces en vue de promouvoir le transfert modal. Entend-il par-là l'octroi de subventions à des entreprises privées telles que Lineas? Lineas, le successeur privé de l'entreprise publique ABX Logistics, est au bord de la faillite. Ou s'agit-il simplement d'une stratégie visant à détourner des mesures d'aide effectives de l'Europe et du gouvernement fédéral? Quelle est la situation réelle de Lineas?

Dans le domaine de l'aviation, le ministre Gilkinet entend également se concerter avec ses collègues européens.

wel beamen, maar als minister blijft hij die liberalisering verdedigen.

De rangeerheugel in de haven van Antwerpen-Noord was in handen van Infrabel, een overheidsbedrijf, en wordt nu aan Lineas geschonken, dat zo het monopolie krijgt via de uitbating ervan. Lineas kan nu de tarieven bepalen, hun eigen wagons rangeren en daarvoor Europese subsidies krijgen, tenminste als Europa deze constructie van staatssteun aanvaardt. Hoe staat het met die staatssteun voor deze rangeerheugel? Wanneer wordt een beslissing van de Europese Commissie verwacht? Er wordt ook bekeken of er nog meer rangeerinstallaties in België kunnen worden gesubsidieerd. Welke precies en door wie worden die vandaag uitgebaut?

Binnenkort zal België het voorzitterschap van de Europese Unie overnemen. Minister Gilkinet heeft hiervoor grote ambities, maar het is te betwijfelen of België echt het Europese voorbeeld is op het gebied van openbaar vervoer en samenwerking. Kijk naar de Belgische "split-singscultuur". De Lijn, *Transport En Commun* (afkorting: TEC), MIVB, de gesubsidieerde regionale luchthavens, ... Er is bijzonder weinig overleg in België. Er is geen hiërarchie in het staatsstelsel, dat is een groot probleem. Er wordt niet eens in geslaagd om een eenheidsticket voor het openbaar vervoer in België, een klein Europees land, in te voeren. En dan wil minister Gilkinet andere Europese landen de weg wijzen.

Minister Gilkinet wil de hefboomen op Europees niveau activeren om de doorgang van goederentreinen tussen de Europese landen te vergemakkelijken. *Idem* voor het reizigersvervoer. Maar over welke hefboomen gaat het dan precies? Wat zijn die hefboomen?

Zal de liberalisering van het Europese reizigersvervoer op tafel worden gelegd? Zal dat eens worden geëvalueerd? Zal er worden gepleit voor meer samenwerking tussen de nationale spoorwegbedrijven? Kan bijvoorbeeld internationaal reizigersvervoer als een openbare dienst worden beschouwd?

Minister Gilkinet wil de meest effectieve steunmaatregelen identificeren om de *modal shift* te bevorderen. Worden daarmee subsidies voor private bedrijven zoals Lineas bedoeld? Lineas, de private opvolger van het openbare ABX Logistics, staat op omvallen. Of is dat enkel een strategie om effectieve steunmaatregelen los te weken van Europa en de federale regering? Hoe staat Lineas er echt voor?

Ook op het gebied van de luchtvaart wil minister Gilkinet in overleg gaan met de Europese collega's. Dat

C'est une bonne chose, mais cela ne signifie pas que dans l'intervalle, aucune mesure ne puisse être prise dans ce domaine.

Brussels Airlines est visé par un préavis de grève. Le problème majeur dans le secteur de l'aviation réside dans le fait que les conditions de rémunérations et de travail sont constamment tirées vers le bas en raison de la concurrence élevée. Qui contrôle les temps de travail dans le secteur de l'aviation? Comment la sécurité des voyageurs peut-elle être garantie si les travailleurs eux-mêmes sont en danger parce qu'ils doivent assurer les vols en étant épuisés. Une étude a été réalisée par une université suédoise et la chaîne néerlandaise Zembla a diffusé une émission à ce sujet. Le contrôle des personnes qui travaillent dans ce secteur présente une lacune. L'Agence européenne de la sécurité aérienne (abréviation: AESA) doit veiller à la sécurité. Mais si le personnel sur le terrain est confronté à un problème, tant chez skeyes que les compagnies aériennes, cette agence ne peut pas s'adresser au SPF belge car il s'agit d'une réglementation européenne. Il conviendrait d'examiner ce point. Quel est le rôle de la DGTA dans ce domaine? Peut-elle y jouer un rôle?

Le ministre a introduit une taxe sur les billets d'avion, un impôt pur et simple. Il serait préférable d'introduire une taxe sur les jets privés. Les vols en jet privé pourraient être progressivement supprimés.

Le ministre Gilkinet souhaite conclure un nouveau contrat de gestion avec skeyes avant la fin de la législature. En contrepartie du financement, des gains d'efficacité seront-ils également exigés du personnel, comme c'est cas à la SNCB et chez Infrabel? Skeyes est également confronté à un manque d'effectifs et le dialogue social est actuellement difficile. Il conviendrait d'écouter attentivement le personnel de skeyes, qui assume une fonction importante en matière de sécurité, et de le traiter correctement afin d'éviter un scénario comme celui de la SNCB.

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) a observé dans la note de politique générale que beaucoup de choses devront être réalisées en 2024. La politique de mobilité de ces trois dernières années a été caractérisée par une vision et de grandes visions à long terme. Les voyageurs et le secteur ferroviaire se sont vus promettre monts et merveilles à maintes reprises. Or, le secteur ferroviaire est au plus bas. Des chiffres dramatiques en matière de ponctualité, un nombre inédit de trains supprimés, des tensions sociales à la SNCB et Lineas en difficulté. Le ministre reconnaît tous ces problèmes, en toute honnêteté, dans sa note de politique générale. Il est désormais temps de respecter les accords et d'atteindre les objectifs. La fiabilité et la ponctualité

is goed maar dat wil niet zeggen dat er ondertussen hier niets kan worden gedaan.

Er loopt een stakingsaanzegging bij Brussels Airlines. Het grote probleem in de luchtvaartsector is dat de loon- en arbeidsvoorwaarden, door de grote concurrentie, steeds naar beneden worden gedrukt. Wie controleert de arbeidstijden in de luchtvaartsector? Hoe kan de veiligheid voor de reiziger worden gegarandeerd als de werknemers zelf risico zijn omdat ze doodmoe moeten vliegen. Er is een studie geweest van een Zweedse universiteit en het Nederlandse Zembla heeft daarover een uitzending gemaakt. Er is een hiaat op het vlak van de controle van de mensen die er werken. Het *European Union Aviation Safety Agency* (afkorting: EASA) moet waken over de veiligheid. Maar als er een probleem is met het personeel op de werkvloer, zowel bij skeyes als bij de luchtvaartmaatschappijen, kunnen ze niet terecht bij de Belgische FOD, want het is Europese regelgeving. Dit zou eens moeten worden bekeken. Welke rol speelt DGLV hierin? Kunnen zij hier een rol opnemen?

Minister Gilkinet heeft een vliegtaks ingevoerd, een platte belasting. Het zou beter zijn een taks op de privé-jets in te voeren. Privéjets is iets wat zou mogen worden afgebouwd.

Minister Gilkinet wil nog voor het einde van de legislatuur met skeyes een nieuwe beheersovereenkomst sluiten. Zullen daar in ruil voor hun financiering ook efficiëntiewinsten worden gevraagd van het personeel, zoals bij de NMBS en Infrabel? Ook bij skeyes is er een personeelstekort en verloopt de sociale dialoog momenteel moeizaam. Het is aangeraden eens goed te luisteren naar het personeel van skeyes, dat een belangrijke veiligheidsfunctie vervult, en het goed te behandelen om een NMBS-scenario te vermijden.

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) heeft in de beleidsnota gezien dat er voor 2024 heel wat werk op de plank ligt. Het mobiliteitsbeleid van de afgelopen drie jaar werd gekenmerkt door visie, grote visies op lange termijn. Telkens opnieuw werd de treinreiziger en de spoorwegsector de hemel voorgespiegeld. Nochtans staat de spoorwegsector op een dieptepunt. Dramatische stiptheidscijfers, nooit eerder zoveel geschrapte treinen, sociale onrust bij de NMBS en Lineas dat in moeilijke papieren zit, het wordt allemaal in alle eerlijkheid toegegeven in de beleidsnota. Het is nu het moment om de afspraken na te komen en de doelstellingen te realiseren. Betrouwbaarheid en stiptheid zijn legitieme verwachtingen van de reiziger. Ondanks massale investeringen

sont des attentes légitimes des voyageurs. En dépit d'investissements massifs, le secteur ferroviaire ne fonctionne pas. Le voyageur entend la même rengaine depuis des mois: pénurie de personnel roulant, arrivée insuffisante de nouveau matériel ou faute imputable à des tiers. Les causes sont connues, mais quelles sont les solutions? Ces problèmes ne peuvent pas être résolus en deux coups de cuillère à pot. Ces derniers mois, un flux important de nouveau matériel a été mis en service et des nouveaux agents ont été affectés dans les trains, mais les voyageurs en ont vraiment marre. Les navetteurs qui prenaient le train alternent désormais entre le travail à domicile et les déplacements en voiture. En conséquence, des records en matière d'embouteillage sont battus. La note de politique générale indique que le ministre entend libérer les choix de mobilité et permettre à un maximum de Belges de sortir de la dépendance à l'automobile. Il est grand temps de rétablir la confiance. Comment le chemin de fer pourra-t-il être remis sur les rails au cours des mois à venir et comment la confiance des voyageurs peut-elle être regagnée?

La confiance du personnel a également été perdue. On peut faire preuve de beaucoup de compréhension pour le manque de personnel, le matériel défectueux, les heures supplémentaires, etc. Les réactions des syndicats à ces problèmes, en revanche, suscitent des interrogations et ne permettront pas de relever la SNCB. Les problèmes ne seront pas résolus en continuant de s'en prendre aux voyageurs. Les syndicats doivent faire partie de la solution. Ils doivent participer à la réflexion en vue de trouver des solutions à court et moyen terme, des gains d'efficacité et des propositions concrètes qui ne doivent pas toujours coûter de l'argent, et trouver non seulement des mesures pour le personnel, mais également pour les cadres.

Le ministre peut-il également indiquer où en sont les discussions actuelles? La deuxième grève pourra-t-elle être évitée? La grève ne permettra clairement pas de résoudre le malaise qui sévit à la SNCB. Les ambitions du "transfert modal" ne pourront être réalisées et la SNCB ne pourra atteindre ses objectifs que si tous les acteurs s'unissent. L'année 2024 sera l'année de la première évaluation du nouveau contrat de gestion. La SNCB pourra-t-elle redevenir ce partenaire de transport fiable? Le service garanti permet d'assurer cette fiabilité en cas de grèves, il ne reste plus qu'à la garantir le reste du temps. Lors de la dernière grève, le service garanti s'est en tout cas très bien déroulé et l'intervenante remercie à cet effet les non-grévistes.

L'année 2024 sera également l'année de la présentation des résultats de l'étude relative à l'offre d'un cadre

loopt het op het spoor voor geen meter. De treinreiziger hoort al maanden hetzelfde riedeltje: een tekort aan rijdend personeel, een gebrekkige instroom van nieuw materieel of de oorzaak die bij derden ligt. De oorzaken zijn bekend, maar de oplossingen? Dit kan niet in een vingerknip worden opgelost. En er is de laatste maanden heel wat nieuw materieel op de sporen, en er loopt nieuw personeel door de treinen, maar de reiziger is het echt beu. Pendelaars die vroeger de trein namen werken nu afwisselend thuis en pendelen met de wagen. Hierdoor worden de filerecords gebroken. In de beleidsnota staat dat mobiliteit een vrije keuze moet worden en dat zoveel als mogelijk Belgen in staat moeten worden gesteld af te zien van hun autoafhankelijkheid. Het is hoog tijd om het vertrouwen te herstellen. Hoe kan de komende maanden het spoor weer op de rails worden gezet en hoe kan het vertrouwen van de reiziger worden teruggewonnen?

Ook het vertrouwen van het personeel is zoek. Er kan heel veel begrip worden getoond voor het personeelstekort, het gebrekkige materieel, overuren... Voor het gevolg dat de bonden hieraan geven is er minder begrip. De NMBS gaat niet op het rechte spoor worden gestaakt. De problemen gaan niet worden opgelost door de reiziger nog verder te pesten. De vakbonden moeten deel uitmaken van de oplossing. Ze moeten mee nadenken over oplossingen op korte en middellange termijn, over efficiëntiewinsten en concrete voorstellen die niet altijd geld moeten kosten, en niet alleen maatregelen voor het personeel maar ook voor de directiekaders.

Kan er ook een stand van zaken worden gegeven over de lopende gesprekken? Kan de tweede staking worden afgewend? Staken is duidelijk niet de oplossing voor de malaise waarin de NMBS zich bevindt. Enkel indien iedereen aan hetzelfde zeel trekt kunnen de ambities rond de "modal shift" worden gerealiseerd, en kan de NMBS ook haar eigen doelstellingen realiseren. 2024 is het jaar waarin een eerste evaluatie van het nieuwe beheerscontract zal worden gestart. Kan de NMBS terug die betrouwbare vervoerspartner worden? Door de gegarandeerde dienstverlening kan ze dit alvast zijn tijdens stakingen, nu nog als er niet wordt gestaakt. Tijdens de laatste staking verliep de gegarandeerde dienstverlening alvast zeer vlot, waarvoor dank aan de mensen die niet hebben gestaakt.

2024 is ook het jaar waarin de resultaten zullen worden voorgesteld van het onderzoek naar het bieden van

pour les futurs projets pilotes locaux visant à ouvrir partiellement le marché ferroviaire.

D'énormes progrès ont été réalisés en ce qui concerne les contrats de gestion, du nouveau matériel roulant circule sur le rail belge et l'épaisseur des vitres de toutes les nouvelles voitures M7 a été réduite au laser, ce qui est important pour améliorer la connexion aux réseaux mobiles. Des travaux sont également en cours pour améliorer la couverture le long des voies. Il est positif que ces vitres découpées au laser soient désormais la norme, afin que la connectivité à bord des trains devienne effectivement fiable. La SNCB souhaite que les voyageurs utilisent de plus en plus les réseaux mobiles: l'application mobile permet d'informer les voyageurs, et la possibilité a été créée d'envoyer des messages d'alerte silencieux par WhatsApp, ce qui est important en cas d'agression ou de harcèlement sexuel. Sans une connexion mobile digne de ce nom, on ne va pas très loin. Et c'est précisément le problème pour les liaisons ferroviaires qui ne font pas partie des 15 lignes qui comptent le plus de passagers et pour celles que n'emprunte pas le matériel roulant M7.

L'appel aux subventions de la ministre De Sutter n'a pas donné grand-chose. Il est grand temps que la SNCB, les opérateurs mobiles et Infrabel se réunissent autour d'une table pour trouver une solution à court terme. Les résultats de l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT) sont vraiment pathétiques.

Un autre chantier ferroviaire qui mérite toute l'attention est la procédure de suppression de passages à niveau. Comme c'est le cas pour tous les grands chantiers ferroviaires, son achèvement requiert beaucoup de temps et une patience d'ange. Il faut espérer que dossier ne subira pas le même sort que celui de la gare de Gand et qu'il ne devra pas être remanié à plusieurs reprises avant de voir le jour. Dans cette nouvelle procédure, les administrations locales doivent intervenir d'égal à égal dans la décision de supprimer ou non un passage à niveau. À cet égard, la sécurité constitue évidemment un élément majeur, mais il en va de même pour l'interconnexion entre les différentes zones résidentielles. Pour l'instant, les administrations locales ne constatent aucun changement dans l'attitude d'Infrabel.

La note de politique générale indique également qu'un système d'amendes administratives sera introduit pour les infractions à la réglementation relative à la signalisation aux passages à niveau. N'est-il pas dangereux de sanctionner ces infractions au moyen d'amendes administratives et, partant, de les dépenaliser? Certes, cette modification permettrait d'imposer des sanctions plus rapides et plus lourdes, mais la dépenalisation n'envoie-t-elle pas un signal erroné?

een kader voor toekomstige lokale proefprojecten om de spoorwegmarkt gedeeltelijk open te stellen.

Er is enorme vooruitgang geboekt met de beheerscontracten, er rijdt nieuw materieel rond op de Belgische sporen en alle nieuwe M7 rijkstrijtuigen hebben gelaserde ruiten, wat toch belangrijk is om een betere verbinding met mobiele netwerken te hebben. Er wordt ook gewerkt aan een betere dekking langs de sporen. Het is goed dat deze gelaserde ruiten als standaard worden beschouwd, zodat de verbinding op de treinen effectief betrouwbaar wordt. De NMBS wenst dat de reizigers meer en meer gebruik maken van mobiele netwerken. Er is de reizigersinformatie via de app, of een stil noodalarm, belangrijk bij agressie of seksuele intimidatie, via whatsapp. Zonder een deftige mobiele verbinding komt men daarmee niet ver. En dat is net het probleem voor de treinverbindingen die niet behoren tot die 15 lijnen met de meeste reizigers noch waar M7 materieel rijdt.

De subsidieoproep van minister De Sutter heeft weinig opgebracht. Het is hoog tijd dat de NMBS, de gsm-operatoren en Infrabel samen aan tafel worden gebracht om een traject op korte termijn uit te werken. De resultaten van het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie (afkorting: BIPT) zijn echt bedroevend.

Een andere spoorwerf die moet worden benadrukt is de procedure voor de opheffing van een overweg. Zoals bij elke grote spoorwerf vergt het heel veel tijd en een engelengeduld vooraleer ook deze spoorwerf klaar is. Hopelijk wordt dit geen dossier zoals het station van Gent, en moet het niet meermaals worden herschreven vooraleer het in uitvoering is. Er moet een procedure worden gecreëerd die lokale besturen een evenwaardige partner maken in het al dan niet afschaffen van een overweg. Veiligheid is daar uiteraard een element in, maar ook bereikbaarheid tussen verschillende woonwijken. Op dit moment kunnen de lokale besturen geen enkele verandering in de houding van Infrabel zien.

In de beleidsnota staat ook dat er systeem van administratieve boetes zal worden ingevoerd voor inbreuken op de reglementering inzake de signalisatie aan overwegen. Is het niet gevaarlijk deze overtredingen met administratieve sancties te gaan bestraffen en ze zo te depenaliseren? Er kan dan sneller en meer worden bestraft maar geeft depenalisering geen fout signaal?

La sécurité des chantiers ferroviaires fait également l'objet d'une attention particulière dans la note de politique générale. Dans cette optique, un passage important a été intégré dans le contrat de gestion avec Infrabel pour tenter de trouver un équilibre entre la sécurité et les nuisances causées par les travaux. Mais les questions écrites posées à ce sujet il y a près d'un an n'ont toujours pas reçu de réponse. La question écrite de la semaine dernière, pour laquelle une réponse avait été promise dans la semaine, reste également sans réponse.

Pour le transport de marchandises également, le constat est que la situation sera meilleure à l'horizon 2040. Reste à savoir si ce sera avec ou sans Lineas. Les articles de presse n'ont pas arrangé la situation. Si davantage de camions doivent être retirés de la circulation, il importe de trouver des solutions. Des contacts ont-ils été pris avec Lineas pour trouver une solution à court terme? À plus long terme, un système de subvention pour le transport de marchandises par wagons isolés pourrait apporter une solution structurelle. Où en est l'élaboration de ce système? Quels sont les obstacles qui doivent encore être levés? En tout cas, cette question devient très urgente.

Pendant la présidence européenne, le rail jouera un rôle central. La sécurité ferroviaire est une priorité essentielle. Mais l'équilibre entre sécurité et régulation doit être préservé. En ce qui concerne l'accessibilité du réseau ferroviaire européen, les opérateurs sont confrontés à une multitude de réglementations kafkaïennes. Il faut espérer que la présidence belge pourra jouer un rôle important à cet égard.

Une lacune remarquable dans la note de politique générale est la liaison ferroviaire Anvers-Hamont-Weert, qui reste un dossier crucial et tout à fait prioritaire pour la région. Un autre grand absent est le désenclavement de l'aéroport national par une ligne ferroviaire à grande vitesse. L'intervenante espère que la présidence pourra être pleinement mise à profit pour mettre ces dossiers sur la table des négociations bilatérales.

Les chiffres de la sécurité routière ne sont pas bons. Tout le monde partage l'ambition de tendre vers l'objectif de zéro mort sur les routes. Mais la voie à emprunter pour y parvenir reste un grand point d'interrogation. Continuer à faire comme avant ou augmenter les sanctions n'y fera évidemment rien. Ce qu'il faut, c'est un changement de comportement et une application plus stricte des sanctions. Il est essentiel de veiller au respect des règles en vigueur. La mise en place d'un radar tronçon à Grobbendonk a eu un effet très positif sur les accidents de la route, en particulier chez les usagers faibles. Personne n'aime payer des amendes. Le champion flamand en termes de nombre d'amendes SAC

Ook de veiligheid van werken aan het spoor krijgen bijzondere aandacht in de beleidsnota. In het beheerscontract met Infrabel werd daarom een belangrijke passage ingeschreven dat de balans tracht te vinden tussen veiligheid en de hinder die werken met zich meebrengen. Maar op de schriftelijke vragen die bijna een jaar geleden hierover werden ingediend is nog altijd geen antwoord gekomen. Ook de schriftelijke vraag van vorige week, waarvoor een antwoord binnen de week was beloofd, blijft onbeantwoord.

Ook voor het goederenvervoer geldt de vaststelling dat het tegen 2040 beter zal zijn. Of dit met of zonder Lineas zal zijn is nog te bekijken. De krantenartikelen hebben daar geen positieve bijdrage aan geleverd. Als er meer vrachtwagens van de weg moeten worden gehaald is het belangrijk dat er naar oplossingen wordt gezocht. Is er al contact geweest met Lineas, voor het garanderen van een oplossing op korte termijn? Op langere termijn zal een subsidiesysteem voor de *single wagon load* structureel een oplossing kunnen bieden. Hoever staat de uitwerking daarvan? Welke hinderpalen moeten nog uit de weg worden geruimd? Het wordt in elk geval zeer urgent.

Tijdens het Europese voorzitterschap zal het spoor een centrale rol spelen. Spoorveiligheid is een belangrijke prioriteit. Maar het evenwicht tussen veiligheid en regelgeving moet wel bewaard blijven. Op het gebied van de toegankelijkheid van het Europese spoorweginet worden de operatoren met heel wat kafkaïaanse regels geconfronteerd. Hopelijk kan het Belgische voorzitterschap hierin een belangrijke rol opnemen.

Wat in de beleidsnota ontbreekt is de treinverbinding Antwerpen-Hamont-Weert, die voor de regio een heel belangrijk dossier met immense prioriteiten blijft. Ook de ontsluiting van de nationale luchthaven met een hogesnelheidslijn staat niet in de beleidsnota. Hopelijk kan het voorzitterschap ten volle worden gebruikt om deze dossiers op de bilaterale tafel te leggen.

De cijfers voor verkeersveiligheid zijn niet goed. Iedereen deelt de ambitie om te evolueren naar nul verkeersdoden. Maar het pad om dat doel te bereiken is op dit moment niet zichtbaar. Door te blijven doen zoals men bezig was of door de straffen te verhogen zal het uiteraard niet lukken. Er is een gedragsverandering en een forsere handhaving nodig. Handhaving is heel belangrijk. Op een traject met trajectcontrole in Grobbendonk kan een heel positief effect op de verkeersongevallen, zeker met zwakke weggebruikers, worden vastgesteld. Niemand betaald graag boetes. De koploper in Vlaanderen op het gebied van het aantal GAS-boetes in zone 30 en zone 50 is de gemeente Tremelo, met 17.000 boetes en

infligées dans les zones 30 et 50 est la commune de Tremelo, avec 17.000 amendes, représentant un montant de 900.000 euros. À Tremelo, c'est un échevin de la N-VA qui est responsable de cette matière. La ligne de la section locale du parti diffère apparemment de celle de la N-VA au Parlement.

La révision du Code de la route semble enfin proche d'aboutir. En raison de la répartition des compétences en matière de mobilité, il n'est plus possible de modifier en profondeur le Code de la route sans l'implication des Régions. La réforme est évidemment nécessaire. Le Code de la route actuel date de 1970. La membre forme le vœu que le nouveau Code de la route verra le jour l'année prochaine et que les règles devenues archaïques pourront être enterrées une fois pour toutes.

Alors que la vision relative aux chemins de fer promet le paradis sur terre, celle de la voiture autonome est beaucoup plus conservatrice. Néanmoins, il s'agit d'un atout important pour la sécurité routière, qui est certainement un élément clé du secteur automobile de l'avenir. Heureusement, le ton de la note de politique générale est beaucoup plus modéré que celui du *Standaard*. La meilleure façon de déterminer l'avenir est de le créer soi-même, et cela commence aujourd'hui. Non seulement en élaborant des visions à long terme, mais en retroussant nos manches dès aujourd'hui et en empêchant que la législation devienne un obstacle à l'innovation.

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) estime que la dernière note de politique générale d'une législature appelle l'établissement d'un bilan. Et le bilan de la mobilité est triple.

En matière de politique ferroviaire, on peut constater un changement de paradigme. Le fait que la SNCB puisse conserver le monopole pour dix ans supplémentaires a été une décision capitale, tout comme les contrats de gestion qui ont enfin été finalisés après dix ans de stagnation, avec des objectifs clairs, et tout comme les moyens supplémentaires investis au cours de cette législature. Un plan financier est prêt pour les dix prochaines années. Une vision claire existe désormais. Un plan a été établi pour le transport de marchandises, avec des ambitions claires. Les lignes ont bougé et un changement de cap semble désormais possible. Néanmoins, sur le terrain, cela ne se traduit pas encore par les résultats que tout le monde souhaite. Certaines circonstances sont en outre indépendantes de la volonté du ministre, comme la situation du marché de l'emploi, ou comme la pandémie de COVID-19 qui a profondément affecté le nombre de passagers. Certains de ces voyageurs ne reprendront pas le train, tout simplement parce qu'ils travaillent à domicile. En soi, il ne s'agit pas d'une mauvaise évolution.

een bedrag van 900.000 euro. In Tremelo is een NVA-schepen hiervoor verantwoordelijk. De lokale partijlijn verschilt blijkbaar van de NVA-partijlijn in het parlement.

Er komt eindelijk zicht op de vernieuwde wegcode. Door de bevoegdheidsverdeling van mobiliteit is het niet meer mogelijk een grondige wijziging van de wegcode door te voeren zonder dat de gewesten hierin betrokken zijn. De hervorming is uiteraard nodig. De huidige wegcode dateert van 1970. Hopelijk is er volgend jaar een nieuwe wegcode en kunnen de regels over de mal-lejan definitief ten grave worden gedragen.

Waar de visie voor de spoorwegen de hemel op aarde belooft, is die voor de zelfrijdende wagen een pak conservatiever. Nochtans is het een belangrijke troef voor extra verkeersveiligheid en is het zeker de automobielsector van de toekomst. De toon in de beleidsnota is gelukkig een pak gematigder dan in de *Standaard*. De beste manier om de toekomst te bepalen is door ze zelf te creëren, en dat begint vandaag. Niet enkel door visies te verkondigen op lange termijn, maar door vandaag de handen uit de mouwen te steken en te voorkomen dat wetgeving innovatie in de weg staat.

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) vindt dat de laatste beleidsnota van een zittingsperiode vraagt om een bilan op te maken. En het bilan voor mobiliteit is driedig.

Op het vlak van het spoorbeleid zijn er bakens verzet. Het feit dat de NMBS nog tien jaar een monopoly kan behouden is een heel belangrijke beslissing geweest, net zoals de beheerscontracten die na tien jaar stilstand eindelijk werden gesloten, met duidelijke doelstellingen en net zoals de extra middelen die tijdens deze legislatuur werden geïnvesteerd. Er ligt een financieel plan klaar voor de komende tien jaar. Er is een duidelijke visie. Er is een plan voor het goederenvervoer, met duidelijke ambities. Dit zijn allemaal bakens die werden verzet en waarmee de tanker kan worden gekeerd. Alleen vertaalt dit zich op het terrein nog niet naar de resultaten waarnaar iedereen zo verlangt. Er zijn ook omstandigheden waarop de minister geen vat heeft, zoals de situatie van de arbeidsmarkt, of zoals de coronagolf die een diepgaande impact op de reizigersaantallen heeft gehad. Een aantal van deze reizigers komt niet meer terug omdat ze eenvoudigweg thuis werken. Op zich is dat geen verkeerde evolutie.

Dans le domaine de l'aviation, certains progrès assez modestes ont été réalisés, mais l'établissement et la mise en œuvre d'un plan global font toujours défaut.

Sur le plan de la sécurité routière, il faut bien reconnaître une stagnation car les partenaires du gouvernement, incapables de prendre les mesures nécessaires pour réduire le nombre de blessés et sauver des vies, ne respectent pas les engagements pris dans le cadre de l'accord de gouvernement.

À partir du 10 décembre 2023, 2.000 trains viendront s'ajouter au réseau ferroviaire déjà lourdement chargé, alors que la ponctualité est en chute libre et que le nombre de trains supprimés a fortement augmenté. La SNCB a-t-elle fourni des indications ou des garanties que ces trains supplémentaires n'encombreront pas davantage le réseau ferroviaire? Où en est la livraison des nouvelles rames? Existe-t-il d'autres projets ou de nouvelles initiatives visant à améliorer la ponctualité? La note de politique générale fait l'impasse sur la pénurie chronique de personnel à la SNCB. Elle mentionne, en page 21, que les recrutements se poursuivent en 2023 selon le planning établi et que cette dynamique positive se poursuivra en 2024. Mais il y a aussi un flux important de départs et 2.000 trains supplémentaires par jour doivent être programmés après le 10 décembre. La note de politique générale laisse entendre que l'extension du service, d'une part, et l'augmentation des effectifs, d'autre part, sont toutes deux en bonne voie. La grève d'il y a quelques semaines semble montrer qu'il n'en est rien. Le ministre Gilkinet dispose-t-il d'informations indiquant que la situation va rapidement s'améliorer?

Pour faire face aux agressions, la mise en place d'une alarme silencieuse via WhatsApp à partir de 2024 est une mesure très positive. Le ministre Gilkinet est-il favorable à une tolérance zéro absolue en cas d'agression contre le personnel de bord? Une concertation a-t-elle eu lieu avec le ministre de la Justice?

En ce qui concerne la sécurité dans les gares, on ne peut ignorer la criminalité aux abords de Bruxelles-Midi, qui a donné lieu à un plan d'action comprenant 22 actions pour améliorer la sécurité et la propreté dans et autour de la gare du Midi. Quel est l'État d'avancement de ce plan?

Le "Dampoort Express" est la seule liaison directe entre Bruxelles et Gand Dampoort, Gentbrugge et quelques autres gares de la région gantoise. Ce train était toujours bondé. S'il est avancé d'une heure, il ne s'agira évidemment plus d'un train de pointe et il ne sera sans doute plus aussi rempli. Les voyageurs qui prennent ce train aujourd'hui devront se rabattre sur des initiatives beaucoup moins intéressantes. Lundi

Op het vlak van de luchtvaart werden een aantal eerder kleine stapjes vooruitgezet, maar ontbreekt nog een totaalplan en de uitvoering daarvan.

Op het vlak van verkeersveiligheid moet worden vastgesteld dat het eerder is geëindigd met stilstand, omdat regeringspartners, die niet in staat zijn om de noodzakelijke maatregelen te nemen om het aantal gewonden te verminderen en om mensenlevens te redden, afspraken uit het regeerakkoord niet nakomen.

Vanaf 10 december 2023 komen er 2.000 treinen bij op het zwaarbelaste spoorwegnet, op een moment dat de stiptheid in vrije val is en het aantal afgeschafte treinen sterk gestegen is. Heeft de NMBS aanwijzingen of garanties gegeven dat deze extra treinen het spoor-net niet verder zullen doen dichtslibben? Hoe staat het met de levering van nieuwe treinstellen? Zijn er nog andere projecten of nieuwe initiatieven om de stiptheid te verbeteren? In de beleidsnota staat niets over het chronisch personeelstekort bij de NMBS. Op bladzijde 21 staat dat de aanwervingen in 2023 op schema liggen en dat deze positieve dynamiek zich in 2024 zal doorzetten. Maar er is ook een grote uitstroom en er moeten na 10 december 2.000 extra treinen per dag worden ingepland. De beleidsnota laat uitschijnen dat de uitbreiding van de dienstverlening aan de ene kant en de uitbreiding van het personeelsbestand aan de andere kant beide op schema zitten. De staking van enkele weken geleden laat vermoeden dat dit niet het geval is. Heeft minister Gilkinet informatie waaruit blijkt dat de situatie snel gaat verbeteren?

Voor de aanpak van de agressie is het heel goed dat er vanaf 2024 een stil alarm via whatsapp komt. Is minister Gilkinet voorstander van een absolute nultolerantie voor agressie tegen treinpersoneel? Is er al overleg geweest met de minister van Justitie?

Op het gebied van de veiligheid in de stations was er de criminaliteit rond Brussel Zuid, wat heeft geleid tot een actieplan met 22 acties om de veiligheid en de netheid in en rond het Zuidstation te verbeteren. Hoe staat het de uitwerking van dat plan?

De "Dampoort Express" is de enige rechtstreekse verbinding tussen Gent Dampoort, Gentbrugge en enkele andere stations in de Gentse regio met Brussel, die elke dag stampvol zat. Door deze trein een uur te vervroegen is het natuurlijk geen piekurein meer en zal die vermoedelijk ook niet meer zo vol zitten. De reizigers die deze trein vandaag nemen zullen aangewezen zijn op veel minder goede initiatieven. Vorige week maandag

dernier, un groupe de travail technique s'est penché sur la question. Qu'a fait ce groupe de travail? Quelles alternatives ont été examinées? Quel est le résultat? Quelle est l'alternative pour les passagers de la région gantoise? Plus de 2.300 signatures ont été recueillies pour le maintien de ce train de pointe.

L'été dernier, 8 % de voyageurs supplémentaires ont opté pour le train. Il s'agit d'une évolution positive, mais il reste encore beaucoup à faire pour doubler le nombre de voyageurs ferroviaires d'ici 2040. Les voyages en train non liés au travail présentent un grand potentiel. En dehors des promotions spéciales, comme cet été, un voyage en train reste une alternative très coûteuse par rapport à la voiture. Cette année, la Chambre a approuvé une résolution demandant d'examiner, avec les ministres régionaux, la manière d'introduire un tarif intégré et abordable à l'instar des modèles autrichien et allemand. Cette question a-t-elle déjà été discutée lors de la CIM des ministres de la mobilité? Quels sont les progrès réalisés?

Dans le cadre de la présidence belge de l'Union européenne, la note de politique générale indique qu'il convient de rendre le *ticketing* plus simple, plus lisible et davantage centré sur l'utilisateur. La Commission européenne n'a pas encore pris d'initiatives supplémentaires à ce sujet. Une initiative sera-t-elle prise pendant la présidence européenne?

Pour améliorer l'accessibilité, on travaille en collaboration avec des associations représentatives des personnes handicapées. Quelles sont les principales priorités de ces personnes? Quelles adaptations jugent-elles importantes pour la prochaine législature?

La SNCB a lancé une nouvelle application permettant de demander de l'aide au personnel de la SNCB. Quels en sont les résultats? Comment le personnel vit-il cette innovation?

En matière de sécurité routière, force est de constater que les engagements figurant dans l'accord de gouvernement ne sont pas respectés. À la page 6 de la note de politique générale, on peut lire ce qui suit: "Je veille toujours à ce que les blocages d'aujourd'hui ne compromettent pas les décisions de demain; surtout pour les sujets les plus clivants, comme la lutte contre la récidive des infractions au volant." Qu'est-ce que cela signifie? À quoi veille-t-on exactement? Tout ce que l'on voit, c'est des blocages, des blocages et encore des blocages au sein du gouvernement, quels que soient les efforts déployés par le ministre Gilkinet...

Il est incompréhensible qu'une initiative visant à examiner la logique du système d'amendes pour les

heeft een technische werkgroep zich hierover gebogen. Wat heeft deze werkgroep gedaan? Welke alternatieven zijn er bekeken? Wat is het resultaat? Welk alternatief is er voor de reizigers uit de Gentse regio? Er werden meer dan 2.300 handtekeningen opgehaald voor het behoud van deze piekurtrein.

Afgelopen zomer hebben 8 % meer reizigers voor de trein gekozen. Dit is een positieve evolutie, maar er zijn nog veel inspanningen nodig om het aantal treinreizigers tegen 2040 te verdubbelen. Er ligt een groot potentieel bij niet woon-werk gerelateerde treinverplaatsingen. Buiten speciale acties, zoals in de zomer het geval was, blijft een treinstap toch een heel duur alternatief in vergelijking met de wagen. De kamer heeft dit jaar een resolutie goedgekeurd waarin wordt gevraagd om samen met de ministers van de gewesten te onderzoeken hoe een geïntegreerd en betaalbaar tarief naar Oostenrijks en Duits voorbeeld kan worden ingevoerd. Werd dit reeds besproken op de ICM van de ministers van mobiliteit? Hoever staat het daarmee?

Met het oog op het Europese voorzitterschap van België staat in de beleidsnota dat *ticketing* eenvoudiger, duidelijker een meer gebruikersgericht moet worden gemaakt. De Europese Commissie heeft hierrond nog geen aanvullende initiatieven genomen. Zal er een initiatief worden genomen tijdens het Europese voorzitterschap?

Voor het verbeteren van de toegankelijkheid wordt er samengewerkt met verenigingen voor personen met een handicap. Wat zijn voor deze mensen de grootste prioriteiten? Welke aanpassingen vinden zij belangrijk voor de komende regeerperiode?

De NMBS heeft een nieuwe app gelanceerd voor het vragen van bijstand aan het NMBS-personeel. Wat zijn de resultaten daarvan? Hoe ervaart het personeel deze vernieuwing?

Op het vlak van verkeersveiligheid moet worden vastgesteld dat de afspraken uit het regeerakkoord niet worden nageleefd. Op bladzijde zes van de beleidsnota staat: "Ik zorg er altijd voor dat de blokkades van vandaag de beslissingen van morgen niet in gevaar brengen, vooral als het gaat om de meest verdeeldheid zaaiende kwesties, zoals de strijd tegen recidive inzake verkeersovertredingen." Wat betekent dit? Waarvoor wordt er precies gezorgd? Het enige wat zichtbaar is, is blokkering, blokkering en blokkering in de schoot van de regering, hoe hard minister Gilkinet ook heeft geprobeerd...

Het is onbegrijpelijk dat een initiatief om de logica in het boetesysteem voor snelheidsovertredingen te

excès de vitesse soit considérée par le groupe N-VA comme quelque chose qui ne sert qu'à faire entrer de l'argent dans les caisses. Il est tout de même logique que, plus une infraction met les autres en danger, plus l'amende augmente. Aujourd'hui, on peut lire dans les journaux que le contrôle de la vitesse tout au long d'un trajet entraîne une réduction de 55 % des accidents avec lésions corporelles. En matière de sécurité routière, on ne peut pas en même temps souffler le chaud et le froid. On ne peut ignorer le fait que le lourd tribut payé sur les routes belges n'a plus diminué depuis des années.

Il est nécessaire de trouver une solution durable et équilibrée pour lutter contre les nuisances sonores de l'aéroport national. L'impact de la pollution sonore sur la santé est énorme. Pour y remédier, il faut une coopération à tous les niveaux. L'accord du gouvernement fédéral indique que le gouvernement travaillera sur un projet de loi aérienne équilibré. Il s'agit toujours de la clé de voûte d'une solution équilibrée pour réduire les nuisances et la pollution sonores. Un projet de loi instaurant un cadre légal et démocratique a été mis sur la table du gouvernement cet automne. Est-ce le fameux projet de loi sur les vols?

Le permis environnemental de l'aéroport de Bruxelles National vient à échéance à l'été 2024. La Région flamande est compétente pour délivrer un nouveau permis. La note de politique générale indique que l'on restera attentif au processus et au contenu de la demande de permis. Le gouvernement fédéral a-t-il une position à ce sujet? Le ministre Gilkinet mettra-t-il lui-même sur la table certaines propositions concernant les normes de bruit ou les mouvements de vol? La révision du permis environnemental a-t-elle déjà fait l'objet de discussions au sein de la CIM?

Il existe un projet d'arrêté ministériel visant à revoir les QC aux heures les plus sensibles. Ce projet prévoit également l'interdiction des vols de nuit. Le gouvernement s'est-il déjà mis d'accord à ce sujet? Y a-t-il une perspective de solution?

L'intervenant formule encore une observation qui n'a aucun rapport avec la note de politique générale. Notre collègue Tomas Roggeman (NVA) a déclaré que le gouvernement Vivaldi devrait cesser de rendre les choses difficiles pour les petits indépendants. C'est pourtant ce gouvernement Vivaldi qui a fait en sorte que tous les petits indépendants de Belgique puissent compter sur une pension minimum à part entière sans augmentation de leurs cotisations de pension.

M. Josy Arens (Les Engagés) trouve beaucoup d'autosatisfaction dans la note de politique générale. Elle mentionne des études en cours et des projets en

bekijken door de NVA-fractie wordt weggezet als iets dat enkel dient om de kassa te doen rinkelen. Het is toch logisch dat naarmate een overtreding meer gevaar oplevert voor anderen de boetes stijgen. Vandaag kan in de kranten worden gelezen dat trajectcontrole leidt tot een vermindering van het aantal letselgevallen met 55 %. Op het gebied van verkeersveiligheid kan niet warm en koud tegelijk worden geblazen. Er mag niet worden weggekeken van het feit dat al jaren de tol op de Belgische wegen niet meer daalt.

Een duurzame en evenwichtige oplossing voor de aanpak van de geluidshinder van de nationale luchthaven is noodzakelijk. De impact van geluidshinder op de gezondheid is enorm. Dit aanpakken vereist samenwerking op alle niveaus. In het federale regeerakkoord staat dat de regering een ontwerp van evenwichtige vliegwet zal uitwerken. Dit is nog altijd het sluitstuk van een evenwichtige oplossing voor minder overlast en geluidshinder. Een wetsontwerp dat een wettelijk en democratisch kader vastlegt wordt dit najaar op de regeringstafel gelegd. Is dat de fameuze vliegwet die eraan komt?

De milieuvergunning van de luchthaven Brussel Nationaal vervalt in de zomer van 2024. Het Vlaams Gewest is bevoegd voor het afleveren van de nieuwe vergunning. De beleidsnota vermeldt dat er aandacht blijft voor het proces en de inhoud van de vergunningsaanvraag. Heeft de federale regering hier een standpunt over? Zal minister Gilkinet zelf bepaalde voorstellen met betrekking tot geluidsnormen of vliegbewegingen op tafel leggen? Wordt de herziening van de milieuvergunning al besproken op de ICM?

Er is een ontwerp van ministerieel besluit waarmee de QC's op de meest gevoelige tijdstippen worden herzien. En dit bevat ook een verbod op nachtvluchten. Is hierover al een akkoord binnen de regering? Is er zicht op een oplossing?

Nog een opmerking die niets te maken heeft met de beleidsnota. Collega Tomas Roggeman (NVA) heeft gezegd dat de Vivaldiregering moet ophouden met het de kleine zelfstandige moeilijk genoeg te maken. Maar het is wel deze Vivaldiregering die er heeft voor gezorgd dat alle kleine zelfstandigen in België kunnen rekenen op een volwaardig minimumpensioen zonder dat de pensioenbijdragen van deze zelfstandigen verhogen.

De heer Josy Arens (Les Engagés) heeft in de beleidsnota veel zelfgenoegzaamheid gelezen. Er worden lopende onderzoeken en projecten die ter discussie

discussion, mais très peu d'engagements concrets. Mais quels sont les engagements concrets pour les six prochains mois? Combien d'annulations de trains en moins? Combien de trains supplémentaires qui n'ont pas de retard? Combien de gares plus vivantes? Combien de jours de grève en moins?

On sait que les accidents impliquant des personnes sont l'une des raisons expliquant les retards, voire les annulations de trains. L'objectif était de convenir d'un protocole permettant d'éviter le blocage d'une ligne pendant cinq ou six heures dans ce type de cas. Un protocole similaire existe déjà entre la STIB et le ministère public. Où en est-on?

Comme fin 2022, les syndicats de cheminots manifestent encore pour se faire entendre en 2023 et prévoient de paralyser le réseau ferroviaire les 6 et 7 décembre. Le ministre estime-t-il que les revendications des syndicats sont déraisonnables? Bien sûr, il vient d'annoncer que tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes et qu'il y aura plein de trains supplémentaires. Mais cela a été décidé sans demander l'avis du personnel et sans prévoir du personnel supplémentaire. Cela va entraîner un accroissement important de la charge de travail. On engage beaucoup, mais il y a aussi énormément de départs. L'équilibre entre les flux entrants et sortants n'est pas connu. Le discours du ministre l'est, et les syndicats s'y opposent en rappelant que la réalité est tout autre et que le ministre Gilkinet veut faire payer la majeure partie du coût de son ambition au personnel de la SNCB et d'Infrabel. Ce dernier ne fait pas grève pour de meilleures conditions de travail, mais pour des conditions de travail correctes.

La transition écologique ne réussira pas, sans le soutien de la population, à imposer des plans non harmonisés et inadaptés à la réalité. Les raisons de la grève annoncée et des deux jours de grève de novembre dernier ne sont pas des revendications salariales. Il est demandé de ne pas mettre la charrue avant les bœufs. Une large majorité souhaite soutenir l'augmentation de la productivité qui sera nécessaire pour atteindre les objectifs du nouveau contrat de gestion et de performance. Il est demandé de consolider et de stabiliser l'offre actuelle de trains avant de promettre les nouveaux trains prévus dans le nouveau plan de transport. Cela n'a pas de sens de promettre des services supplémentaires si personne n'est disponible pour les prester.

44.000 trains ont été supprimés en 2022. On n'a jamais annulé autant de trains. Ajouter des trains supplémentaires avant que les problèmes ne soient résolus est le meilleur moyen de faire fuir les navetteurs et de démotiver

staan vermeld, maar zeer weinig concrete toezeggingen. Maar wat zijn concrete engagementen voor de komende zes maanden? Hoeveel treinannuleringen minder? Hoeveel meer treinen die op tijd rijden? Hoeveel meer levendige stations? Hoeveel stakingsdagen minder?

Het is bekend dat ongelukken waar personen bij betrokken zijn een van de redenen zijn die de vertragingen of zelfs de annuleringen van treinen verklaren. Het was de bedoeling om overeenstemming te bereiken over een protocol dat het mogelijk zou maken in dat geval blokkeringen van een lijn voor vijf of zes uur te voorkomen. Een dergelijk protocol bestaat al tussen de MIVB en het Openbaar Ministerie. Hoeveel staat dit?

Net als eind 2022 demonstreren de spoorwegvakbonden ook in 2023 om van zich te laten horen en plannen ze om op 6 en 7 december 2023 het spoorwegnet lam te leggen. Vindt de minister de eisen van de bonden onredelijk? Natuurlijk heeft de minister net verkondigd dat alles goed gaat in de beste van alle mogelijke werelden. En er komen veel extra treinen. Maar dit is beslist zonder de mening van het personeel te vragen en zonder in extra personeel te voorzien. Dit gaat heel wat overwerk veroorzaken. Er worden veel mensen aangeworven. Maar er zijn ook veel vertrekkers. De balans tussen nieuwkomers en vertrekkers is niet bekend. Het discours van de minister is bekend en de bonden willen dat tegenspreken door eraan te herinneren dat de realiteit heel anders is en dat minister Gilkinet het personeel van de NMBS en Infrabel het grootste deel van de kosten van zijn ambitie wil laten betalen. De mensen van de NMBS en Infrabel staken niet voor betere arbeidsvoorwaarden maar wel voor correcte arbeidsvoorwaarden.

De ecologische transitie zal niet lukken, zonder de steun van de mensen, plannen op te leggen die niet op elkaar zijn afgestemd en onaangepast zijn aan de werkelijkheid. De redenen voor de aangekondigde staking en de twee stakingsdagen van afgelopen november zijn geen looneisen. Er wordt gevraagd om het paard niet achter de wagen te spannen. Men wil met een grote meerderheid de productiviteitsstijging, die nodig zal zijn om de doelstellingen van het nieuwe management- en prestatiecontract te realiseren, ondersteunen. Er wordt opgeroepen tot consolidatie en stabilisatie van het huidige treinaanbod vooraleer nieuwe treinen te beloven zoals in het nieuwe vervoersplan. Het beloven van bijkomende diensten, waarvoor niemand beschikbaar is om ze uit te voeren, heeft geen zin.

44.000 treinen werden in 2022 geannuleerd. Nooit eerder werden zoveel treinen geannuleerd. Extra treinen toevoegen voordat de problemen zijn opgelost is de beste manier om pendelaars van het spoor weg te

le personnel, ce qui peut même aller jusqu'au burn-out. Le ministre Gilkinet doit prendre ses responsabilités et faire des propositions pour sortir la concertation sociale du marasme. C'est son devoir et il ne peut aller de l'avant sans la coopération des 28.000 personnes travaillant pour les chemins de fer en Belgique. Il reste encore quelques jours pour éviter les grèves de décembre.

Quant à la modernisation de la ligne Bruxelles – Luxembourg, il est à craindre que les annonces restent à nouveau des annonces. Il y a 50 ans, alors que Charles Ferdinand Nothomb était député, on a annoncé un train intercity à grande vitesse pendulaire. Il devait raccourcir de plusieurs dizaines de minutes le trajet entre Arlon, Libramont, Namur, Jemelle, ... et Bruxelles. Mais aujourd'hui, 50 ans plus tard, il n'y a toujours aucun engagement concret. Il n'y a toujours pas de train rapide entre Bruxelles et Luxembourg, et encore moins de train à grande vitesse. Lorsque les travaux de la ligne seront achevés à la fin de cette décennie, on gagnera peut-être 10 ou 15 minutes, mais on n'aura toujours pas de train rapide.

Cela dépend évidemment d'un accord avec M. François Bausch, le ministre luxembourgeois de la mobilité, auquel Mme Yuricko Backes a succédé après les dernières élections. Il faut espérer qu'il sera possible de la contacter rapidement et de commencer à discuter de la mobilité entre les villes luxembourgeoises et belges. La mesure dans laquelle le Luxembourg souhaite contribuer au développement d'une liaison ferroviaire transfrontalière pourra être discutée avec Mme Yuricko Backes. Les embouteillages autour de la ville de Luxembourg constituent à peu près un problème aussi grave que ceux autour de Bruxelles. Il serait une bonne chose que le Luxembourg investisse dans le rail conjointement avec la Belgique. Le Grand-Duché de Luxembourg a également besoin du rail afin d'améliorer la mobilité à destination de sa capitale. Il est même envisageable de déployer des trains luxembourgeois jusque Libramont. Cela renforcerait également la pertinence d'un *park plus ride* (P+R) à Viville. Ce P+R est nécessaire afin de pouvoir mettre en place une véritable mobilité dynamique avec le Luxembourg.

Les travaux à réaliser sur l'axe 3-Bruxelles Luxembourg sont en grande partie tributaires de l'obtention du prêt qu'Infrabel a sollicité auprès de la Banque européenne d'investissement (BEI). Est-il possible de fournir plus d'informations sur les négociations en cours?

En ce qui concerne la coordination avec les Régions, de multiples réunions, réflexions, dossiers en cours... sont mentionnés. En ressort-il quelque chose de concret?

jagen en het personeel te demotiveren, wat eventueel zelfs tot een burnout kan leiden. Minister Gilkinet moet zijn verantwoordelijkheid opnemen en voorstellen doen om het sociale overleg uit het slop te halen. Het is zijn plicht en hij kan niet vooruit zonder de medewerking van de 28.000 mensen die in België voor de spoorwegen werken. Er blijven nog enkele dagen om de stakingen in december af te wenden.

Voor de modernisering van de lijn Brussel Luxemburg is te vrezen dat mededelingen alweer slechts mededelingen zullen blijven. 50 jaar geleden, toen Charles Ferdinand Nothomb gedeputeerde was, werd een snelle intercitytrein met kantelbakinstallatie (Frans: *train pendulaire*) aangekondigd. Dit zou het traject van Aarlen, Libramont, Namen, Jemelle... naar Brussel tientallen minuten korter maken. Maar nu, 50 jaar later, zijn er nog altijd geen concrete engagementen. Er is nog altijd geen snelle trein van Brussel naar Luxemburg, laat staan een hogesnelheidstrein. Als de werkzaamheden op de lijn tegen het einde van dit decennium zullen zijn afgerond zal er misschien 10 of 15 minuten worden gewonnen, maar dat is geen snelle trein.

Natuurlijk is dit afhankelijk van een akkoord met de Luxemburgse minister van mobiliteit François Bausch, die na de laatste verkiezingen is opgevolgd door Yuricko Backes. Hopelijk kan er snel met haar contact worden genomen en van start worden gegaan met het bespreken van de mobiliteit tussen Luxemburg en de Belgische steden. Met haar kan besproken worden in welke mate Luxemburg wil bijdragen aan de ontwikkeling van een grensoverschrijdende spoorverbinding. De files rond Luxemburg stad zijn zowat even erg als de files rond Brussel. Het zou een goede zaak zijn als Luxemburg samen met België investeert in het spoor. Luxemburg heeft ook nood aan het spoor om de mobiliteit naar Luxemburg te verteteren. Er kan zelfs gedacht worden aan het inzetten van Luxemburgse treinen tot Libramont. Het zou een *park plus ride* (P+R) in Viville ook relevanter maken, een P+R die noodzakelijk is om een echte dynamische mobiliteit met Luxemburg tot stand te kunnen brengen.

De uit te voeren werkzaamheden op as 3-Brussel Luxemburg: zijn grotendeels afhankelijk van het verkrijgen van de lening die Infrabel bij de Europese Investeringsbank (afkorting: EIB) heeft aangevraagd. Kan er meer informatie worden gegeven over de lopende onderhandelingen?

Over de coördinatie met de regio's worden er talrijke vergaderingen, reflecties, lopende zaken... vermeld. Kan er iets concreet worden gezegd? Wat is er in

Quel point a été réalisé en coopération avec les Régions dans l'intérêt direct des navetteurs? Les étudiants de la province de Luxembourg doivent souvent attendre une heure à Namur pour prendre une correspondance à destination de Liège, et ce sans parler du nœud multimodal de Namur. Il s'agit d'une réalisation wallonne de la précédente législature, avec la coopération active de la ville de Namur. Hormis Namur, d'autres nœuds multimodaux ont-ils été réalisés?

Quels sont les projets ferroviaires prioritaires pour la Wallonie que M. Philippe Henry, le ministre wallon de la Mobilité, a communiqués? Quels points ont été discutés avec ce dernier et quel est leur État d'avancement?

Un projet de mobilité que les Régions et l'autorité fédérale auraient pu réaliser conjointement est l'amélioration des liaisons train-tram-bus. Il est question d'un projet autour d'un horaire intégré, pour lequel une étude vient d'être lancée. Aura-t-il ainsi fallu attendre trois ans pour lancer une étude au sujet d'une idée? Il ne sera plus possible d'encore réaliser quelque chose à cet égard au cours de cette législature.

La note de politique générale ne mentionne jamais la fracture numérique à laquelle sont confrontés les voyageurs qui ne sont pas vraiment familiarisés avec les méthodes de paiement numérique ou qui préfèrent ne pas payer par voie électronique. Il n'est plus possible de payer en espèces dans les trains. La SNCB déshumanise les petites gares et remplace le personnel des gares par des machines. Des mesures ont-elles été prises pour faciliter la vie des personnes vulnérables?

Les tarifs qui entreront en vigueur en 2025 prévoient des changements considérables pour les jeunes et les personnes âgées. Un tarif maximum sera-t-il instauré pour les longs trajets, par exemple entre Arlon et Ostende? Plus précisions peuvent-elles être apportées à ce sujet?

Mme Isabelle Durant, ancienne ministre de la Mobilité, a introduit le *Go Pass* il y a plus de dix ans. Celui-ci permettait également aux Luxembourgeois de prendre le train avant neuf heures. Des nouveautés intéressantes pour les jeunes et les seniors sont également attendues de la part de ce gouvernement.

La note de politique générale ne prévoit pas de budget pour la cybersécurité et la sécurisation de réseau. Ce point peut-il être commenté?

Les nouvelles voitures M7 devraient être livrées en avril 2024. Est-il possible d'accélérer cette livraison? Ces voitures peuvent-elles également être déployées dans la province de Luxembourg, qui est souvent oubliée?

samenwerking met de regio's in het directe belang van de pendelaars gerealiseerd? Studenten uit de provincie Luxemburg moeten in Namen vaak een uur wachten voor een correspondentie naar Luik. En zeg ook niets over het multimodale knooppunt van Namen. Dat is een Waalse realisatie van de vorige legislatuur, met de actieve medewerking van de stad Namen. Zijn er behalve Namen andere multimodale knooppunten gerealiseerd?

Welke zijn de prioritaire spoorwegprojecten voor Wallonië die door de Waalse minister voor Mobiliteit Philippe Henry werden meegedeeld? Wat is er met hem besproken en hoe staat het er mee?

Een mobiliteitsproject dat de gewesten en de federale overheid samen hadden kunnen uitvoeren is de verbetering van de trein-tram-busverbindingen. Er wordt gesproken over een project rond een geïntegreerde dienstregeling, waarvoor juist een studie werd gelanceerd. Het kostte dus drie jaar om een studie van een idee te lanceren? Het zal iet meer mogelijk zijn om tijdens deze legislatuur op dit punt nog iets te realiseren.

De beleidsnota vermeldt op geen enkel moment de digitale kloof die reizigers, die niet zo vertrouwd zijn met digitale betaalmethoden of liever niet digitaal betalen, ervaren. Op de trein kan niet meer met contact geld worden betaald. De NMBS ontmenselijkt de kleine stations en vervangt stationspersoneel door machines. Is er een actie ondernomen om het leven van de kwetsbaren te vergemakkelijken?

De tarieven die in 2025 van kracht worden, behelzen aanzienlijke veranderingen voor jongeren en senioren. Zal er een maximprijs komen voor lange trajecten, bijvoorbeeld tussen Aarlen en Oostende? Kunnen hierover meer details worden gegeven?

Voormalig minister Isabelle Durant heeft meer dan tien jaar geleden de *Go Pass* ingevoerd. Hiermee konden ook Luxemburgers voor negen uur de trein nemen. Ook van deze regering worden interessante nieuwigheden voor jongeren en senioren verwacht.

Er staat in de beleidsnota geen budget voor cyberveiligheid en beveiliging van het netwerk. Kan hierover iets worden gezegd?

De nieuwe M7's zouden in april 2024 worden geleverd. Kan dit worden versneld? Kunnen ze ook in de provincie Luxemburg, die vaak wordt vergeten, worden ingezet?

En matière de sécurité routière, il est positif que la proposition de Vias visant à effectuer systématiquement des contrôles de drogue en cas d'accident de la route avec blessés ait été activée. Une campagne de sensibilisation sera-t-elle également menée en la matière?

Le permis de conduire à points ne figure pas dans la note de politique générale. A-t-il été abandonné? On en parle déjà depuis trente ans, mais il n'y a pas de majorité en sa faveur au sein du gouvernement actuel. Le permis de conduire à points pourrait pourtant réduire considérablement le nombre d'accidents.

De plus amples détails peuvent-ils être apportés au sujet du projet de loi relatif à la lutte contre la récidive qui sera soumis au gouvernement? Porte-t-il sur toutes sortes de récidives? Quelles sont les sanctions prévues?

S'agissant de la sécurité des aéroports, la note de politique générale comprend un passage relativement préoccupant: "la sûreté aérienne est et reste la priorité de la DGTA. Les mesures prises doivent être proportionnées au risque. Dit autrement, nous devons veiller à ce que les actions soient graduées en fonction des risques identifiés, sans imposer de contraintes ou de charges inutiles aux passagers et autres utilisateurs de l'aéroport." Que convient-il d'entendre? Quelles mesures de contrôle sont disproportionnées? Compte tenu du contexte géopolitique, il convient de faire preuve aujourd'hui de la même vigilance qu'après les attentats de Bruxelles. Ce n'est pas le moment opportun de réduire les contrôles.

À une précédente question orale concernant l'utilisation d'herbicides le long des voies ferrées, il a été répondu que des tests étaient en cours avec d'autres solutions. Ces tests sont-ils toujours en cours? Des résultats sont-ils déjà connus?

La note de politique générale contient de nouveau des visions à long terme. L'une d'entre elles est qu'il y aura un train à grande vitesse (TGV) à destination de Luxembourg d'ici 2052. Mme Josy Arens (*Les Engagés*) aura alors 100 ans et aimerait dès lors que son anniversaire coïncide avec l'ouverture de la liaison ferroviaire à grande vitesse entre Bruxelles et Luxembourg.

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

M. Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, promet que, s'il est encore ministre de la Mobilité et qu'une ligne à grande vitesse est ouverte entre Bruxelles et Luxembourg, M. Josy Arens ainsi que tous les autres membres de la commission seront invités à son inauguration.

Wat de verkeersveiligheid betreft is er een positief punt: het voorstel van Vias om systematisch drugscontroles bij verkeersongevallen met gewonden uit te voeren werd geactiveerd. Zal hierover ook een bewustmakingscampagne plaatsvinden?

Het rijbewijs met punten staat niet in de beleidsnota. Wordt dit afgevoerd? Er wordt al -30 jaar over gesproken, maar in de huidige regering bestaat er geen meerderheid voor. Het rijbewijs met punten zou nochtans het aantal ongevallen sterk kunnen doen verminderen.

Kunnen er meer details worden gegeven over het wetsvoorstel over de bestrijding van recidive dat bij de regering zal worden ingediend? Gaat het over alle soorten recidive? Met welke sancties?

Over de veiligheid van de luchthavens staat er een toch wat verontrustende passage in de beleidsnota, namelijk: "de luchtvaartbeveiliging is en blijft een prioriteit voor het DGLV. De genomen maatregelen moeten in verhouding staan tot het risico. Met andere woorden, we moeten ervoor zorgen dat de acties worden afgestemd op de geïdentificeerde risico's, zonder onnodige beperkingen of lasten op te leggen aan passagiers en andere luchthavengebruikers." Wat betekent dat? Welke controlemaatregelen zijn disproportioneel? Gezien de geopolitieke context is vandaag juist dezelfde waakzaamheid nodig als na de aanslagen in Brussel. Het is niet het juiste moment om de controles te verminderen.

Op een eerdere mondelinge vraag over het gebruik van herbiciden langs het spoor werd geantwoord dat er testen liepen met andere oplossingen. Lopen die testen nog? Zijn er al resultaten bekend?

In de beleidsnota staan alweer visies. Het is altijd goed dat er visies op lange termijn zijn. Een visie is dat er tegen 2052 een *train à grande vitesse* (TGV) naar Luxemburg zou zijn. De heer Josy Arens (*Les Engagés*) wordt dan 100 jaar en zou graag zijn verjaardag combineren met de opening van de TGV-verbinding tussen Brussel en Luxemburg.

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

De vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, de heer Georges Gilkinet, belooft dat, indien hij nog minister van Mobiliteit is, en er in 2052 een TGV-lijn tussen Brussel en Luxemburg wordt geopend, de heer Josy Arens en alle andere leden van de commissie zullen worden uitgenodigd voor de opening ervan.

Le ministre explique qu'en matière de sécurité routière, de transport de passagers et de marchandises, il travaille sur la base de visions avec des documents qui sont concertés avec toutes les parties prenantes. Ces visions sont ensuite concrétisées petit à petit. Telle est la manière de procéder en ce qui concerne la sécurité routière, le plan interfédéral *All For Zero*, pour lequel les actions sont mises en œuvre une à une et rencontrent parfois des résistances. Il en va de même des contrats de gestion, qui ont été signés dans le cadre de la Vision Rail 2040, et du Plan marchandises qui est mis en œuvre petit à petit. La compétence fédérale de la mobilité est celle qui a le plus de points en commun avec l'industrie lourde. Avant de pouvoir opérer un changement, il faut réaliser des investissements, ce qui demande du temps. Il est en outre frustrant de constater que des trains sont supprimés ou en retard. Il ne faut pas pour autant revoir le niveau d'ambition à la baisse. Beaucoup de moyens supplémentaires ont été promis. Le ministre considère qu'il n'est pas opportun de prévoir une pause à présent.

Des observations ont été formulées en vue de reporter le nouveau plan de transport de la SNCB et de ne pas encore le lancer le 10 décembre 2023. Il convient tout d'abord de remédier aux problèmes des trains supprimés et en retard. Les deux points évoqués ne sont pas incompatibles. L'un n'empêche pas l'autre. Les nouveaux trains qui circuleront à partir du 10 décembre 2023 seront des trains qui circuleront le soir et le week-end.

Le gouvernement actuel est entré en fonction il y a trois ans et deux mois. Son mandat a été écourté en raison de la longue période de la formation de la coalition. Celle-ci devra peut-être encore gouverner un moment après les prochaines élections. C'est la raison pour laquelle la note de politique générale mentionne une série de perspectives qui permettront, au besoin, de continuer à travailler en affaires courantes après les élections. Il s'agit également d'un signal clair, à l'intention du secteur public et des administrations, indiquant quelles sont les attentes du gouvernement et visant à empêcher le gaspillage d'argent. Il se peut en outre que tous les points de la note de politique générale ne soient pas réalisés. Il n'empêche que le prochain gouvernement pourra utiliser la note. Le prochain ministre de la Mobilité recevra ainsi un dossier complet de projets qui ont été lancés ou mis en œuvre au cours de cette législature et sur lequel le prochain gouvernement pourra appuyer sa politique. Il est préférable d'assurer une certaine continuité de la politique. La note de politique générale à l'examen est dès lors ambitieuse et vaste pour cette dernière année de la législature.

Il faut un certain temps pour concrétiser des projets. Un petit tronçon à quatre voies du RER a ainsi été inauguré récemment à Ottignies. De nouveaux trains

Het is juist dat voor verkeersveiligheid, reizigers- en goederenvervoer met documenten wordt gewerkt op basis van visies die worden afgestemd met alle belanghebbenden, en die daarna stap voor stap worden verwezenlijkt. Dat werkt zo voor de verkeersveiligheid, voor het interfederale plan *All For Zero*, waar een voor een de acties worden uitgevoerd, soms met weerstand. Dat geldt ook voor de ondertekende beheerscontracten in het kader van de Spoorvisie 2040 en met het goederenvervoerplan dat stapje voor stapje wordt uitgevoerd. De federale bevoegdheid mobiliteit heeft veel gemeen met zware industrie. Alvorens iets te kunnen veranderen moeten er investeringen worden gedaan. En dat vraagt tijd. En het is frustrerend vast te stellen dat treinen worden afgeschaft of vertraging hebben. Maar dat is geen reden om de ambitie af te zwakken. Er zijn heel wat extra middelen toegezegd en het is niet opportuun om nu een pauze in te lassen.

Er waren opmerkingen om het nieuwe vervoersplan van de NMBS uit te stellen en nog niet op 10 december 2023 te laten starten, maar eerst de problemen met de afgeschafte en te late treinen op te lossen. Maar beide zijn niet incompatibel. Dit moet een en-en-verhaal zijn. De nieuwe treinen die vanaf 10 december 2023 op het spoor zullen rijden zijn treinen die 's avonds en in het weekeinde zullen rijden.

De huidige regering startte drie jaar en twee maanden geleden. Door de lange regeringsvorming zal ze niet zo lang regeren. Misschien moet ze na de volgende verkiezingen nog een tijdje verder regeren. Daarom werden er in de beleidsnota een aantal perspectieven opgenomen, die zullen toelaten, indien nodig, in lopende zaken door te werken na de verkiezingen. Het is ook een duidelijk signaal naar de openbare sector en de administraties met wat de verwachtingen zijn van de regering, en om te vermijden dat er geld wordt verspild. En misschien zullen niet alle zaken die in de beleidsnota staan worden verwezenlijkt. Maar de nota kan ook door de volgende regering worden gebruikt. De volgende minister van Mobiliteit krijgt zo een volledig dossier van de projecten die in deze regering werden gestart of uitgevoerd, dat als basis voor het beleid van de volgende regering kan dienen. Een zekere continuïteit in het beleid is te verkiezen. Daarom is deze beleidsnota in het laatste jaar van de legislatuur ook ambitieus en omvangrijk.

Projecten vragen een zekere tijd om zich te concretiseren. Zo werd recent een kort stukje met vier sporen van het GEN in Ottignies ingehuldigd. Er worden nieuwe

seront livrés. Des investissements sont en cours chez Infrabel et à la SNCB.

La mobilité est également un domaine qui nécessite énormément de concertation, par exemple avec les régions à propos de la réforme du Code de la route. Beaucoup de concertation est aussi nécessaire concernant l'aviation, avec les différentes autorités internationales de l'aviation et avec l'Europe. Cela aussi prend du temps, mais cela n'a pas mal fonctionné jusqu'ici. De nouveaux contrats de gestion ont été signés avec la SNCB et avec Infrabel. L'ensemble du gouvernement a approuvé le contenu de ces contrats et en a accepté le financement. Le plan Marchandises a été présenté dans une salle de la Fédération des entreprises de Belgique (FEB) et a été applaudi par tous les acteurs économiques. L'organisation des employeurs flamands VOKA, l'Union Wallonne des Entreprises (UWE), la FEB, Lineas, DB Cargo, SNCF Fret, etc. étaient tous très heureux parce que le ministre a défini une vision dont l'objectif est de doubler le volume du transport ferroviaire de marchandises. Il faut d'abord une vision, puis des plans et, enfin, une concrétisation. Cela prend du temps. La semaine dernière, par exemple, le nouveau terminal d'Athus a été inauguré.

Des mesures sont prises chaque semaine. Dans le domaine de la sécurité routière par exemple, on procède désormais systématiquement à des contrôles antidrogues en cas d'accident de la route, même lorsqu'il n'y a pas de blessé, et on a diminué le taux d'alcoolémie débouchant sur un retrait du permis de conduire. Mais même dans le domaine de la sécurité routière, cela prend parfois beaucoup de temps. En effet, les modifications législatives nécessitent l'accord du gouvernement, c'est-à-dire des sept partis qui le composent. Il est clair que le MR et, dans une moindre mesure, le PS ne sont pas favorables au permis à points. Il faut donc trouver une autre voie pour continuer à avancer.

Il a été décevant d'entendre, de la part de la N-VA par exemple, que le développement d'une politique cyclable européenne n'a pas de sens. Il y a également eu la même réaction lorsqu'il a été question d'en faire plus pour le vélo, parce qu'il ne s'agissait pas d'une compétence fédérale. Mais le ministre estime qu'au contraire, il y a fort à faire au niveau fédéral, comme lutter contre les vols de vélo, aménager des parkings à vélos, prévoir des places pour les vélos dans les trains, prévoir plus de policiers à vélo, mener des politiques de santé liées au vélo, ou prévoir de meilleures indemnisations pour les travailleurs qui se rendent au travail à vélo.

Cela s'applique également au niveau européen. Il existe aujourd'hui une déclaration européenne sur l'utilisation du vélo, une déclaration de la Commission européenne,

treinen geleverd. Er lopen investeringen bij Infrabel en bij de NMBS.

Mobiliteit is ook een beleidsdomein dat veel overleg vraagt, bijvoorbeeld met de gewesten voor het aanpassen van de wegcode. Ook voor de luchtvaart is veel overleg nodig, met de verschillende internationale luchtvaartautoriteiten en met Europa. Ook dat vraagt tijd. Tot vandaag heeft dat niet slecht gewerkt. Er werden nieuwe beheerscontracten met de NMBS en met Infrabel getekend. De voltallige regering heeft de inhoud van deze contracten goedgekeurd en de financiering aanvaard. Het goederenvervoersplan werd voorgesteld in een zaal van het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO) en kreeg applaus van alle economische actoren. VOKA, l'Union Wallonne des Entreprises (UWE), VBO, Lineas, DB Cargo, SNCF Fret... waren allemaal zeer blij omdat er een visie was met de doelstelling om het goederenvervoer per spoor te verdubbelen. Er moet eerst een visie zijn, dan plannen en dan kan het concreet worden gemaakt. Dat neemt tijd. Zo werd vorige week de nieuwe terminal in Athus ingehuldigd.

Elke week worden er maatregelen genomen. Op het gebied van verkeersveiligheid bijvoorbeeld de systematische drugscontroles bij verkeersongelukken, ook zonder gewonden, of het verlagen van het alcoholgehalte waarbij het rijbewijs wordt ingetrokken. Maar ook op het gebied van de verkeersveiligheid duurt het soms lang. Voor wetswijzigingen is er akkoord van de regering nodig, van alle zeven de regeringspartijen. Het is duidelijk dat de MR en in mindere mate ook de PS geen voorstander zijn van het rijbewijs met punten. Er moet dan een andere weg worden gevonden om toch vooruit te gaan.

Het was teleurstellend te horen, bijvoorbeeld van de NVA, dat de ontwikkeling van een Europese fietspolitiek geen zin heeft. Er werd ook zo gereageerd toen er werd gesproken over meer doen met de fiets, omdat het geen federale bevoegdheid was. Maar juist wel, er is heel veel te doen op federaal niveau, zoals de strijd tegen de fietsdiefstallen, de fietsparkings, plaatsen voor fietsen op de trein, meer politie op de fiets, de gezondheidspolitiek die met fietsen is gelinkt, of betere vergoedingen voor werknemers die met de fiets gaan werken.

Dit geldt ook voor het Europese niveau. Er is vandaag een *European Cycling Declaration* over fietsen, een verklaring van de Europese Commissie, het Europese

du Parlement européen et du Conseil européen, qui a été élaborée sur la base d'une déclaration commune avec les ministres néerlandais et luxembourgeois de la Mobilité.

Cela ne signifie évidemment pas qu'il faut tout laisser à l'Europe. En ce qui concerne la directive européenne sur le permis de conduire, ce serait une mauvaise idée d'obliger toute personne ayant dépassé un certain âge à passer un examen tous les cinq ans. En effet, il s'agirait d'une mesure liberticide aux effets plutôt négatifs. Cette directive ne devrait plus être approuvée sous cette législature européenne. Mais si elle revenait à l'ordre du jour, la position de la Belgique serait claire: il s'agit d'une mauvaise idée.

L'intégration tarifaire sera de nouveau proposée et des efforts seront également déployés pour aider la Commission à assurer de meilleures connexions entre les pays, au travers non pas d'une plus grande libéralisation mais d'une meilleure coordination réglementaire, technique et budgétaire. La Belgique entend mener sa présidence européenne avec beaucoup d'ambitions. Elle a préparé plusieurs événements qui lui permettront de jouer en matière de politiques ferroviaire et aérienne.

De nombreuses questions ont été posées à propos du train. L'ambition ferroviaire était très grande, dès le début de la législature. Les résultats à court terme ne sont cependant pas à la hauteur des espérances. S'il est vrai que tout n'est pas parfait sur le rail belge aujourd'hui, la situation est-elle cependant aussi catastrophique que le prétend, par exemple, *Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)*? Il est également surprenant qu'un parti communiste comme le PVDA-PTB tienne le même discours que la N-VA à propos du rail. Et qu'il se montre très dur envers les travailleurs de la SNCB. Lorsque l'on affirme que rien ne va sur le rail, qui est le responsable de la situation? Le ministre? Le comité de direction? Les travailleurs? Alstom, etc.? Tout le monde est un peu fautif et, ce qui compte, c'est ce qui est fait pour apporter des améliorations. Et beaucoup de choses sont faites. En effet, un contrat de gestion a été conclu pour la première fois en dix ans, un refinancement a été décidé et une vision claire a été définie. Et lorsqu'il y a grève, on ne dit pas que c'est une grève contre le ministre. Ce n'est pas au ministre de négocier avec les syndicats dès lors que la SNCB est entreprise publique autonome et la concertation sociale doit être organisée au sein de l'entreprise. Le ministre en est évidemment tenu informé. Dans les contacts avec les syndicats, il leur est toujours demandé s'ils préfèrent avoir un ministre qui souhaite scinder la SNCB, qui réduit ses budgets de plusieurs milliards comme l'a fait le gouvernement précédent, ou qui laisse les trains rouler sans accompagnateurs... Ou s'ils préfèrent avoir

Parlement en de Europese Raad, die werd gegenereerd op basis van een gemeenschappelijke verklaring met de Nederlandse en de Luxemburgse ministers van Mobiliteit.

Dit wil natuurlijk niet zeggen dat we alles aan Europa moeten overlaten. Voor de Europese richtlijn over het rijbewijs zou het een slecht idee zijn om iemand die ouder is dan een bepaalde leeftijd elke vijf jaar een test te laten doen. Dat is tegen de vrijheid en de effecten ervan zijn eerder negatief. Deze richtlijn zou niet meer worden goedgekeurd tijdens deze Europese legislatuur. Maar als dat terug op de agenda komt, dan is de positie van België duidelijk. Het is een slecht idee.

De integratie van de tarieven zal opnieuw op tafel worden gelegd en er zal ook worden geprobeerd de Commissie een duwtje te geven om te zorgen voor betere connecties tussen landen. En dit niet door meer liberalisatie, maar wel door een betere coördinatie op reglementair en op technisch vlak en ook qua budget. Er is heel wat ambitie voor dit Europees voorzitterschap. Er zijn een aantal evenementen voorbereid die België toelaten zijn rol te spelen op het gebied van het spoorwegbeleid en het luchtvaartbeleid.

Er werden heel wat vragen gesteld rond de trein. Er was een heel grote ambitie voor de trein, al van het begin van de legislatuur. Op korte termijn zijn de resultaten niet op het gewenste niveau. In België is vandaag niet alles van de trein perfect. Maar is het zo slecht als bijvoorbeeld *mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)* zegt? Het is ook verbazend dat een communistische partij als de PVDA-PTB over het spoor hetzelfde zegt als de NVA. En dat ze zeer hard zijn voor de werknemers van de NMBS. Als er wordt gezegd dat er niets gaat bij het spoor, wie is er dan verantwoordelijk? De minister? Het directiecomité? De werknemers? Alstom enzovoort? Het is een beetje de schuld van iedereen en wat telt is wat er wordt gedaan om het te verbeteren. En er wordt veel gedaan. Voor het eerst in tien jaar is er een beheerscontract, er is een herfinanciering en er is een duidelijke visie. En als er een staking is wordt er niet gezegd dat dit een staking tegen de minister is. Het is niet aan de minister om te onderhandelen met de vakbonden, het zijn autonome overheidsbedrijven en het sociale overleg moet binnen het bedrijf worden georganiseerd. De minister wordt natuurlijk geïnformeerd. Bij contacten met de vakbonden wordt steeds gevraagd of ze liever een minister die de NMBS zal splitsen zouden hebben, of miljarden uit de budgetten wegneemt zoals de vorige regering heeft gedaan, of die de treinen laat rijden zonder begeleider... Of hebben ze toch liever een minister die ambitie heeft, die budgetten vindt en die probeert een toekomst voor deze onderneming te

un ministre qui a de l'ambition, qui trouve des budgets et qui essaie de trouver un avenir à cette entreprise. Si l'on veut plus de passagers dans les trains, il faut aussi donner un avenir à l'entreprise et à ses travailleurs. La concertation sociale se poursuit au sein de l'entreprise, y compris sur le préavis de grève pour décembre 2023. Il n'est pas certain qu'un accord soit conclu à temps. Sans accord, un service garanti sera assuré comme lors de la grève précédente.

Il ne serait pas judicieux de faire une pause en ce qui concerne la SNCB. De nouveaux membres du personnel roulant sont engagés. Il n'est pas opportun pour l'entreprise et pour ses travailleurs de faire une pause aujourd'hui. Il faut avancer. Dans dix ans, la SNCB aura des concurrents privés. La SNCB doit continuer à s'améliorer et à augmenter sa productivité. Ces gains de productivité ne concernent pas seulement les travailleurs et le personnel roulant de la SNCB, mais aussi de nombreux gains technologiques et des économies réalisées grâce à la numérisation. Tout est documenté. Cela ne signifie cependant pas que le personnel roulant ne subit pas de pression, liée à des passagers irrespectueux, à des situations tendues. Le ministre déplore que des travailleurs ne puissent pas prendre leurs congés. C'est un signal important pour la SNCB et c'est aussi la raison pour laquelle davantage de personnel roulant sera recruté. Et c'est aussi la raison pour laquelle des agents securail seront recrutés pour soutenir les accompagnateurs de train.

Il n'est pas correct d'indiquer que la SNCB ne bénéficie pas de moyens supplémentaires. La SNCB bénéficie dès aujourd'hui, et encore plus demain, de nouveaux moyens dans le cadre d'une perspective budgétaire pluriannuelle, avec des montants qui engagent ce gouvernement et les suivants. Un prochain gouvernement pourra évidemment toujours décider de ne pas mettre en œuvre les décisions prises par l'actuel gouvernement. Mais, tous les montants sont aujourd'hui fixés, de même que les objectifs à atteindre en matière d'accessibilité, d'information des voyageurs, de ponctualité, sans quoi des amendes seront infligées.

Le principe d'un prêt d'un milliard d'euros a été approuvé. En effet, il est urgent de procéder à des investissements sur le réseau, trop d'économies ayant été réalisées par le passé. Des parties du réseau sont en mauvais État, les travaux du RER bruxellois jusqu'à Ottignies et jusqu'à Nivelles doivent être terminés, des travaux nécessaires doivent être effectués dans le port d'Anvers. Des études ont été réalisées et Infrabel dispose de documents démontrant que ces investissements pourront être remboursés, grâce à la perspective budgétaire pluriannuelle, aux économies susceptibles d'être faites sur l'entretien et aussi grâce à l'effet retour, puisque

vinden? Als men meer treinreizigers wil moet men ook een toekomst aan het bedrijf en zijn werknemers geven. Het sociaal overleg gaat verder binnen het bedrijf, ook over de stakingsaanzegging voor december 2023. Het is niet zeker dat er tijdig een akkoord komt. Zonder akkoord zal er een gegarandeerde dienstverlening zijn zoals bij de vorige staking.

Een pauze inlassen bij de NMBS is geen goede optie. Er wordt nieuw bijkomend rijdend personeel in dienst genomen. Het is niet goed voor het bedrijf en voor zijn werknemers om nu een pauze in te lassen. Er moet worden vooruitgegaan. Binnen 10 jaar zal de NMBS privéconcurrenten hebben. Het is nodig dat de NMBS blijft verbeteren en dat de productiviteit blijft omhooggaan. Deze productiviteitswinsten slaan niet alleen op de werknemers en het rijdend personeel van de NMBS. Het gaat over vele technologische winsten en besparingen die worden gerealiseerd door digitalisatie. Alles wordt gedocumenteerd. Dit wil niet zeggen dat er geen druk is op het rijdende personeel, vaak met respectloze passagiers, met spanningen. Het is niet goed dat mensen hun vakantie niet kunnen nemen. Het is een belangrijk signaal voor de NMBS en het is ook de reden waarom er meer rijdend personeel zal worden aangetrokken. En het is ook de reden om ter ondersteuning van de treinbegeleiders securailagenten aan te werven.

Het is niet juist dat er geen nieuwe middelen zijn voor de NMBS. Al vandaag en nog meer morgen zijn er nieuwe middelen voor de NMBS in kader van een meerjarenbudgettering, met bedragen die deze en de volgende regeringen binden. Natuurlijk kan een volgende regering altijd beslissen de door deze regering genomen beslissingen niet uit te voeren. Maar op dit moment liggen alle bedragen vast, net als de doelstellingen die moeten worden bereikt op het gebied van toegankelijkheid, informatie voor de reiziger, stiptheid en zijn er ook boetes als deze niet worden gehaald.

Het principe van een lening van 1 miljard euro werd goedgekeurd. Dit omdat er dringende investeringen nodig zijn op het net. Er is in het verleden te veel bespaard. Er zijn delen van het net in slechte staat, de werken voor het Brusselse GEN tot Ottignies en tot Nijvel moeten worden afgewerkt, er zijn de noodzakelijke werken in de haven van Antwerpen. Er zijn studies gedaan en Infrabel heeft documenten waaruit blijkt dat deze investeringen kunnen worden terugbetaald. Dit door de middelen van de meerjarenbudgettering, door de besparingen die kunnen worden gedaan op het onderhoud en ook door het terugverdieneffect, doordat er meer treinen op

plus de trains circuleront sur les voies. Cet emprunt sera contracté dans les semaines ou les mois à venir.

Des trains au diesel circulent encore sur les voies, certaines lignes ne pouvant pas être électrifiées. La ligne vers Ronse passe sous un tunnel. La ligne entre Charleroi et Couvin ne peut pas non plus être électrifiée pour des raisons techniques. Les trains au diesel seront remplacés par des trains à batterie à un moment donné. La technologie de l'hydrogène n'est pas encore au point. Les trains diesel n'ont pas encore été amortis puisqu'ils ont été achetés pour une durée d'exploitation de quarante ans. C'est du diesel, c'est du dioxyde de carbone. Il est préférable de faire circuler des trains électriques, mais ce n'est pas possible partout. Il n'est pas non plus souhaitable de supprimer les trains en direction de Couvin au motif qu'ils fonctionnent au diesel.

Il faut trouver un équilibre entre le transport de marchandises et le transport de personnes, entre le transport national et le transport international. Il existe aujourd'hui des règles qui fixent des priorités entre ces différents transports, mais il faudrait peut-être les affiner. Il existe également des règles européennes dans ce domaine. L'exemple du *Dampoort Express* montre que les règles doivent être améliorées. Pour trouver une solution, il faut changer les règles, ce qui signifie qu'il n'y aura pas de solution à court terme. Mais il est possible de parvenir à Bruxelles dans les mêmes délais.

La création d'une alarme silencieuse accessible via whatsapp pour les personnes qui se sentent menacées est un très bon projet. Il s'agit de l'un des projets autour de la téléphonie qui sera réalisé par la SNCB.

La réforme tarifaire doit être réalisée dans les dix-huit mois suivant la signature du contrat de gestion, qui a eu lieu le 23 décembre 2022. La nouvelle grille tarifaire proposera de meilleures formules pour les personnes âgées, les jeunes et les petits groupes. Pour les distances plus longues, il y aura un tarif maximum qui sera fixé par l'organe de direction de la SNCB, au moment de l'entrée en vigueur de la nouvelle grille tarifaire. Mais il devra être équivalent à l'actuel billet senior de la SNCB et présentera l'avantage que l'aller et le retour ne devront pas obligatoirement avoir lieu le même jour. Cela devrait attirer plus de voyageurs. Pour les étudiants de plus de 25 ans, des discussions sont en cours aujourd'hui avec les sociétés de transport régionales et les recteurs d'université pour déterminer le nombre d'étudiants concernés et le coût de la mesure. L'objectif est toujours de permettre à ces étudiants de plus de 25 ans de voyager avec un abonnement étudiant à partir de septembre 2024. Cette question a déjà été examinée au sein de la CIM, mais aucune décision finale n'a encore été prise.

het spoor zullen rijden. Deze lening zal in de komende weken of maanden worden aangegaan.

Er zijn nog dieseltreinen op het spoor. Er zijn lijnen die niet kunnen worden geëlektrificeerd. Op de lijn naar Ronse is een tunnel. Voor de lijn tussen Charleroi en Couvin kan het ook niet om technische redenen. De dieseltreinen zullen op een bepaald moment worden vervangen door treinen met batterijen. De waterstof-technologie staat nog niet op punt. De dieseltreinen zijn ook nog niet afgeschreven, ze werden gekocht voor een levensduur van 40 jaar. Het is diesel, het is koolstofdioxide (afkorting: CO₂), liever elektrische treinen, maar dat is niet overal mogelijk. En het is ook niet wenselijk de treinen naar Couvin te schrappen omdat het dieseltreinen zijn.

Er moet een evenwicht worden gezocht tussen goederenvervoer en personenvervoer, en tussen nationaal en internationaal transport. Vandaag zijn er regels die prioriteiten ertussen vastleggen, maar misschien moeten die worden verfijnd. Er zijn ook Europese regels in dat domein. Het voorbeeld van de *Dampoort Express* toont dat de regels moeten worden verbeterd. Om hiervoor een oplossing te vinden moeten de regels worden aangepast. Dat betekent dus dat er geen oplossing is op korte termijn. Maar het is mogelijk om Brussel in dezelfde tijdsspanne te bereiken.

Het stille alarm via whatsapp voor iemand die zich bedreigd voelt is een heel goed project. Het is een van de projecten rond telefonie die door de NMBS zal worden gerealiseerd.

De hervorming van de tarieven moet binnen de 18 maanden na de ondertekening van de beheers-overeenkomst, die op 23 december 2022 plaats vond, gebeuren. De nieuwe tariefstructuur heeft betere formules voor ouderen, jongeren en kleinere groepen. Voor langere afstanden komt er een maximumtarief dat door het bestuursorgaan van de NMBS zal worden vastgelegd, op het moment dat de nieuwe tariefstructuur van kracht wordt. Maar het moet equivalent zijn met het huidige seniorenbiljet van de NMBS, en heeft als voordeel dat heen- en terugreis niet op dezelfde dag moeten. Dit zou meer reizigers moeten aantrekken. Voor de studenten die ouder zijn dan 25 jaar lopen er vandaag gesprekken met de gewestelijke vervoersmaatschappijen en met de rectoren van de universiteiten, om te bepalen over hoeveel studenten dit gaat en wat de kostprijs ervan zal zijn. Het is nog altijd de bedoeling dat deze studenten ouder dan 25 jaar vanaf september 2024 met een studentenabonnement zullen kunnen reizen. Er werd reeds over gesproken binnen de CIM, maar het is nog wachten op een definitieve beslissing.

De nombreuses questions ont été posées à propos de la sécurité. Le gouvernement a décidé d'augmenter les effectifs de la police des chemins de fer de 50 unités. Le nombre d'agents de Securail a également été augmenté. Des accompagnateurs de train supplémentaires ont été aussi recrutés pour les trains les plus difficiles, souvent tard le soir, afin que les accompagnateurs ne soient plus seuls dans ces trains.

Le ministre indique mettre tout en œuvre pour atteindre l'objectif de multiplier par deux le volume des marchandises transportées par rail. Mais il faut pouvoir compter sur des transporteurs. Les difficultés financières de Lineas sont un secret de polichinelle. Le ministre de tutelle de Lineas, qui est une entreprise commerciale, est le ministre des Finances. Mais le gouvernement suit sa situation de près. Les textes relatifs à la tarification des sillons et au modèle de gestion neutre pour la bosse de triage au port d'Anvers-Nord, qui ont tous les deux une incidence sur Lineas, ont été soumis à la Commission européenne, dont l'accord est nécessaire pour pouvoir accorder ces subsides.

Le ministre est favorable à l'idée, suggérée par M. Vincent Scourneau (MR), de placer des postes de la police locale dans les gares ou à proximité immédiate de celles-ci. Cette solution a également été mise en œuvre à La Louvière, en accord avec la commune. L'utilisation de bâtiments de gare par d'autres services publics contribue à l'animation dans les gares.

Tous les moyens nécessaires à l'achèvement des travaux du RER sur la ligne 124 sont prévus. Il y a effectivement un problème de permis concernant les travaux à Linkebeek, mais les procédures sont en cours, tout comme la concertation.

Les parkings de la SNCB pratiquent le même tarif que les parkings des villes. Ces parkings ne peuvent pas être construits avec de l'argent public et doivent opérer le plus près possible du seuil de rentabilité. Certains employeurs remboursent ces frais. La démarche STOP demeure toutefois la priorité.

La Belgique est un pionnier en ce qui concerne le système ETCS. Les travaux accusent un léger retard sur le calendrier. Mais on vient en Belgique pour prendre exemple.

Une étude est actuellement en cours sur des horaires intégrés, qui s'inscrivent dans la vision 2040. Il est utile de mener des études préalables, notamment pour convaincre les gens de la nécessité du changement. Les horaires de la SNCB sont aujourd'hui définis de la meilleure manière possible. Les nouveaux horaires se basent sur l'horaire existant, que l'on tente chaque fois

Er waren heel wat vragen over veiligheid. De regering heeft beslist 50 extra eenheden toe te voegen aan de spoorwegpolitie. Ook het aantal securailagenten werd verhoogd. En er zijn ook bijkomende treinbegeleiders, die zullen worden ingezet op de moeilijkere treinen, vaak 's avonds laat, zodat de treinbegeleiders niet meer alleen zijn op deze treinen.

Zal het volume vervoerde goederen op het spoor verdubbelen? Er wordt alles aan gedaan. Maar er is ook nood aan transporteurs. Het is geen geheim dat Lineas in financiële problemen zit. De voogdijminister van Lineas, een commerciële onderneming, is de minister van Financiën. Maar de regering volgt aandachtig Lineas. De teksten over de rijpadenvergoeding en over het neutrale beheermodel voor de rangeerheuvel in de haven van Antwerpen-Noord, die beide een impact hebben op Lineas, zijn nu bij de Europese Commissie. Een akkoord van de Europese Commissie is nodig om deze subsidies te kunnen toekennen.

Het idee om politieposten van de lokale politie in of in de onmiddellijke buurt van treinstations te plaatsen, zoals door de heer Vincent Scourneau (MR) gesuggereerd, is een goed idee. Het wordt ook in La Louvière, in akkoord met de gemeente, gedaan. Het gebruik van stationsgebouwen door andere openbare diensten of door privéorganisaties draagt bij tot levendige stations.

Alle middelen voor het afwerken van het GEN op lijn 124 zijn uitgetrokken. Er is wel een probleem met een vergunning voor de werken in Linkebeek. Alle procedures lopen, alle overleg heeft plaats.

De parkings van de NMBS zijn betalend met hetzelfde tarief als de parkings in de steden. Deze parkings kunnen niet met publiek geld worden gebouwd en moeten zo dicht mogelijk bij break-even opereren. Bepaalde werkgevers vergoeden dat. Maar de prioriteit is nog altijd het STOP-principe.

Op gebied van het ETCS is België een voorloper. De planning kan niet worden aangehouden, er is een kleine vertraging. Maar men komt naar België om het voorbeeld te volgen.

Er loopt op dit moment een studie over een geïntegreerde dienstregeling, die is ingeschreven in de visie 2040. Het is nuttig voorafgaandelijke studies uit te voeren, soms ook om mensen te overtuigen van een verandering. Vandaag worden de dienstregelingen van de NMBS op de best mogelijke manier gemaakt, gebaseerd op de bestaande die men telkens een beetje

d'améliorer quelque peu. Il peut toutefois être nécessaire de repartir de zéro à un moment donné et d'appliquer une nouvelle logique de nœuds de correspondance. Cela nécessite également une intégration des horaires des sociétés régionales de transport. Cette question est inscrite dans la vision 2040, intégrée au contrat de gestion et régulièrement discutée au sein de la CIM. Une question a été posée à propos des investissements européens dans le rail pour le transport militaire. L'objectif de ces investissements est double: militaire et civil. Les transports militaires sont rares en Belgique, mais la Belgique doit être prête si quelque chose de similaire à l'Ukraine devait se produire. Le réseau ferroviaire doit y être préparé et l'Europe libère des moyens à cette fin.

La loi sur les passages à niveau est en cours de modification. Les arrêtés royaux ont été envoyés aux Régions pour consultation et doivent ensuite encore être transmis pour avis au Conseil d'État. Ce processus ne peut pas être accéléré, mais il suit son cours.

L'accessibilité est une réelle priorité. Les gares et les trains doivent être plus accessibles, mais il en va de même pour les tarifs et les informations aux voyageurs. Les nouveaux écrans de la SNCB sont intéressants. Certains caractères sont relativement petits, mais les informations sont nettement plus complètes. Cela peut encore évoluer.

Dans le domaine de la navigation aérienne, le ministre a travaillé de façon systématique. Il reste encore sept mois. Plusieurs décisions juridiques ont impacté ce dossier. Le niveau fédéral a eu l'obligation d'organiser d'abord des États généraux avant de prendre une quelconque décision, afin d'éviter toute annulation ultérieure. La zone qui est survolée est très délicate et cette situation entraîne de nombreux litiges juridiques. Il convient d'observer une approche équilibrée pour l'arrêté ministériel sur les *quota counts*. Cette approche équilibrée est un cadre européen, qui requiert une étude préalable de l'impact socioéconomique et une concertation avec l'ensemble des parties prenantes. Il convient de suivre scrupuleusement toute la procédure. L'étude socioéconomique est actuellement en cours. Plusieurs parties prenantes ont déjà rendu leur avis ou leurs observations sur les quotas proposés. La proposition consiste à diminuer les quotas durant la journée et à les réduire à zéro durant la nuit. Un texte a également été soumis pour relecture à la DGTA. L'objectif n'est pas de geler la situation actuelle, mais bien d'approuver des règles concernant des nouvelles routes aériennes. Les tribunaux et la Justice reprochent parfois au gouvernement de ne pas motiver suffisamment le choix d'une route aérienne déterminée. Ce choix doit se fonder sur une base objective. Il va de soi qu'il convient d'abord d'appliquer

probeert te verbeteren. Maar misschien is het nodig op een bepaald moment opnieuw vanaf nul te beginnen, en met een nieuwe logica van correspondentieknoepen te werken. Dit vereist ook een integratie van de dienstregelingen van de gewestelijke vervoersmaatschappijen. Dit is ingeschreven in de visie 2040, dit is in het beheerscontract opgenomen en dit wordt regelmatig besproken in de ICM. Er was een vraag over Europese investeringen in het spoor voor militaire transporten. Dit zijn duale investeringen. Zij dienen zowel voor het militaire als voor het civiele. Er zijn niet veel militaire transporten in België, maar België moet klaar zijn voor het geval dat er iets zoals in Oekraïne zou gebeuren. Het spoorwegnet moet daaraan aangepast zijn en daarvoor geeft Europa middelen.

De wet over de overwegen wordt momenteel aangepast. De koninklijke besluiten liggen ter consultatie bij de gewesten, en moeten daarna nog voor advies naar de Raad van State. Dit proces kan niet worden versneld, maar het gaat zijn gang.

Toegankelijkheid is een echte prioriteit. De stations en de treinen moeten beter toegankelijk zijn, maar dat gaat ook over de tarieven en de informatie voor de reizigers. De nieuwe schermen van de NMBS zijn interessant. Bepaalde tekst is een beetje klein maar de informatie is veel vollediger. Dit kan nog verder evolueren.

Op het gebied van de luchtvaart is er op een systematische wijze gewerkt. Er blijven nog zeven maanden. Verschillende juridische beslissingen hebben dit dossier beïnvloed. Er was de verplichting voor de Federale Staat om eerst Staten-Generaals te organiseren alvorens welke beslissing dan ook te nemen, dit om een latere annulering van de beslissingen te vermijden. Het gebied dat wordt overvlogen is heel delicaat, het genereert heel wat juridische geschillen. Voor het ministerieel besluit over de *Quota Counts* moet een evenwichtige aanpak worden gerespecteerd. Deze evenwichtige aanpak is een Europees kader, dat een voorafgaande studie van de socio-economische impact en overleg met alle belanghebbenden vereist. Een heel proces moet nauwgezet worden gevolgd. De socio-economische studie loopt op dit moment. Verschillende belanghebbenden hebben reeds hun advies of kritiek op de voorgestelde *Quota Counts* gegeven. Het voorstel omvat een vermindering van de *Quota Counts* tijdens de dag en nul 's nachts. Er ligt momenteel ook een tekst voor herlezing bij het DGLV. Het is niet de bedoeling de huidige situatie te bevriezen, maar wel om regels goed te keuren over nieuwe vliegroutes. Rechtbanken en justitie verwijten de regering soms dat er onvoldoende wordt gemotiveerd waarom er voor een bepaalde vliegroute wordt gekozen. Er moet een objectieve basis zijn om voor een bepaalde

les critères de sécurité, ensuite également les critères visant la diminution de l'impact environnemental et des nuisances sonores sur la population survolée, et ensuite il convient d'organiser une concertation suffisante.

Une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores sera créée. Cet organe sera présidé par un magistrat afin d'en garantir l'indépendance. Les textes sont actuellement relus par la DGTA et il seront ensuite transmis au gouvernement pour examen. Des avancées concrètes ont déjà été enregistrées. Un cadre avec des redevances variables pour le secteur aérien est maintenant en place et fournit des résultats. Le cadre fait actuellement l'objet d'un litige juridique et pourra évoluer à l'avenir pour avoir un impact plus important sur le renouvellement de la flotte. SN Brussels intègre ainsi de nouveaux airbus à sa flotte. Cela montre que les choses changent et cela s'accélérera encore à l'avenir.

Les nuisances sonores constituent un véritable problème de santé publique pour la population survolée. Tout le monde a droit à une bonne nuit de sommeil. Ne pas pouvoir dormir est un problème de santé et entraîne également des coûts pour les pouvoirs publics estimés à un milliard d'euros.

Un nouveau permis environnemental doit être délivré pour l'aéroport de Bruxelles-National. Cette responsabilité incombe à la Région flamande. Il a été demandé au gouvernement flamand d'organiser une bonne concertation avec les autres Régions. Le ministre-président Jan Jambon a réagi positivement à cette demande et une concertation avec la Région de Bruxelles-Capitale et la Région wallonne a été promise.

La sécurité routière est un autre sujet sensible. Tout n'a pas encore été fait dans ce domaine, mais de nombreuses mesures ont déjà été prises. Le permis à points est une question délicate. De nouveaux États généraux de la sécurité routière seront organisés en janvier 2024. Une évaluation de toutes les mesures prises sera alors réalisée. Cela créera des perspectives d'avenir. En ce qui concerne l'alcool au volant, des avancées ont été enregistrées concernant les éthylotests et la formation de réhabilitation pour les conducteurs dont le permis a été retiré. Ceux-ci seront confrontés à des victimes de la route. Le permis à points est une question délicate. Un projet de loi très équilibré a été élaboré, mais aucun consensus n'a pu être trouvé à ce sujet au sein du gouvernement. Un nouveau texte a été transmis au collège des procureurs généraux. Leur avis a été reçu il y a deux semaines. Le texte est actuellement modifié au cabinet du ministre de la Mobilité, en coopération avec le cabinet du ministre de la Justice et le cabinet de la ministre de l'Intérieur. L'objectif est de pouvoir

vliegroute te kiezen. Op de eerste plaats moeten natuurlijk de veiligheidscriteria worden toegepast, vervolgens ook de criteria voor de vermindering van de milieu-impact en de geluidsoverlast op de bevolking die wordt overvlogen, daarna moet er voor voldoende overleg worden gezorgd.

Er zal een onafhankelijke autoriteit voor de controle van de geluidshinder worden gecreëerd. Dit orgaan zal worden voorgezeten door een magistraat. Dit moet de onafhankelijkheid garanderen. De teksten worden op dit moment nagelezen door het DGLV en gaan vervolgens voor bespreking naar de regering. Er werden wel al concrete stappen gezet. Er bestaat nu een kader met variabele heffingen voor de luchtvaartsector. Dit werkt. Het kader wordt nu juridisch betwist en kan in de toekomst evolueren om een sterkere invloed te hebben op de vernieuwing van de vloten. Zo neemt SN Brussels nieuwe airbussen op in zijn vloot. Dat toont dat de zaken veranderen en dat zal in de toekomst nog sneller gaan.

De geluidsoverlast voor het deel van de bevolking dat wordt overvlogen vormt een echt probleem van volksgezondheid. Iedereen heeft het recht op nachtrust. Niet kunnen slapen is een gezondheidsprobleem en veroorzaakt ook kosten, geschat 1 miljard euro, voor de overheid.

Er moet een nieuwe milieuvergunning voor de luchthaven van Brussel-Nationaal komen. Dit is een verantwoordelijkheid van het Vlaams Gewest. Er is aan de Vlaamse regering gevaagd naar een goed overleg met de andere regio's. Minister-president Jan Jambon heeft hierop positief geantwoord en een overleg met het Brussels en het Waals Gewest beloofd.

Verkeersveiligheid is een ander gevoelig onderwerp. Niet alles maar wel veel op dit gebied werd gedaan. Het rijbewijs met punten is een knelpunt. In januari 2024 komt er een nieuwe Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, met een evaluatie van alles wat reeds werd gedaan. Dit zal perspectieven voor de toekomst creëren. Op het gebied van alcohol en rijden werd vooruitgang geboekt op het gebied van alcoholtests, de ethylotest, voor mensen die een alcoholprobleem hebben, en de rehabilitatievorming voor de personen wiens rijbewijs werd ingetrokken. Zij zullen worden geconfronteerd met verkeersslachtoffers. Het rijbewijs met punten is een knelpunt. Een wetsontwerp, zeer goed en evenwichtig is, werd uitgewerkt. Maar binnen de regering is er geen consensus voor. Er werd een nieuwe tekst uitgewerkt, die aan het college van de procureurs-generaal werd voorgelegd. Hun advies werd twee weken geleden ontvangen. De tekst wordt nu herwerkt op het kabinet van de minister van Mobiliteit, in samenwerking met het kabinet van de minister van Justitie en het kabinet van

mieux identifier les conducteurs dangereux, afin que la Justice puisse mieux intervenir contre les usagers de la route qui représentent un danger pour les autres usagers, souvent plus faibles. Une ouverture au sein du gouvernement semble possible à ce sujet.

Aucun accord n'a été trouvé au sein du gouvernement sur un projet pilote impliquant l'utilisation de caméras pour contrôler l'utilisation du GSM au volant, qui fait de nombreuses victimes. C'est pourquoi une étude a été lancée par Vias pour pouvoir mieux identifier les conducteurs dangereux qui ne respectent pas une distance suffisante. Il est examiné si cette technique peut, comme dans d'autres pays, être déployée pour améliorer la sécurité routière.

Une série d'autres projets sont encore sur la table, concernant notamment l'opportunité de sanctionner les conducteurs qui font l'apologie de la grande vitesse sur les réseaux sociaux. Un nouvel appel a été lancé pour des projets *All for Zero*. Il s'agit de projets à petit budget qui visent à mobiliser des associations locales pour des actions concrètes, par exemple des associations de parents qui améliorent la sécurité autour d'une école, etc. Ces projets ont fourni des résultats, qui seront exposés lors des prochains États généraux.

De nombreuses questions ont été posées concernant le nouveau Code de la route. La réforme de ce Code est devenue encore plus difficile depuis la dernière réforme de l'État. Il faut à présent conclure un accord entre quatre ministres et quatre administrations. Il n'est pas toujours facile de savoir qui est compétent pour quel aspect. Une méthode de travail a été convenue avec les ministres régionaux. Quatre textes sont rédigés en parallèle. Ces quatre textes seront transmis en même temps pour avis au Conseil d'État, qui devra également jouer le rôle d'arbitre pour ce qui est de la répartition des compétences. M. Wouter Raskin (NVA) a posé beaucoup de questions sur le Code de la route. Mais si le gouvernement flamand se montrait un peu plus positif, les textes auraient peut-être déjà pu être envoyés au Conseil d'État. On attend encore les derniers avis des trois Régions. Une attention suffisante a été accordée aux points de vue de chaque partie. Cela demande un peu plus de temps. Mais les textes sont presque prêts à être envoyés au Conseil d'État. L'objectif est de simplifier le Code de la route et de garantir un meilleur équilibre entre les différents usagers de la route. L'accent est mis non seulement sur la voiture, mais aussi sur les piétons, les cyclistes et les autres usagers de la route. Des réformes visant à promouvoir la sécurité routière sont également prévues.

de la ministre van Binnenlandse Zaken. De bedoeling is tot een betere identificatie van personen met gevaarlijk rijgedrag te komen, zodat justitie beter kan optreden tegen weggebruikers die een gevaar voor de anderen, vaak zwakke weggebruikers, vormen. Een opening hierover binnen de regering lijkt mogelijk.

Er was geen akkoord binnen de regering mogelijk over een proefproject met camera's voor de controle op het gebruik van gsm's achter het stuur, wat een grote doder is in het verkeer. Daarom werd er bij Vias een studie gelanceerd om de mensen met gevaarlijk gedrag, omdat ze te weinig tussenafstand respecteren, beter te kunnen identificeren. Er wordt onderzocht of deze techniek, net zoals in andere landen, kan worden ingezet om de verkeersveiligheid te verbeteren.

En er staan nog een aantal andere projecten op stapel, zoals het bestraffen van het verheerlijken van hoge snelheid op de sociale netwerken. Er werd een nieuwe oproep gedaan voor *All For Zero* projecten. Dit zijn projecten met een klein budget die als doel hebben lokale verenigingen te mobiliseren voor concrete acties, zoals ouderverenigingen die de veiligheid rond een school verbeteren... Het heeft goed gewerkt. Tijdens de volgende Staten-Generaal zullen de resultaten van het systeem worden toegelicht.

Er waren heel wat vragen over de nieuwe wegcode. Een hervorming van de wegcode is na de laatste staats-hervorming nog moeilijker geworden. Er is een akkoord tussen vier ministers en vier administraties nodig. Het is niet altijd duidelijk wie voor wat bevoegd is. Er is met de ministers van de gewesten een werkmethode afgesproken, waarbij parallel aan vier teksten wordt gewerkt. Deze vier teksten zullen op hetzelfde moment voor advies naar de Raad van State worden gestuurd, die ook als scheidsrechter voor de bevoegdheidsverdeling zal moeten optreden. De heer Wouter Raskin (NVA) stelt vele vragen over de wegcode. Maar als de Vlaamse regering wat positiever was, waren de teksten misschien nu al bij de Raad van State. Er wordt op dit moment nog op de laatste adviezen van de drie gewesten gewacht. Er is gewerkt met voldoende aandacht voor iedereen zijn standpunt. Dat vraagt wat extra tijd. Maar het is bijna klaar om naar de Raad van State te sturen. Het is de bedoeling de wegcode eenvoudiger te maken, met een beter evenwicht tussen de verschillende weggebruikers. Er wordt niet alleen op wagen gefocust, maar ook op voetgangers, fietsers en andere weggebruikers. Ze bevat ook hervormingen die positief zijn voor de verkeersveiligheid.

Il ressort effectivement des chiffres du SPF Mobilité que les femmes font moins de vélo que les hommes. Pour inciter davantage de femmes à se rendre au travail à vélo, il faut également des infrastructures, comme des vestiaires dans les entreprises.

Le supplément à payer pour prendre le vélo dans le train sera réduit dans le cadre de la réforme tarifaire pour les heures creuses. Lors de la crise du coronavirus, ce supplément avait été supprimé, ce qui a permis d'embarquer de nombreux vélos dans les trains. Mais les trains qui circulent aujourd'hui ne sont pas adaptés au transport de vélos. Si ce supplément était supprimé aujourd'hui, nous serions dans l'impossibilité de transporter tous les passagers qui le souhaitent.

Il existe d'autres initiatives que *MyBike* pour lutter contre les vols de vélos. Il s'agit aujourd'hui également d'une priorité pour la police locale. Dans le cadre des directives données aux zones de police, il a été demandé que chaque signalement de vol de vélo fasse l'objet d'un suivi. La création de parkings sécurisés supplémentaires a bien entendu un effet positif en la matière.

Les véhicules autonomes doivent également pouvoir être accueillis en Belgique. Plusieurs projets pilotes impliquant des véhicules autonomes ont été autorisés dans le secteur de la distribution. Il y a une attitude ouverte et constructive à l'égard de ces véhicules. Il faut toutefois essayer d'éviter les effets indésirables. Un embouteillage de véhicules autonomes est un embouteillage. Un véhicule autonome polluant est un véhicule polluant. Les véhicules autonomes ont un avenir en Belgique, mais pour l'instant, les véhicules autonomes de niveau 3 ne peuvent pas être autorisés dans notre pays. Ces véhicules posent des questions en matière de responsabilité que ne posent pas les véhicules de niveau 1, 2, 4 ou 5. Le conclave budgétaire a débloqué des fonds pour que le SPF Mobilité crée une cellule spécialisée en la matière. Des travaux sont en cours pour créer un cadre permettant d'accueillir demain en Belgique des véhicules autonomes en évitant tout impact négatif.

Le ministre reconnaît qu'il n'a pas pu répondre à toutes les questions. Mais il reste à la disposition de la commission pour répondre à des questions précises et pour trouver des solutions dans le cadre d'une mobilité en mutation, avec l'ambition de faire de la mobilité une liberté, mais aussi de diminuer son impact sur l'environnement, et ce, dans les plans et dans la concertation. C'est de cette façon que l'on a travaillé pour les différents textes législatifs qui ont été votés et pour les contrats de gestion. Une telle méthode de travail prend du temps. Le ministre aimerait que la ponctualité du service soit immédiatement améliorée, dans le respect

Uit cijfers van de FOD Mobiliteit blijkt inderdaad dat vrouwen minder fietsen dan mannen. Om meer vrouwen met de fiets naar het werk te laten rijden is ook infrastructuur nodig, zoals vestiaires in ondernemingen.

De toeslag die moet worden betaald om de fiets mee te nemen op de trein zal in de hervormde tarifiering tijdens de daluren worden verlaagd. Tijdens de coronaperiode werd deze toeslag afgeschaft, wat gezorgd heeft voor veel fietsen op de trein. Maar de treinen die vandaag op het spoor rijden zijn niet aangepast aan het meenemen van fietsen. Als deze toeslag nu zou worden afgeschaft, komt men in een situatie dat niet alle reizigers die het wensen zullen kunnen worden vervoerd.

Er zijn andere initiatieven dan *MyBike* in de strijd tegen de fietsendiefstallen. Het is nu ook een prioriteit voor de lokale politie. In het kader van de richtlijnen die aan de politiezones worden gegeven, is gevraagd dat elke melding van een fietsdiefstal wordt opgevolgd. Bijkomende beveiligde parkings is natuurlijk positief.

De zelfrijdende voertuigen moeten ook in België kunnen worden verwelkomd. Verschillende pilootprojecten met zelfrijdende voertuigen in de distributiesector werden toegelaten. Er is een open en constructieve houding tegenover zelfrijdende voertuigen. Er moet wel worden geprobeerd om slechte effecten te vermijden. En file met zelfrijdende voertuigen is een file. Een vervuילend zelfrijdend voertuig is een vervuילend voertuig. Maar zelfrijdende voertuigen hebben een toekomst in België. Maar op dit moment kunnen nog geen zelfrijdende voertuigen van niveau drie in België worden toegelaten. Voertuigen van niveau drie stellen problemen met de verantwoordelijkheid die voertuigen van niveau een, twee, vier of vijf niet stellen. Het begrotingsconclaaf heeft middelen vrijgemaakt voor de FOD Mobiliteit om een gespecialiseerde cel op te richten. Er wordt vandaag gewerkt om een kader te creëren om morgen in België zelfrijdende voertuigen te kunnen ontvangen zonder slecht bijwerkingen.

Niet alle vragen zijn hiermee beantwoord. Maar minister Gilkinet blijft ter beschikking van de commissie voor het beantwoorden van precieze vragen en het vinden van oplossingen in het kader van een veranderende mobiliteit, met de ambitie van het hebben van een mobiliteit in alle vrijheid, maar ook één met een kleinere milieu-impact, in plannen en in overleg. Zo is er gewerkt voor de verschillende wetteksten die werden gestemd en voor de beheersovereenkomsten. Deze werkwijze vraagt tijd. Het zou leuk zijn als de stiptheid van de dienstverlening direct beter zou zijn, met respect voor de werknemers, maar ook met de wil om de efficiëntie

des travailleurs mais aussi avec la volonté d'augmenter l'efficacité des chemins de fer. Il aimerait aussi que la sécurité routière soit immédiatement améliorée et que l'impact de l'aviation sur la santé des Flamands, des Bruxellois et des Wallons concernés soit immédiatement réduit. Mais il reste encore beaucoup à faire.

C. Répliques des membres

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) répète qu'il est très important que le contrat de gestion soit mis en place. Mais elle ne peut accepter une comparaison entre le PVDA-PTB et la N-VA. Le PVDA-PTB veut un service public fort et davantage de moyens et il soutient la demande des acteurs de terrain de prendre des mesures au sommet pour augmenter la productivité. On pourrait notamment envisager à cet effet de réunir à nouveau Infrabel et la SNCB. Cela résoudrait bien des problèmes. Les syndicats le demandent également. Le PVDA-PTB est donc diamétralement opposé à la N-VA, qui est pour la privatisation et pour la régionalisation, contre les syndicats et contre le personnel.

La planification des M7 suscite de vives inquiétudes, notamment en ce qui concerne l'augmentation des tarifs. L'intervenante n'a pas reçu de réponses à certaines de ses questions. Elle les posera à nouveau une prochaine fois.

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) n'a pas reçu de réponse à sa question précise concernant le groupe de travail consacré au *Dampoort Express*.

M. Olivier Vajda (Ecolo-Groen) espère que le ministre Gilkinet sera encore ministre de la Mobilité en 2052. S'il l'est sans interruption jusque-là, l'intervenant sera bien plus exigeant face aux résultats.

III. — AVIS

La commission a émis, par 10 voix contre 6, 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 2024.

Ont voté pour:

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Kathleen Pisman;

PS: Jean-Marc Delizée, Laurence Zanchetta, Mélissa Hanus;

van de spoorwegen te verhogen. Het zou leuk zijn als de verkeersveiligheid direct zou verhogen en de impact van de luchtvaart op de gezondheid van de getroffen Vlamingen, Brusselaars en Walen direct zou verminderen. Er blijft nog veel werk te doen.

C. Replieken van de leden

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) herhaalt dat het heel belangrijk is dat de beheersovereenkomst er is. Maar een vergelijking maken tussen de PVDA-PTB en de N-VA kan niet worden geaccepteerd. De PVDA-PTB vraagt een sterke openbare dienst en meer middelen, en steunt de vraag van de mensen op het terrein om maatregelen te nemen aan de top, om zo de productiviteit te verhogen. Dit kan door bijvoorbeeld Infrabel en de NMBS terug samen te brengen. Dit zou heel wat miserie oplossen. De vakbonden vragen dit ook. Zo staat die PVDA-PTB lijnrecht tegenover de N-VA, die voor de privatisering, voor de regionalisering, tegen de vakbonden en tegen het personeel is.

Rond de planning van de M7's is er een grote bezorgdheid, ook over de verhoging van de tarieven. Er zijn nog een aantal andere vragen waar geen antwoord op is gegeven. Die zullen een volgende keer opnieuw worden gesteld.

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) heeft geen antwoord gekregen op zijn gestelde precieze vraag over de werkgroep voor de *Dampoort Express*.

De heer Olivier Vajda (Ecolo-Groen) hoopt dat minister Gilkinet nog minister van Mobiliteit zal zijn in 2052 en indien hij dit ononderbroken zal blijven, dan veel veel-eisender naar de resultaten worden gekeken.

III. — ADVIES

Bij naamstemming brengt de commissie met 10 tegen 6 stemmen een gunstig advies uit over sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer (*partim*: Mobiliteit) van het wetsontwerp houdende de algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2024.

Resultaat van de naamstemming:

Hebben voorgestemd:

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Kathleen Pisman;

PS: Jean-Marc Delizée, Laurence Zanchetta, Mélissa Hanus;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

cd&v: Jef Van den Bergh;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Karin Jiroflée.

Ont voté contre:

N-VA: Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman;

VB: Frank Troosters, Pieter De Spiegeleer;

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel.

Le rapporteur,

Olivier Vajda

Le président,

Jean-Marc Delizée

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

cd&v: Jef Van den Bergh;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Karin Jiroflée.

Hebben tegengestemd:

N-VA: Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman;

VB: Frank Troosters, Pieter De Spiegeleer;

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel.

De rapporteur,

Olivier Vajda

De voorzitter,

Jean-Marc Delizée